



DET KONGELIGE
FINANSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortinget
Ekspedisjonskontoret
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
25/2784-

Dato
8. mai 2025

Dokument 8:189 S (2024-2025) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve og Morten Stordalen om bedre betingelser for MC som transportalternativ

Jeg viser til brev 24. april 2025 fra Stortingets finanskomité hvor det bes om min vurdering av Dokument 8:189 S (2024–2025) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve og Morten Stordalen om bedre betingelser for MC som transportalternativ. Forslagene gjengis nedenfor med mine vurderinger og anbefalinger. Merknadene til det tredje forslaget er innhentet fra Samferdselsministeren.

1. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en nedtrapping av engangsavgiften for MC, der volumkomponenten avvikles.

For motorsykler beregnes engangsavgiften på bakgrunn av CO₂-utslipp og slagvolum. CO₂-komponenten kom inn i RNB 2017, og fulgte opp et anmodningsvedtak fra statsbudsjettet for 2017 der «regjeringen ble bedt om å fremme forslag om miljødifferensiering av avgiften på motorsykler etter modell av omleggingen i engangsavgiften for personbiler så snart det er mulig». Under henvisning til manglende kvalitet på grunnlagsdataene ble det ikke innført NO_x-komponent for motorsykler. For motorsykler uten godkjente CO₂-data ble det tidligere systemet med beregning på bakgrunn av effekt, slagvolum, samt en stykkavgift videreført. Det skal ikke betales engangsavgift for elektriske motorsykler.

Det betales ikke avgift etter slagvolumkomponenten for motorer opp til 500 cm³. For de neste 400 cm³ er satsen 35,55 kroner, og for det overskytende 83,07 kroner. For en motorsykkel på 1 000 cm³ utgjør slagvolumkomponenten i overkant av 22 500 kroner. Avgiften etter CO₂-komponenten for en slik sykkel vil, avhengig av utslippsverdi, ligge om lag to til to og en halv gang høyere enn avgiften etter slagvolumkomponenten.

Å redusere utslippene fra transportsektoren er sentralt for at Norge skal oppfylle sine forpliktelser om å redusere klimagassutslippene. Avgiftene på kjøp av bil har over lang tid blitt brukt til å påvirke sammensetningen av bilparken i retning av lav- og nullutslippsbiler og dermed bidratt til reduserte utslipp fra veitrafikken. Dette gjelder også for motorsykler, om enn ikke i samme grad som for biler.

Å fjerne slagvolumkomponenten vil redusere den gjennomsnittlige avgiften på motorsykler med om lag 40 pst. En slik reduksjon vil øke etterspørslene etter motorsykler med forbrenningsmotor, på bekostning av elektriske motorsykler.

På dette grunnlaget frarår jeg at forslaget vedtas.

2. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om halv trafikkforsikringsavgift for MC sammenlignet med personbil.

Trafikkforsikringsavgiften ble innført i 2018 og erstattet den tidligere årsavgiften. Etter stortingets vedtak om avgift på trafikkforsikringer § 1 skal det svares avgift for forsikringsavtaler om lovbestemt trafikktrygd (ansvarsforsikring) for innenlands registrerte motorvogner. Avgiften beregnes per forsikringsdøgn, og er delt inn i fem avgiftsgrupper med ulike satser avhengig av type motorvogn.

Avgiftsgruppe d omfatter lette, mellomtunge og tunge motorsykler. For kjøretøy i denne gruppen er satsen 5,39 kroner pr døgn. Avgiftsgruppe d omfatter også elektriske motorsykler. Satsen for avgiftsgruppe a, som blant annet omfatter personbiler og varebiler er 6,38 kroner pr døgn.

Nivåforskjellene mellom motorsykler og personbiler i trafikkforsikringsavgiften, og i den tidligere årsavgiften har variert over tid. Dette må i første rekke tilskrives politiske prioriteringer. Trafikkforsikringsavgiften er en fiskal avgift. Det vil si at formålet med avgiften er å skaffe staten inntekter. Det er ingen faglige grunner for at avgiften på motorsykler skal være akkurat halvparten av avgiften for personbiler.

På dette grunnlaget frarår jeg at forslaget vedtas.

3. Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en plan for å integrere MC bedre i bytransporten og legge til rette for at flere kan bruke MC. Det forutsettes grep for tilrettelegging samt bedre veikvalitet.

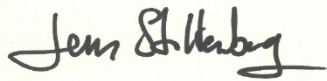
Byvekstavtalene er regjeringens viktigste virkemiddel for å utvikle attraktive byer med god mobilitet og fremkommelighet, og med mindre lokal luftforurensning, støy og klimagassutslipp. Ordningen med disse avtalene gjelder for ni byområder, og er gjensidig forpliktende avtaler mellom staten, fylkeskommuner og kommuner. Byvekstavtaler er statens viktigste verktøy for å nå nullvekstmålet, som innebærer at klimagassutslipp, kø,

luftforurensning og støy i byene skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Motorsykler og mopeder kan bidra til en mer miljøvennlig transport siden de tar lite plass, krever mindre parkeringsareal og bruker mindre drivstoff enn biler. Effekter på miljø og fremkommelighet avhenger i stor grad av om MC kommer til erstatning for andre transportformer. Samtidig skiller motorsykler seg også fra biler ved at de har høyere ulykkesfrekvens, og ofte også forårsaker mer støy.

Motorsykler og mopeder har allerede i dag enkelte fordeler i transportsystemet. De kan bruke kollektivfeltene, og er også fritatt for bompengebetaling. Flere motorsykler og mopeder kan også parkere samlet på én parkeringsplass, men likevel kun betale for denne ene plassen. Regjeringen har nå inngått byvekstavtaler med syv byområder. I oppfølgingen av disse avtalene er det mulighet for å vurdere ulike tiltak for å oppnå målene i avtalen. Slik regjeringen ser det nå, er det på denne bakgrunn ikke hensiktsmessig med en egen plan for å integrere MC bedre i bytransport, slik forslagsstillerne tar til orde for.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jens Stoltenberg". The signature is written in a cursive, flowing style. The signature is placed on a light yellow rectangular background.

Jens Stoltenberg