



Miljødirektoratet
Postboks 5672 Torgarden,
7485 Trondheim

Deres ref: 2025/11932

Vår ref: HS202534

Dato: 5.9.2025

Høringssvar – Forslag til endringer i klimavoteforskriften for gjennomføring av ETS2

Introduksjon og vår posisjon

AMCAR Norge takker for muligheten til å avgi høringssvar vedrørende forslag til endringer i klimavoteforskriften for å gjennomføre EUs klimavotesystem for veitransport, bygg og andre sektorer (ETS2).

AMCAR representerer over 70.000 kjøretøyentusiaster i Norge og er en sentral aktør og talsperson for den norske kjøretøyhobbyen, fra bevaring av motorhistoriske kjøretøyer til nyere entusiastkjøretøy som alle tjener som objekter i noe som er en stor og viktig samfunnsmessig samlingsplass for personer i alle aldre. Vi anerkjenner behovet for effektive klimatiltak, men vi er samtidig opptatt av at virkemidlene som innføres er treffsikre, rettferdige og forutsigbare for norske borgere.

Høringsnotatet reiser flere problemstillinger, men vi ønsker å rette vårt hovedfokus mot fire sentrale bekymringer: Den manglende treffsikkerheten ved å innføre nye CO2-bestemmelser for bensin, den betydelige risikoen for dobbeltbeskatning, og den uforholdsmessige administrative byrden systemet pålegger norske aktører. At det ikke innføres virkemidler som urettmessig treffer kjøretøyhobbyen.

1. Privatbilisme med forbrenningsmotor er allerede i kraftig nedgang

Norge er verdensledende i overgangen til elektrisk mobilitet. Salget av nye bensin- og dieselmotorer har stupt de siste årene og utgjør nå en marginal andel av nybilsalget. Samtidig fases den eksisterende fossildrevne bilparken ut i et raskt tempo gjennom naturlig fornyelse. Utskiftningstakten er så høy at privatbilismen, og spesielt den som er basert på bensin, allerede er på en bratt, nedadgående kurve med tanke på utslipp.

Å innføre et komplekst, overnasjonalt kvotesystem som ETS2 fremstår som et svært lite hensiktsmessig virkemiddel for å adressere et utslippsområde som allerede er i ferd med å løse seg selv gjennom eksisterende, vellykkede norske insentiver. Den positive klimaeffekten

av ETS2 på norsk privatbilisme vil være marginal, mens den økonomiske og administrative belastningen vil kunne være betydelig.

Særlig bensinbiler i Norge blir eldre og eldre. Statistikk fra SSB viser at en gjennomsnittlig bensinbil i Norge i dag begynner å nærme seg entusiastbil bruk. Så alder og bruk tilsier at feil innføring av tiltak kan treffe eldre kjøretøy som brukes i hobby- og fritidsøyemed – urettmessig.

2. Betydelig bekymring for dobbeltbeskatning og ekstrem kompleksitet

Vår største og mest presserende bekymring er risikoen for dobbeltbeskatning. Høringsnotatet erkjenner selv at utslippene som omfattes av ETS2 i hovedsak allerede er ilagt en høy norsk CO2-avgift. Innføringen av ETS2 innebærer at omsettere av drivstoff må kjøpe klimakvoter, en kostnad som uunngåelig vil veltes over på forbrukerne i form av økte pumpepriser. Dersom den norske CO2-avgiften ikke justeres tilsvarende ned, vil norske bilister i praksis betale for det samme CO2-utslippet to ganger. AMCAR anser det som helt urimelig og uriktig at det skal skje.

Bekymringen forsterkes av den ekstreme administrative kompleksiteten systemet medfører. Dette er ikke en enkel justering av en avgift, men implementeringen av et massivt byråkratisk system. Brenselsoperatører pålegges å opprette og administrere komplekse driftskontoer i et europeisk register, med omfattende dokumentasjonskrav og lange saksbehandlingstider. Regelverket innfører automatiserte systemer for blokkering av kontoer og intrikate formler for eventuell restitusjon, noe som skaper en betydelig systemrisiko og uforutsigbarhet. Denne fragmenterte og detaljstyrte tilnærmingen skaper en økt administrativ byrde som vil medføre økte kostnader for næringslivet, kostnader som til syvende og sist vil måtte bæres av forbrukeren. Og som øker prisen på drivstoff ytterligere.

