



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/1021-3

4. mai 2022

Dok. 8:214 S (2021-2022) om MC som et praktisk transportalternativ som bør være tilgjengelig for flere

Jeg viser til representantforslag 214 S (2021-2022) fra stortingsrepresentantene Hans Andreas Limi, May Helen Hetland Ervik, Frank Edvard Sve, Marius Arion Nilsen, Bård Hoksrud og Morten Stordalen.

Forslag nr.1 og nr. 2 fra representantene om å avvikle engangsavgiften, fjerning av volumkomponenten og innføre halv trafikksikringsavgift for MC er forelagt Finansdepartementet. Jeg stiller meg bak finansministerens merknader som følger nedenfor.

Forslag nr. 1

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en plan for avvikling av engangsavgiften for MC, og snarest mulig fjerne volumkomponenten.»

Finansministerens merknad:

Engangsavgiften for motorsykler ble tidligere beregnet på grunnlag av slagvolum og motoreffekt, i tillegg til en stykk-komponent. I budsjettet for 2017 ble det varslet en omlegging av engangsavgift for motorsykler etter modell av engangsavgiften på personbiler. I forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2017 ble stykk-komponenten erstattet av en CO₂-komponent, samtidig som satsene i slagvolumkomponenten ble redusert. Effektkomponenten ble avviklet i 2019, samtidig som satsene i vekt- og slagvolumkomponentene ble økt. I revidert nasjonalbudsjett 2019 ble engangsavgiften for motorsykler redusert med 10 pst.

Engangsavgiftens formål er å skaffe staten inntekter og stimulere til en mer miljøvennlig bilpark. Ved utformingen av avgiften er det også lagt noe vekt på sikkerhet, fordeling og å holde de administrative kostnadene nede. Engangsavgiften har ingen sammenheng med bruken av kjøretøyet, og er ikke ment å prise de kostnadene bruken påfører samfunnet i form

av veislitasje, kø, forurensing eller ulykker. Jeg kan ikke se at det i forslaget er fremsatt argumenter som ut fra avgiftens formål tilsier at engangsavgiften på motorsykler bør avvikles, eller reduseres ved at slagvolumkomponenten fjernes. Redusert avgift for motorsykler vil måtte dekkes inn gjennom økt avgift på andre typer kjøretøy, eller sikres gjennom annen inndekning. Denne type vurderinger bør skje samlet i de årlige budsjettbehandlingene.

Forslag nr. 2

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en tilpasning til prinsippet om at kun to hjul på kjøretøyet skal gi halv trafikkforsikringsavgift.»

Først vil jeg informere om at det fra september 2022 vil bli mulig å avregistrere et kjøretøy digitalt, uten at kjennemerkenes må leveres inn til en trafikkstasjon. Dette vil gjøre det enklere å avregistrere kjøretøy som bare brukes deler av året, for eksempel motorsykler. Plikten til å betale trafikkforsikringsavgift løper ikke når kjøretøyet er avregistrert.

Finansministerens merknad:

Trafikkforsikringsavgiften ble innført 1. januar 2018 og erstattet den tidligere årsavgiften. Omleggingen var i første rekke teknisk omlegging hvor nivå og satsstruktur ble videreført. Avgiften beregnes per forsikringsdøgn, og er delt inn i avgiftsgrupper med ulike satser avhengig av type motorvogn. Den generelle satsen, som blant annet omfatter personbiler, varebiler, campingbiler, og minibusser er 9,80 kroner per døgn. For motorsykler er satsen 5,85 kroner per døgn. Det vil si ca. 2/3 av satsen for personbiler m.m. Formålet med avgiften er å skaffe staten inntekter.

Trafikkforsikringsavgift har større fleksibilitet enn den tidligere årsavgiften, blant annet ved at det bare svares avgift for den tiden kjøretøyet er forsikret. Eier kan på den måten unngå avgift ved å avregistrere kjøretøy i perioder hvor det ikke er i bruk. Trafikkforsikringsavgiften har ingen direkte sammenheng med bruken av kjøretøyet, og er ikke ment å prise de kostnadene bruken påfører samfunnet i form av veislitasje, kø, forurensing eller ulykker. Det kan ikke utledes noe prinsipp ut fra avgiftens formål om at kjøretøy med to hjul skal avgiftslegges med halvparten av avgiften for kjøretøy med fire hjul. For øvrig finnes det motorsykler med både tre og fire hjul. Jeg gjentar også at denne type vurderinger fortrinnsvis bør skje samlet i de årlige budsjettbehandlingene.

Forslag nr. 3

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en plan for motorsykkelens rolle innenfor bytransporten. Planen forutsettes å omfatte tilretteleggingstiltak, sikkerhet og rett til å kjøre lett motorsykkel med førerkort klasse B.»

