



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref
21/2945-21

Dato
25. januar 2023

Videre oppfølging av anmodningsvedtak om redusert bompengetakst for el-varebil og tunge gasskjøretøy

Samferdselsdepartementet viser til Stortingets anmodningsvedtak av 14. desember 2021 (Meld. St. 1 (2021-2022) Nasjonalbudsjettet 2022, jf. Innst. 2 S (2021-2022)), hvor «Stortinget ber regjeringen etablere en nasjonal ordning med miljørabatt for elvarebil ved betaling for bomplasseringer.» (Vedtak nr. 35, punkt 14). Vi viser også til Stortingets anmodningsvedtak nr. 757 (2021-2022) av 10. juni 2022 om obligatorisk takstfritak for biogasskjøretøy.

Når det gjelder det førstnevnte anmodningsvedtaket om *el-varebiler* har departementet i Prop. 1 S (2022-2023), basert på bl.a. Statens vegvesen sin vurdering av 7. februar 2022, skissert at det å legge til rette for en egen takstklasse med redusert takst for el-varebil på strekningsvise bompengeprojekt, er krevende. Det er likevel uttalt at vi vil «vurdere nærmere om og ev. hvordan behovet for å kunne skille mellom lette personbiler og lette varebiler innenfor nullutslippskjøretøy kan ivaretas også utenfor byområdene, særlig i strekningsvise veiprosjekter inn mot de store byene» for å kunne fremme innfasing av lette el-varebiler uavhengig av endringer i bruksfordelene for elbiler for øvrig. Departementet *ber på bakgrunn av dette Statens vegvesen vurdere mulighetene for å tilrettelegge systemet for at kjøretøygruppe N1- elektrisk kan skilles ut som en egen takstklasse i bypakker som har et miljø- og tidsdifferensiert takst- og rabattsystem, men også utenfor slike bypakker samt for strekningsvise prosjekter. Videre ber vi om en vurdering av de administrative kostnadene ved dette – alternativt å etablere en (midlertidig) fritaksordning for lette el-varebiler på linje med dagens ordning for tunge nullutslippskjøretøy i strekningsvise bompengeprojekt utenfor bypakkene.*

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafiksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Ellen Sirevåg
22 24 82 92

Når det gjelder anmodningsvedtak nr. 757 om biogasskjøretøy, viser vi til omtalen i Prop. 1 S (2022-2023), der departementet har søkt å utkvittere vedtaket. Det er vist til at Statens vegvesen høsten 2022 opprettet en egen takstklasse 'gass' for kjøretøy i takstklasse 2, som kan gi grunnlag for redusert takst eller fritak for bompenger i byområder med et miljødifferensiert takstsystem. Stortinget skal behandle anmodningsvedtaket gjennom sin behandling av Meld. St. 4 (2022-2023). Departementet ser imidlertid nå behov for å legge til rette for et takstfritak for gasskjøretøy også på strekningsvise bompengeprojekt. I likhet med el-varebiler, er vi oppmerksomme på at slik tilrettelegging for tunge gass-kjøretøy i strekningsvise prosjekt er utfordrende.

Basert på at økt bruk av biogasskjøretøy kan være et vel så hensiktsmessig miljøtiltak utenfor som i by, ser vi likevel et behov for å kunne tilrettelegge for dette. *Departementet ber på denne bakgrunn Statens vegvesen vurdere nærmere hvordan det kan legges til rette for at gasskjøretøy i takstklasse 2 kan få takstfritak eller redusert takst på strekninger som er finansiert av bompenger også på strekningsvise bompengeprojekter.*

Byområder

For byområder der det er tilrettelagt for et tids- og miljødifferensiert takstsystem, jf. veglova § 27, andre ledd, fremgår det av Statens vegvesens sin tilbakemelding av 7. februar 2022 at det er mulig å innføre redusert takst for lette elvarebiler. Vi viser i denne forbindelse at det ble opprettet en egen takstklasse for gasskjøretøy (GA) høsten 2022. Dette krever imidlertid tekniske endringer i AutoPASS-systemet. Statens vegvesen foreslår å erstatte dagens takstklasse i takstgruppe 1 (lette kjøretøy) for 'ladbar hybrid' med 'el-varebil', og at man fastsetter en egen takst/ev. fritak for denne gruppen. Det vises bl.a. til behovet for å ha et mest mulig enkelt og oversiktlig takstsystem, uten for mange takstklasser.

Et veldig finmasket takstdifferensieringssystem vil kunne medføre økte administrative kostnader for bompengeselskapene, og bidra til å redusere brukernes innsikt i hva de betaler for. Vi deler imidlertid ikke synet på at veglova § 27 andre ledd setter en skranke for antall takstklasser. Vi viser i denne forbindelse til Prop. 82 L (2016-2017) der det i kap. 2.3 omtales at det i arbeidet med tekniske løsninger innenfor et tids- og miljødifferensiert takstsystem, åpnes for at den omtalte klasseinndelingen kan bli justert senere – bl.a. i lys av endringer i kjøretøyparken.