Videre vil den høye administrative og finansielle terskelen for å etterleve ETS2-regelverket fungere som en betydelig inngangsbarriere for nye aktører i drivstoffmarkedet. Dette er spesielt kritisk for den fremtidige tilgangen på drivstoff for hobbykjøretøy. AMCAR ser for seg at det i fremtiden kan bli nødvendig med nisseaktører som spesialiserer seg på salg av drivstofftyper tilpasset den eldre kjøretøyparken. Den massive kompleksiteten i ETS2 vil i praksis gjøre det svært vanskelig for slike mindre, spesialiserte leverandører å etablere seg, noe som på sikt kan true hele kjøretøyhobbyen.

3. Anbefaling om en enklere og mer rettferdig modell: "Avgift med kvotebakgrunn"

I lys av den uakseptable risikoen for dobbeltbeskatning og den massive administrative byrden, mener AMCAR at Norge må velge en smartere løsning. Vi stiller oss bak forslaget om en alternativ modell, ofte omtalt som "Avgift med kvotebakgrunn".

Prinsippet er enkelt og effektivt:

- **Staten tar ansvaret:** I stedet for at hver enkelt brenselsoperatør skal navigere det komplekse EU-systemet, tar staten på seg ansvaret for å kjøpe inn den nødvendige mengden klimakvoter sentralt.

- **CO2-avgiften beholdes:** Forbrukerne og næringslivet forholder seg kun til den eksisterende norske CO2-avgiften, som Skatteetaten krever inn som i dag.
- **Direkte kobling mellom kostnad og avgift:** Staten kan deretter justere nivået på CO2-avgiften basert på den reelle kostnaden staten har for å kjøpe kvotene i det europeiske markedet.

En slik modell vil eliminere behovet for at norske selskaper må opprette kompliserte registerkontoer, fjerne risikoen for dobbeltbeskatning, og redusere den totale administrative byrden betraktelig. Det vil gi en forutsigbar og transparent karbonpris for norske forbrukere, samtidig som Norges forpliktelser overfor EU oppfylles.

4. Hensynta et stort kjøretøyhobby miljø

Kjøretøyhobbyen og kjøreøtyentusiasten er det nærmeste man kommer reparasjonsamfunnet og en hobby som i praksis resirkulerer og fungerer som en sirkulær økonomi i Norge. Med stor interesse for å ta vare på ting, reparere og gjenbruke er norsk kjøretøyhobby et bidrag til reduserte globale klimagassutslipp. Kjøretøyene våre har passert både en-to-og tre livssykluser og de er i begrenset bruk. Over år har eierne og kjøretøyene bidratt med økonomi og avgifter gjennom kjøp og bruk. AMCAR ønsker at man hensyntar dette når nye endringer i klimakvoteforskriften utformes.

Oppsummering og anbefaling

AMCAR mener at innføringen av ETS2 for flytende drivstoff (især bensin) i veitransport er et lite treffsikkert tiltak i en norsk kontekst, da denne utslippskilden allerede er i rask nedgang. Vår hovedinnvending er imidlertid den overhengende faren for dobbeltbeskatning, kombinert med en unødvendig og kostnadsdrivende byråkratisering.

Vi ønsker ikke at dette urettmessig skal ramme de som har kjøretøy som kultur og hobby. Vi forventer at regjeringen og Stortinget klargjør og garanterer hvordan dobbeltbeskatning skal unngås *før* systemet implementeres. Vi anbefaler på det sterkeste at det utredes en alternativ, statlig modell for kvotehåndtering. Dette vil være en smartere, enklere og mer rettferdig løsning som ivaretar både Norges klimaforpliktelser og norske forbrukeres interesser.

Med vennlig hilsen
AMCAR Norge

Henning Kjensli
Markedssjef