

## Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036

### Spørsmål 61:

**El-biler:** Når vurderer regjeringen det vil være tid for å øke bompengetakst for el-biler ut over 70%, og hvordan vil en slik opptrappingsplan se ut?

### Svar:

Innfasing av elbiler på bekostning av fossile biler er avgjørende for å redusere utslippene fra transportsektoren. Samtidig har elbiler lave brukskostnader i dag, og det er derfor mange som velger dette som transportmiddel framfor kollektivtransport, sykling og gange. Det kan gi mer kø, støy og dårlig luftkvalitet i byene.

Nullvekstmålet for persontransport med bil er førende for samarbeidet mellom statlige og lokale myndigheter i de største byområdene gjennom byvekstavgiftene. Målet innebærer at trafikkveksten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange, og ikke med personbil som fører til kø, støy, svevestøv og dårlig fremkommelighet for kollektivtransporten.

Frem til nå har vi nådd nullvekstmålet i byene. Samtidig har vi sett at biltrafikken har vokst etter at samfunnet åpnet etter pandemien. Framskrivinger som transportvirksomhetene utarbeidet til Nasjonal transportplan 2025-2036, viser at det kan bli en stor trafikkvekst på mellom 14 og 20 prosent i de største byene. Da er det forutsatt at gjeldende politikk videreføres. Hovedforklaringen er at SSBs befolkningsframskrivinger viser stor vekst i og rundt byene. Dette har vi sett over tid. En annen viktig forklaring er at kjøring med privatbil blir billigere for stadig flere når elbiler fases inn fordi de har lave brukskostnader. I framskrivingene er det lagt til grunn at det kun er elbiler som selges fra 2025.

Framskrivningene gir ikke nødvendigvis et representativt bilde av hvordan utviklingen faktisk vil bli. Det kommer til å skje mye i byene framover som framskrivingene ikke tar høyde for. Det er likevel verdt å merke seg at trafikkveksten kan bli stor, og at nullvekstmålet sannsynligvis vil komme under press. Måloppnåelsen må følges tett framover, og det vil være behov for en forsterket virkemiddelbruk. Det vil også bli enda viktigere å se virkemidlene i sammenheng, og bruke kostnadseffektive tiltak.

For å lykkes med å nå nullvekstmålet, er det avgjørende å gjøre kollektivtransport, sykling og gange mer attraktivt enn privatbilen. Restriktive virkemidler som bompenger og parkeringspolitikk er eksempel på virkemidler for å bremse veksten i bilbruken. Innretningen av disse virkemidlene ligger i stor grad innenfor lokale myndigheters ansvarsområde. Dette må også ses i sammenheng med arealbruk, utvikling av kollektivtilbudet og tilrettelegging for sykling og gange.

Det er i dag store forskjeller mellom de ulike bompengefinansierte bypakkene. Lokale myndigheter har ansvaret for å vurdere om bompengene er innrettet på en hensiktsmessig måte for å nå nullvekstmålet. Det er et uutnyttet handlingsrom til å differensiere takstene mer enn det gjøres i dag. Det gjelder både for takstene for elbiler og fossile biler. Transportvirksomhetenes beregninger viser at økte elbiltakster er et sterkt virkemiddel som vil kunne bidra til å nå nullvekstmålet. I dag kan bompengetaksten for lette nullutslippsbiler settes til maksimalt 70 prosent av ordinær takst. Dette handlingsrommet er ikke fullt utnyttet i alle byene.

I forslaget til ny Nasjonal transportplan åpner regjeringen opp for at det vil kunne bli aktuelt å øke taksten for lette elbiler ut over dagens tak på 70 prosent av ordinær takst. Det er ikke aktuelt for regjeringen å åpne for dette i denne stortingsperioden, men det vil kunne bli aktuelt på sikt. Regjeringen er opptatt av å legge til rette for at lokale myndigheter har treffsikre virkemidler som kan brukes i arbeidet med å få enda flere til

å velge å gå, sykle og ta kollektivtransport. Jeg vil også understreke at eventuelle økninger i bomtakstene for både elbiler og fossile kjøretøy vil, som i dag, måtte bygge på lokalpolitiske initiativ og vedtak.