

Finansdepartementet
Postboks 8008 Dep
0030 Oslo

Deres ref: 26/3563 Vår ref: HS202608 Dato: 24.9.2026

Høringssvar til NOU 2026: 9 Veien mot et bedre og mer forutsigbart skattesystem

Introduksjon og vår posisjon

AMCAR / ReFUEL viser til Finansdepartementets høring av NOU 2026: 9 *Veien mot et bedre og mer forutsigbart skattesystem*, med frist 24. september 2026.

AMCAR (American Car Club of Norway) er Norges største organisasjon for bil- og kjøretøyentusiaster, med nær 37 000 direkte medlemmer. I tillegg er 189 klubber med til sammen rundt 40 000 medlemmer tilsluttet oss. Sammen med ReFUEL når vi et bredt bilinteressert miljø gjennom AMCAR Magazine, amcar.no, refuel.no og ReFUEL Drivers Club.

Våre medlemmer er vanlige bilbrukere med én eller flere biler til daglig bruk, og ofte i tillegg en hobbybil eller et historisk kjøretøy. Vi uttaler oss derfor hovedsaklig om kommisjonens forslag som berører kjøp, eierskap og bruk av bil.

AMCAR / ReFUEL støtter målet om et mer forutsigbart skattesystem, men mener flere av forslagene samlet gir bilbrukerne en betydelig og lite forutsigbar kostnadsøkning. Våre hovedsynspunkter:

1. **Moms på elbil:** Innfasingen av full moms fra 2028 må skje gradvis og varsles i god tid. Den treffer våre medlemmer direkte.
2. **Kilometeravgift og veipricing:** AMCAR / ReFUEL er kategorisk mot veipricing. En kilometeravgift må ikke bli et første steg mot posisjonsbasert pricing, og hobby/historiske kjøretøy må holdes utenfor.
3. **Moms på skadeforsikring:** AMCAR / ReFUEL går imot moms på all skadeforsikring. Staten bør ikke avgiftsbelegge folks mulighet til å sikre egne verdier, og høyere premier vil få flere til å droppe forsikring.
4. **Helhet:** Endringene må vurderes samlet, slik at den totale avgiftsbelastningen på bilhold blir synlig før noe vedtas. Vi foreslår veibruksavgift per kWh på ladestrøm i stedet for kilometeravgift, og at aldersgrensen for fritak fra engangsavgift senkes til 15 år.
5. **Historiske kjøretøy:** Historiske kjøretøy og hobbykjøretøy kjøres lite og gir små eksterne kostnader. De bør holdes utenfor nye avgifter på bruk og eierskap.

1. Moms på elbil

Kommisjonen støtter at momsritaket for elbil fases ut, med full moms på nye elbiler fra 2028. Dette er anslått å gi staten rundt 10 milliarder kroner i året.

Det er en utbredt oppfatning at bilentusiaster i hovedsak kjører eldre ICE-biler. AMCARs medlemsundersøkelser viser noe annet: våre medlemmer kjøper minst like mange elbiler som befolkningen ellers. Mange har en ny elbil til daglig bruk ved siden av hobbybilen. Full moms er dermed en direkte regning til våre medlemmer.

AMCAR / ReFUEL ber om at:

- endringen fases inn gradvis og varsles i god tid, slik at husholdninger kan planlegge bilkjøp
- merinntekten ses i sammenheng med den samlede avgiftsbelastningen på bilhold, ikke isolert

2. Kilometeravgift og veipricing

AMCAR / ReFUEL er kategorisk mot veipricing, og har vært det i mange år. Kommisjonen foreslår å utrede en kilometeravgift for alle kjøretøy som skal erstatte veibruksavgiften på drivstoff, og å utvikle en mer treffsikker veipricing basert på når og hvor kjøretøyet brukes.

Våre innvendinger er:

- **Personvern.** Posisjonsbasert prising forutsetter at staten, eller en aktør på statens vegne, registrerer hvor og når den enkelte kjører. Det er et inngrep som ikke står i forhold til formålet.
- **Distriktene.** Folk utenfor byene har lengre avstander og færre alternativer. En avgift per kilometer flytter kostnader fra by til land.
- **Glidning.** En enkel kilometeravgift kan lett bli infrastrukturen for en senere, posisjonsbasert veipricing. Det må være et klart politisk skille mellom de to.
- **Teknisk gjennomførbarhet.** Utstyret som finnes i dag, er ikke godt nok. På eldre kjøretøy kan installasjon bli uforholdsmessig kostbar, og for noen kjøretøy er det teknisk nærmest umulig.