Forslagsstillerne vil legge til rette for mer bruk av MC i byområdene ved tilrettelegging for egne parkeringsplasser og en definert plass i trafikkbildet, og mener det er på tide å etablere MC som en viktig «integrert del av transportinfrastrukturen». Det siste kan jeg vanskelig se hvordan skulle kunne gjennomføres. Jeg viser for øvrig til at parkeringsregulering i de store

byene er et kommunalt virkemiddel og et viktig element i lokal transportareal-, transport- og miljøpolitikk. Parkeringstilbudet i områder som ligger utenfor offentlig grunn er privatisert. Tilgangen og tilbudet til særlige parkeringsplasser for MC avgjøres derfor av kommunale myndigheter og private parkeringsaktører.

To-hjuls Motorsykkel og to-hjuls moped har i dag gjennom regulering i trafikkreglene en særlig adgang til å benytte kollektivfelt. Det foreligger ingen forslag om å avvikle dette.

Når det gjelder anmodningen om å sørge for at det monteres underkjøringshinder på fylkesveistrekninger som er spesielt ulykkesutsatte for MC, så viser jeg til den nylig fremlagte Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022 – 2025:

<https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/ulykkesdata/nasjon-al-tiltaksplan-for-trafikksikkerhet-pa-vei-2022-2025.pdf>

Motorsykkel og moped behandles her i et eget kapittel, jf. kap. 14, hvor også tiltak for å hindre utforkjøringsulykker inngår, jf. særlig tiltak nr. 100:

«Statens vegvesen vil igangsette et arbeid med rutevis kartlegging av sideterreng for mulig etablering av underskinner eller tilrettelegging for tilgivende sideterreng, der fylkeskommunene inviteres til å delta.»

Jeg viser også til tiltak nr. 99 og 101 som omhandler samme tema. I tiltaksplanen etableres det totalt 14 tiltak for økt motorsykkelsikkerhet.

Forslag om rett til å kjøre lett motorsykkel med førerkort klasse B har vært behandlet i Stortinget flere ganger tidligere, senest ved Dokument 8:121 S (2020-2021), jf. Innst. 337 S (2020-2021). Representantforslaget ble ikke vedtatt, jf. Stortingets vedtak 823 i samsvar med innstillingen. Det vises i den forbindelse også til Samferdselsdepartementets svar til Stortingets transport- og kommunikasjonskomité av 10. mars 2021. Vurderingene som da ble gitt står seg fremdeles og jeg gjengir derfor delvis disse nedenfor.

Ulykkesutviklingen for motorsykkel går dessverre ikke i samme positive retning som for andre trafikantgrupper, eksempelvis bil. Det kreves derfor en revitalisering av arbeidet for økt motorsykkelsikkerhet – jf. Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 kap. 7.1.3.3. Her understrekes det at økt MC-sikkerhet er et felles ansvar mellom veimyndighetene, trafikantene og kjøretøyprodusentene og at Nasjonal strategi- og handlingsplan for motorsykkel og moped 2018-2021 skal videreføres og fornyes i planperioden.

Førerkompetanse er et sentralt element i trafikksikkerhetsarbeidet og av avgjørende betydning for ulykkesbildet. En betydelig andel av trafikkulykkene skyldes åpenbare førerfeil grunnet manglende kompetanse eller uønsket adferd. For motorsykkel er dette bildet meget klart. Uerfarne motorsyklister er også mest ulykkesutsatt, uavhengig av alder. Det er derfor avgjørende for motorsyklisterens sikkerhet å bygge kompetanse. Dette gjøres gjennom føreropplæringen, frivillige etterutdanningskurs, og gjennom erfaring. Føreropplæringen for

motorsykkel har et sterkt fokus på kjøretøyteknisk kompetanse for blant annet å motvirke utforkjøringsulykker. En stor del av opplæringen går også ut på å gjøre motorsyklistene i stand til å ta gode taktiske og strategiske valg, jf. også omtalen i Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025 side 103.

Norsk føreropplæring er internasjonalt ledende, særlig for tohjulsclassene. Vår føreropplæringsmodell er modulbasert – det vil si at kompetansen bygges stein for stein, med et felles sikkerhetsfundament og deretter videre spesialisering for de enkelte kjøretøygruppene. En grunnleggende føring er at det er betydelige ulikheter mellom ulike kjøretøygrupper, som krever til dels svært ulik kompetanse, og opplæringen er derfor klassespesifikk.

Motorsyklistene utgjør en uforholdsmessig stor andel (om lag 20 prosent) av de totalt antall drepte og hardt skadde på norske veier. Motorsykkel var i 2020 innblandet i 19 dødsulykker, mens det i 2021 var 15 dødsulykker. Det er et betydelig antall skadde. Over halvparten av ulykkene med motorsykkel er utforkjøringsulykker, og over halvparten av disse skjer i sving. Ulykkesanalysene viser at førerfeil er utslagsgivende i mange av disse ulykkene. Føreratferd og førerkompetanse er derfor av vesentlig betydning for MC-føreres ulykkesrisiko. Førerfeil på MC får ofte fatale konsekvenser.

Det er åpenbart langt mer krevende enn mange synes å tro, selv med trafikal kompetanse fra bil, å håndtere et kjøretøy som beveger seg to-dimensjonalt i kompliserte trafikkbilder. Sårbarheten for fører og passasjer er også betydelig, sammenlignet med bil.