Når det gjelder den skisserte løsningen med å erstatte takstklassen 'ladbar hybrid' med 'el-varebil', ser vi behov for å utrede nærmere konsekvenser av å fjerne denne takstklassen. Ladbar hybridkjøretøy synes fortsatt å være relativt utbredt, og lokale myndigheter kan ønske å beholde muligheten for å gi redusert takst til disse ift. 'helfossile' kjøretøy. *Vi ber på bakgrunn av dette om en vurdering av evt. administrative konsekvenser ved å etablere en helt ny takstklasse for lette el-varebiler i byområder. Vi ber videre om en vurdering av om den eksisterende muligheten for lokale myndigheter til å gi el-varebil fritak for bompenger i de aktuelle bypakkene, vil kunne være tilstrekkelig for å ivareta behovet for å gi et insentiv til bruk av el-varebiler. Det vises til omtale i Prop. 1 S (2022-2023).*

Strekningvis prosjekt

El-varebil

Når det gjelder bompengeprosjekter utenfor byområder med takstdifferensiering, peker Statens vegvesen bl.a. på at dette er krevende fordi det i dag ikke skiller på varebiler (N1-kjøretøy) og personbil (M1) i AutoPASS-systemet.

For strekningsvis prosjekt er formålet som tidligere nevnt primært finansiering av utbyggingskostnader, ikke regulering av trafikk, jf. veglova § 27 første ledd. Samtidig eksisterer det i dag en ordning der alle nullutslippskjøretøy (både lette og tunge) kan betale en redusert takst fra 0 til 50 pst. av normal bompengetakst. Ordningen ble i sin tid fastsatt av Stortinget. Vi viser også til at det i budsjettforslaget for 2023 ligger inne et forslag om en mulighet for å kunne øke taksten for betaling til 70 pst. for lette nullutslippskjøretøy uavhengig av type bompengeprojekt. Dette illustrerer at tilnærmingen til å differensiere bompengetakster på strekningsvis prosjekt likevel er noe pragmatisk. Stortinget gir gjennom ulike vedtak premisser for utviklingen av bompengetakster. Dette gjelder også utenfor byområder, og må etter vår vurdering få betydning for forståelsen av veglova § 27 første ledd. Vi mener heller ikke at en mulighet for noe mer fleksible takster på strekningsvis prosjekter er i strid med formålet i veglova, jf. § 1a.

Departementet ser derfor behov for en nærmere vurdering mulighetene for å tilrettelegge systemet for at kjøretøygruppe N1- elektrisk kan skiller ut som en egen gruppe og de administrative kostnadene ved dette, alternativt etablere en (midlertidig) fritaksordning for lette el-varebiler på linje med dagens ordning for tunge nullutslippskjøretøy i strekningsvis prosjekt. I Statens vegvesen sin tilbakemelding av 7. februar 2022, pekes det bl.a. på at nye ordninger med reduserte takster vil medføre økte takster for konvensjonelle kjøretøy slik at gjennomsnittstaksten opprettholdes. Departementet bemerker at utbredelsen av lette el-varebiler i dag er begrenset, og at muligheten for å øke takstene for lette el-biler som nå er foreslått vil kunne oppveie kostnadene ved å gi el-varebiler fritak. Når det gjelder regelverksutfordringer, viser vi for øvrig til at det eksplisitt er gitt mulighet for slikt fritak for el-varebil opp til 4,25 tonn i EUs nye Eurovignette-direktiv 2022/362 art. 7 nr. 9 d.

Tunge gasskjøretøy

Som skissert innledningsvis ønsker vi også å tilrettelegge for redusert takst/fritak for gasskjøretøy i takstgruppe 2 også i strekningsvis bompengeprosjekter. Departementet ber på bakgrunn av dette Statens vegvesen starte et arbeid med å vurdere muligheten for å legge til rette for at gasskjøretøy i takstklasse 2 kan få redusert takst eller takstfritak på strekninger som er finansiert av bompenger, inkl. strekningsvis bompengeprosjekter. Vi viser i denne forbindelse til at EUs nye Eurovignette-direktiv 2022/362 art. 7 ga, skisserer at infrastrukturavgift skal differensieres mellom ulike grupper av tunge kjøretøy (TG2) basert på CO₂ utslipp. Stortinget har varslet at en nærmere omtale av departementets oppfølging av anmodningsvedtakene i Prop. 1 S (2022-2023), vil komme ved behandlingen av St. meld. 4 (2022-2023), og departementet tar derfor forbehold om at nærmere eller ytterligere føringer for denne delen av oppdraget vil komme på bakgrunn av Stortingets behandling.

Departementet legger til grunn at det kan være behov for ytterligere avklaringer av dette oppdraget i et dialogmøte. Det er vi åpne for, og ber Statens vegvesen evt. ta kontakt for å avtale et tidspunkt.

Med hilsen

Bente Elgar (e.f.)
underdirektør

Ellen Sirevåg
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer