

Klima- og Miljødepartementet

Forespørsel om møte med Klima- og Miljøminister Andreas Bjelland Eriksen

I forbindelse med EU-kommisjonens arbeide med End-of-life direktivet for kjøretøy ber Norsk Motorcykel Union om et møte med ministeren.

Norsk Motorcykel Union (NMCU) ble stiftet i 1972 og har som formål å ivareta norske motorsyklisters interesser inn mot offentlige myndigheter, etater og politikere. NMCU er en ideell interesseorganisasjon som finansieres i sin helhet av medlemskontingent. Vi er i dag i underkant av 7 000 medlemmer med avdelinger og tillitsvalgte over hele landet. Vårt hovedkontor ligger i Oslo.

EU-kommisjonens direktiv End-of-life som omhandler kjøretøy er under revisjon disse dager.

NMCU oppfatter de signaler som ligger i revisjonen alvorlige og urovekkende. For første gang ligger det til grunn at omfanget skal utvides til også å gjelde motorsykkel. Intensjonen i direktivet kan høres bra ut da det skal øke resirkuleringsmålene, implementere strengere regler for avhending av batterier fra elektriske kjøretøy og flytte mer ansvar til produsenter under retningslinjer for utvidet produsentansvar.

Dette høres veldig bra ut for mange kjøretøygrupper, men ikke for kjøretøygruppe L (motersykler). Så hvorfor mener NMCU gruppe L må unntas fra EOL-direktivet?

Motersykler trenger – i motsetning til biler og tunge kjøretøy – langt færre og fysisk mindre råvarer, og produserer langt mindre avfall både i produksjon, drift og vraking. Faktisk er det slik at motorsykkelsamfunnet allerede utmerker seg svært positivt gjennom gjenbruk og resirkulering av deler. En finsk studie i 2022 viste at hele 72% av motorsykkeldeler ble gjenbrukt, mot et gjenbruk på kun 14% av bildeler. Et er ingen grunn til å tro at tall for Norge skulle vise større avvik fra den finske undersøkelsen. Med stadig større andel av elektriske biler og tyngre kjøretøy kan man derimot anta at andelen gjenbrukte deler av elektriske kjøretøy vil bli lavere.

Motersykelkulturen har gjennom hele sin levetid hatt gjenbruk og restaurering som en gjennomgående nerve i miljøet. Gjennom uformelle nettverk og workshops reddes og gjenbrukes komponenter. Dersom motoriserte to-hjulinger blir omfattet av direktivet er det en reell frykt for at noen av operatørene som har spesialisert seg på gjenvinning og gjenbruk må stenge, og at andre, større operatører ser større verdi i metallet som avfall, enn gjenbruk. Skjer dette vil den utilsiktede effekten av direktivet kunne være mindre gjenbruk og mer avfall – det motsatte av hva intensjonen i direktivet tar opp.

Endringene som foreslås tatt inn i direktivet kan medføre at motorsykler som ikke anses som «historisk betydningsfulle», men som kan ha stor kulturell viktighet, må skrotes med loven i hånd. Slike kjøretøy kan bli klassifisert som ukjørbare uavhengig av restaureringsgrad, selv om eier kan restaurere motorsykkelen tilbake til kjørbare stand.

Motorsyklister er ikke mot å ta miljøansvar, men den foreslåtte forskriften for utrangerte kjøretøy tar ikke hensyn til den unike kulturen, samt den allerede eksisterende praktiske og effektive gjenbrukssystemene som allerede er i motorsykkelmiljøet.

NMCU ber om et møte med Klima- og Miljøministeren for en nærmere utdyping i sakens anledning, og for å se om – og i så fall hvilke - reservasjonsmuligheter Norge har i denne saken.

Oslo 21.05.2025

Med vennlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Arild Lind', is positioned above the typed name.

Arild Lind
Daglig leder
Norsk Motorcykel Union

Tlf: +47 900 76 407

E-post: arild@nmcu.org