Jeg viser ellers til at det i de senere årene er gjennomført flere forenklinger av førerkortreglene i tråd med ny kunnskap og nye behov, for å gi økt mobilitet og tilgang til kjøretøy som er alternativer til lett motorsykkel. I 2019 ble aldersgrensen for mopedbil senket fra 18 til 16 år og det ble enklere å utvide førerretten fra traktor til mopedbil.

Det har også vært vurdert om reglene kan forenkles samtidig som trafikksikkerheten kan opprettholdes. I 2019 utredet Vegdirektoratet, på oppdrag fra departementet, forslag om å gjøre det enklere å få førerkort for lett motorsykkel for de som allerede har førerkort for personbil. Det ble vurdert ett alternativ med redusert opplæring (8 timer) og teoretisk og praktisk prøve, og ett alternativ med bare opplæring (13 timer), herunder praktisk opplæring, men uten teoretisk eller praktisk prøve, men med krav om to års erfaring med klasse B. Til orientering så vil førerrett uten prøve for lett motorsykkel som følge av våre forpliktelser etter EØS-avtalen, bare kunne gjelde nasjonalt, og kan heller ikke senere utvides til tyngre motorsykkelklasser. Det ble ikke gått videre med dette etter utredningen, jf. også etterfølgende stortingsbehandling som vist til over.

Det å kunne kjøre trygt på motorsykkel krever vesentlig forskjellige ferdigheter og kompetanse enn å kunne kjøre en personbil. Det er derfor sentralt at de som tillates å ferdes i trafikken på motorsykkel, som nevnt over, har tilegnet seg slike ferdigheter og slik

kompetanse. Det å ha gjennomført et gitt antall timers opplæring gir ingen garanti for at nødvendige ferdigheter og kompetanse er tilegnet.

Prinsippet i den norske opplæringsmodellen er at forhold som kan testes, blir kontrollert gjennom praktisk prøve, mens forhold som vanskelig kan testes, dekkes av den obligatoriske opplæringen. Dette gjør at opplæringsbehovet tilpasses den enkelte elevs behov, samtidig som måloppnåelsen kan kontrolleres. Førerprøven er dermed et effektivt og målrettet instrument for å skille ut de kandidatene som ikke har tilstrekkelig kunnskap og ferdighet og som derfor utgjør en særlig trafikksikkerhetsrisiko.

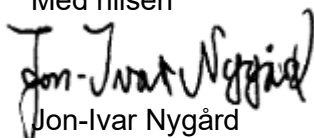
Førerprøven er dermed svært viktig. I 2020 strøk 19% av kandidatene til klasse A1 på den praktiske førerprøven. Dette er personer som har gjennomført det trafikkskolene mener er tilstrekkelig opplæring for den enkelte kandidat, men som likevel på en førerprøve viser at de ikke har tilstrekkelig kompetanse til å ferdes i trafikken. Å fjerne kravet til praktisk prøve vil høyst sannsynlig føre til at vi får flere uskikkede motorsykkelførere på veiene våre, og flere drepte og hardt skadde. Våre naboland Sverige, Danmark og Finland stiller alle krav til teoretisk og praktisk prøve for klasse A1.

I høringen som ble gjennomført i 2019 var det betydelig skepsis blant høringsinstansene til et slikt forslag. Å gi førerrett til personer uten å ha gjennomført førerprøve vil innebære at vi ikke sikrer at den enkelte fører har tilfredsstillende kompetanse. Samtidig vil det trolig medføre at flere velger lett motorsykel fremfor bil. Siden ulykkesrisikoen for lett motorsykel er betydelig høyere enn for bil, er det sannsynlig at tiltaket vil gi flere drepte og hardt skadde. Det er rundt 250.000 førere av motorsykel og mopeder i Norge i dag. Statistikk viser at dødsrisikoen pr. km er nær ti ganger høyere for tung motorsykel enn for bil, og mer enn 20 ganger høyere for lett motorsykel enn for bil. (TØI-rapport 1448/2015 - Risiko i veitrafikken)

Å gi førerrett til motorsykel uten en praktisk prøve vil åpenbart resultere i flere uskikkede motorsykkelførere på veiene våre. Dette vil i seg selv øke ulykkesrisikoen, og gi ytterligere utfordringer til arbeidet med å redusere ulykkesrisikoen nettopp for motorsyklister. Det vil også gjøre det mer attraktivt å kjøre lett motorsykel, som er betydelig mer ulykkesutsatt enn bil. Jeg vil minne om at de samfunnsøkonomiske kostnadene ved trafikkulykker i 2020 er beregnet til om lag 23,2 mrd. Av dette utgjør personskader ca. 13,2 mrd. og materielle skader ca. 10,0 mrd. kr. (Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025 side 29.)

Oppsummert er motorsyklister en svært sårbar trafikantgruppe, og førerfeil får oftere fatale konsekvenser. Endringene som foreslås vil ikke være forenlig med de overordnede ambisjonene i trafikksikkerhetsarbeidet, som nullvisjonen. I lys av dette og utviklingen for motorsykel- og mopedulykkene, bør et slikt forslag forkastes.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård