



STORTINGET

Innst. 542 S

(2024–2025)

Innstilling til Stortinget
fra finanskomiteen

Dokument 8:189 S (2024–2025)

Innstilling fra finanskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve og Morten Stordalen om bedre betingelser for MC som transportalternativ

Komiteens behandling

Dokumentet ble 24. april 2025 oversendt finansministeren til uttalelse. Finansminister Jens Stoltenbergs uttalelse om representantforslaget i brev av 8. mai 2025 er vedlagt innstillingen.

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet ble følgende forslag fremmet 9. april 2025:

- «1. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en nedtrapping av engangsavgiften for MC, der volumkomponenten avvikles.
2. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om halv trafikkforsikringsavgift for MC sammenlignet med personbil.
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.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Sakens dokumenter er tilgjengelige på sakssiden på stortinget.no.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Eigil Knutsen, lederen Tuva Moflag, Tellef Inge Mørland, Bjørnar Skjæran, Maria Aasen-Svensrud og Rigmor Aasrud, fra Høyre, Tina Bru, Mahmoud Farahmand, Heidi Nordby Lunde og Helge Orten, fra Senterpartiet, Emilie Mehl, Ole André Myhrvold og Geir Pollestad, fra Fremskrittspartiet, Hans Andreas Limi og Roy Steffensen, fra Sosialistisk Venstreparti, Andreas Sjalg Unneland, fra Rødt, Marie Sneve Martinussen, fra Venstre, Sveinung Rotevatn, fra Miljøpartiet De Grønne, Sigrid Zurbuchen Heiberg, og fra Kristelig Folkeparti, Kjell Ingolf Ropstad, viser til forslagene fra representantene Frank Edvard Sve og Morten Stordalen og at behandlingen av disse sammenfaller med behandlingen av revidert nasjonalbudsjett. Komiteen viser til at de ulike partiene legger frem sine samlede forslag til budsjettprioriteringer i Innst. 540 S (2024–2025).

Komiteens medlemmer fra Høyre er enig med forslagsstillerne i at det bør legges til rette for at motorsykkel skal være et godt transportalternativ for de som ønsker det. Disse medlemmer mener at prioriterin-

gen av tiltak på vei bør skje ut fra en helhetlig vurdering ved behandlingen av nasjonal transportplan. I de større byområdene er det naturlig at tilretteleggingen for bruk av motorsykkel skjer i behandlingen av byvekstavgiftene. Disse medlemmer er av den oppfatning at det ikke er behov for en egen plan for motorsykkel, men at dette må sees i sammenheng med andre transportformer i nasjonal transportplan og byvekstavgiftene. Endringer i avgiftene for motorsykkel vil ha budsjettmessige konsekvenser og må vurderes i de ordinære budsjettprosessene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at MC som transportalternativ skal bli tilgjengelig for flere – da må avgiftene reduseres, og det må legges til rette for større grad av transportmangfold i byområdene. Disse medlemmer mener videre at det må gjøres noe med den dårlige veikvaliteten, som er en sikkerhetsutfordring for alle trafikanter, men som er særlig viktig for MC.

Disse medlemmer mener at både kjøps- og eieavgiftene for MC skal reduseres. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet tidligere har fått gjennomslag for redusert engangsavgift for MC, og mener at avgiften skal trappes videre ned ved å fjerne volumkomponenten. Disse medlemmer viser til statsrådets svarbrev av 8. mai 2025, der det fremkommer at en slik endring vil kunne redusere gjennomsnittlig kjøpsavgift for motorsykkel med omtrent 40 pst. Disse medlemmer mener at redusert avgift på MC vil kunne gjøre MC som transportalternativ tilgjengelig for flere, samtidig som det bidrar til lavere priser i en tid der prisveksten har vært høy.

Disse medlemmer mener at også eieavgiften bør reduseres, og at trafikkforsikringsavgiften for MC er uforholdsmessig høy sammenliknet med satsen for personbil.

Disse medlemmer mener at MC bør integreres bedre i bytransporten, og viser i denne sammenheng til Fremskrittspartiets alternative nasjonale transportplan, jf. Meld. St. 14 (2023–2024) og Innst. 439 S (2023–2024), der dagens byvekst- og bypakkeavtaler skal erstattes av et nytt program for bytransport som legger til grunn en større grad av transportmangfold.

Disse medlemmer mener videre at dårlig veikvalitet er en av de største trafiksikkerhetsutfordringene. Disse medlemmer viser i denne sammenheng til Fremskrittspartiets alternative nasjonale transportplan, jf. Meld. St. 14 (2023–2024) og Innst. 439 S (2023–2024), der det foreslås å halvere vedlikeholdsetterlepet på riksveier i planperioden og bevilge 12 mrd. kroner ekstra til utbedring og vedlikehold av fylkesveier som øremerkede midler.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

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

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

«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.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

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

Forslag 2

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

Forslag 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.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og råar Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

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

Oslo, i finanskomiteen, den 17. juni 2025

Tuva Moflag
leder og ordfører



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 finanskomiteé 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.

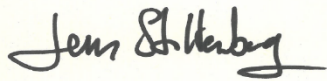
Byvekstavtalene er regjeringens viktigste virkemiddel for å utvikle attraktive byer med god mobilitet og fremkommelighet, og med mindre lokal luftforurensning, støy og klimagassutslipp. Ordningen med disse avtalene gjelder for ni byområder, og er gjensidig forpliktende avtaler mellom staten, fylkeskommuner 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", is displayed on a light yellow rectangular background.

Jens Stoltenberg