Dersom Stortinget likevel går videre med en kilometeravgift, må følgende ligge fast:

- Historiske kjøretøy holdes utenfor ordningen. De kjøres lite, ofte kun i sesong, og utgjør en ubetydelig del av trafikkarbeidet.
- Kjørelengde registreres ved kilometerstand, for eksempel ved EU-kontroll, og ikke ved sporingsutstyr i bilen.
- Ordningen får ingen faste gebyrer eller krav om utstyr som gjør det uforholdsmessig dyrt å eie kjøretøy som kjøres lite.

3. Moms på skadeforsikring

AMCAR / ReFUEL går imot forslaget om moms på skadeforsikring, i sin helhet og ikke bare for bil. Forsikring er ikke forbruk i vanlig forstand. Det er en ansvarlig sikring mot tap, og det er etisk problematisk at staten skal tjene på at folk beskytter det de eier.

Hva kommisjonen foreslår. Kommisjonen anbefaler at departementet utreder moms på skadeforsikring som erstatning for finansskatten. Finansskatten gir i dag forsikringsselskapene 5 prosentpoeng høyere arbeidsgiveravgift og 25 prosent skatt på overskudd i stedet for 22. Selskapene vil i tillegg få fradrag for inngående moms. Kommisjonen anslår likevel at premiene for private kunder vil øke med 5 til 7 prosent, og at staten får 2 til 3 milliarder kroner mer i året. Næringskunder med fradragsrett merker i praksis ikke endringen. Regningen flyttes dermed fra næringslivet til husholdningene.

Verdiene er allerede beskattet flere ganger. Det folk forsikrer, er kjøpt for penger som først er inntektsbeskattet. Ved kjøpet er det betalt moms, og for kjøretøy også engangsavgift og andre avgifter. Ved boligkjøp betales dokumentavgift på 2,5 prosent av markedsverdien, ofte godt over 100 000 kroner og for mange boliger flere hundre tusen. Moms på forsikringen legger en ny skatt på de samme verdiene, bare for å beskytte dem mot tap.

Lavere skatt må ikke finansieres med skatt på trygghet. Kommisjonen vil flytte skatt fra arbeid til forbruk, og bruke et bredere momsgrunnlag til å senke skatten på inntekt. AMCAR / ReFUEL støtter lavere inntektsskatt. Men forsikring er et dårlig sted å hente pengene. Nesten alle husholdninger forsikrer bolig, innbo og bil uavhengig av inntekt, så

avgiften veier tyngst for dem med lavest inntekt. Det folk vinner på lavere inntektsskatt, kan dermed gå tapt på dyrere forsikring.

Flere vil stå uten forsikring. Selv en økning på 5 til 7 prosent vil få noen til å droppe forsikringen, redusere dekningen eller velge høyere egenandel. For bil betyr det at grensen for når det lønner seg å forsikre utover lovens minstekrav, flyttes oppover. Flere vil nøye seg med ansvarsforsikring, og risikoen havner hos dem som har minst buffer. Det rammer særlig husholdninger med stram økonomi, som har minst evne til å bære et tap selv.

Krokstadelva viser konsekvensene. Ved storbrannen i Krokstadelva 21. juli 2026 ble rundt 400 mennesker evakuert. Flere titalls huseiere sto uten husforsikring og mistet alt, men satt igjen med boliglånet. Lokalsamfunnet måtte samle inn penger på dugnad, og brannen har utløst en debatt om obligatorisk husforsikring. Et forslag som gjør forsikring dyrere, trekker i motsatt retning.

Samfunnet tar regningen. Et uforsikret tap forsvinner ikke. Det havner hos den enkelte, hos kommunen, hos Nav og hos frivillige. I Norge følger også naturskadedekningen brannforsikringen, så den som dropper forsikringen mister samtidig vernet mot flom, skred og storm.

Bilforsikring er allerede avgiftsbelagt. Staten krever i dag trafikksikringsavgift på kjøretøy. Moms på toppen gjør den lovpålagte ansvarsforsikringen til enda en eieravgift, og rammer særlig dem som eier flere kjøretøy.

Det henger ikke sammen. Samtidig som det er flertall på Stortinget for redusert moms på reparasjoner, foreslår kommisjonen økt moms på eierskap gjennom forsikring. Begge deler handler om å ta vare på det man eier, og politikken bør trekke i samme retning.

Historiske kjøretøy. Hobbykjøretøy og historiske kjøretøy forsikres ofte til avtalt verdi fordi de ikke kan erstattes. Dyrere kasko gjør at flere lar være å forsikre dem fullt ut, og tap av slike kjøretøy er tap av kulturarv.

4. Forutsigbarhet i bilavgiftene og våre forslag

Bilbrukerne trenger et samlet og stabilt avgiftsbilde å planlegge etter. Kommisjonen foreslår ingen endringer i engangsavgiften, og vil beholde avgiften på ICE-biler for å begrense registreringen av dem. Samtidig legges det opp til en kilometeravgift nå, og posisjonsbasert veiprising på sikt. Det gir det motsatte av forutsigbarhet: et nytt avgiftssystem med uklar utforming, uklare satser og en uttalt ambisjon om å bygge det videre ut.

Kommisjonen tar ikke høyde for utskiftingen av bilparken. Kommisjonen skriver selv at avgiftene er tilpasset en situasjon der «tilnærmet alle nye biler er elbiler». Likevel behandles ICE-bilene som om de fortsatt er ryggraden i bilparken. Det er de ikke lenger. ICE-biler skiftes ut i stort tempo, og de som blir igjen, brukes stadig mindre. Etter vår vurdering vil nesten alle bensinbiler om få år ha så lav årlig kjørelengde at de i praksis er hobby- og fritidskjøretøy.

Det har tre konsekvenser som rapporten ikke drøfter:

- Avgifter som skal styre valget av ny bil, har ingen styringseffekt på en bilpark som ikke lenger fornyes med ICE-biler.
- De eksterne kostnadene fra kjøretøy som kjøres lite og ofte i sesong, er små. Avgiftene på dem blir i realiteten rene fiskale avgifter.
- Et nytt avgiftssystem, enten det er kilometeravgift eller veiprising, bør utformes for en bilpark der ICE-bilene er en liten gruppe hobby- og fritidskjøretøy, ikke for bilparken slik den var.

Skatteskift, ikke skattelettelse. Kommisjonen vil senke inntektsskatten, og det støtter vi. Men full moms på elbil, kilometeravgift og moms på forsikring skal til sammen finansiere lettelsen. For en familie med bil blir resultatet et skatteskift, ikke en skattelettelse. Departementet bør vise hvordan forslagene samlet slår ut for en vanlig husholdning med bil,

og særlig for husholdninger med lav og middels inntekt, som har hatt svakest utvikling i kjøpekraft de siste årene. Det bør skje før noe av forslagene vedtas.

4.1 Veibruksavgift på ladestrøm i stedet for kilometeravgift

Kommisjonens eget utgangspunkt er at elbiler ikke betaler veibruksavgift. AMCAR / ReFUEL foreslår at dette løses innenfor dagens system: en veibruksavgift per kWh på strøm som går til elbillading, på samme måte som veibruksavgiften per liter på drivstoff.

- **Ingen sporing.** Avgiften krever verken GPS, kilometrerrapportering eller nye registre. Personvernet ivaretas fullt ut.
- **Kjent og enkel modell.** Den følger samme logikk som bilistene har betalt etter i generasjoner: den som bruker mer energi, betaler mer.
- **Treffer bruk, ikke eierskap.** Tunge og energikrevende biler betaler mer per kilometer, noe som samsvarer godt med veislitasje.
- **Kan innføres raskt.** Offentlige ladere måler allerede strømmen per ladesesjon. For hjemmelading kan avgiften kreves inn via egen måling i ladeboksen.
- **Ingen glidning mot veipricing.** En avgift på energi kan ikke bygges ut til posisjonsbasert pricing, slik en kilometeravgift kan.

4.2 Senk aldersgrensen for fritak fra engangsavgift til 15 år

Kommisjonen skriver at engangsavgiften på ICE-biler nå først og fremst skal begrense registreringen av nye biler med forbrenningsmotor. For brukte kjøretøy som er 15 år eller eldre, har avgiften ingen slik styringsverdi. Den påvirker ikke valget av ny bil, men gjør det urimelig dyrt å importere eldre kjøretøy som er vanlige i utlandet.

AMCAR / ReFUEL foreslår derfor at aldersgrensen for fritak fra engangsavgift senkes fra dagens 20 år til 15 år. Dette er i tråd med representantforslagene som ble fremmet for Stortinget i juni 2026. Provenyeffekten er liten, siden det gjelder et begrenset antall kjøretøy, og endringen gir en tydelig og forutsigbar regel.

Avslutning

Historiske kjøretøy og hobbykjøretøy kjøres lite, gir små eksterne kostnader og er en del av kulturarven. De bør holdes utenfor nye avgifter på bruk og eierskap.

AMCAR / ReFUEL bidrar gjerne i det videre arbeidet, og stiller opp til møte med departementet om forslagene som berører bilhold.

Med vennlig hilsen
AMCAR / ReFUEL