



Statens vegvesen



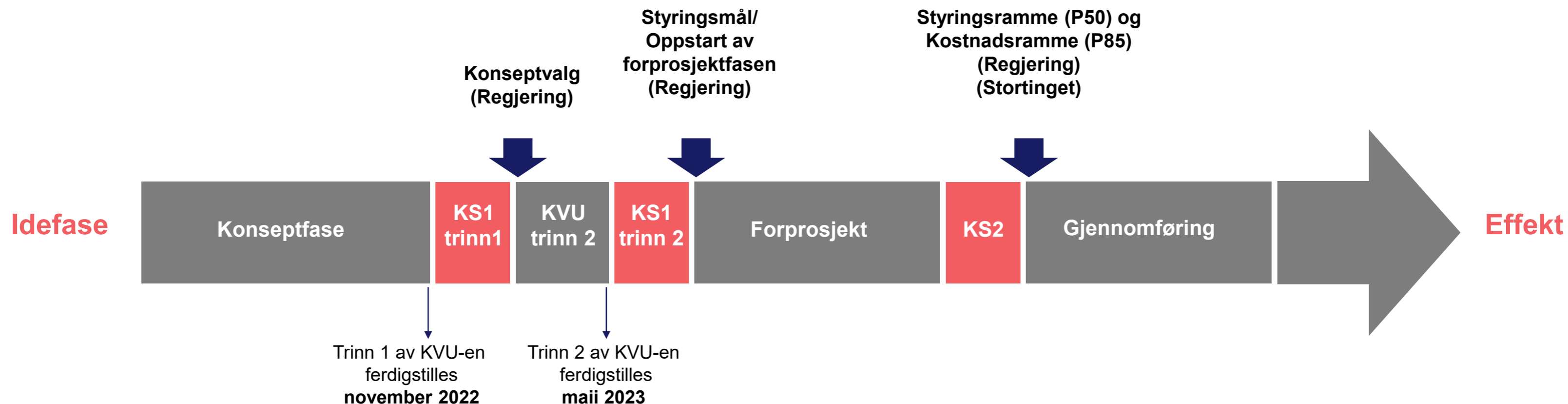
Skatteetaten

# Konseptvalgutredning Veibruksavgift og bompenger

Mobilitetskonferansen 27.mars 2023, Oslo

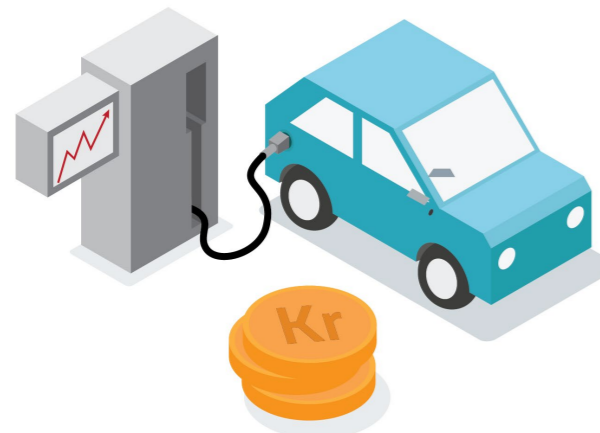
Prosjektleder Morten Tveit Skatteetaten

# Konseptvalgutredningens plass i statens prosjektmodell



### Kjøretøy med forbrenningsmotor

#### Veibruksavgift



- Kjøretøy med forbrenningsmotor **betaler veibruksavgift** når de fyller bensin eller diesel.

### Nullutslippskjøretøy

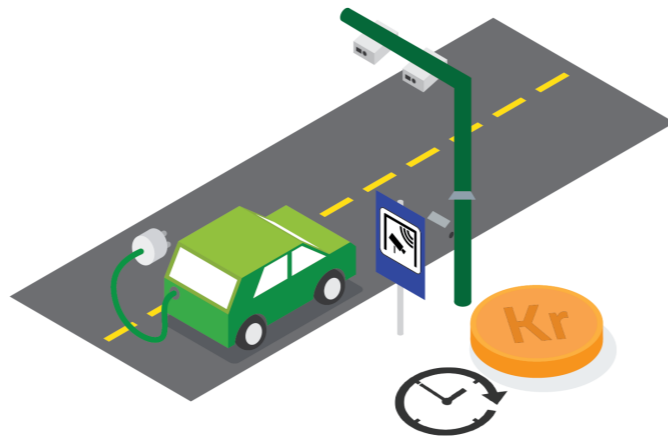


- Nullutslippskjøretøy **betaler ikke veibruksavgift** til staten.

#### Bompenger



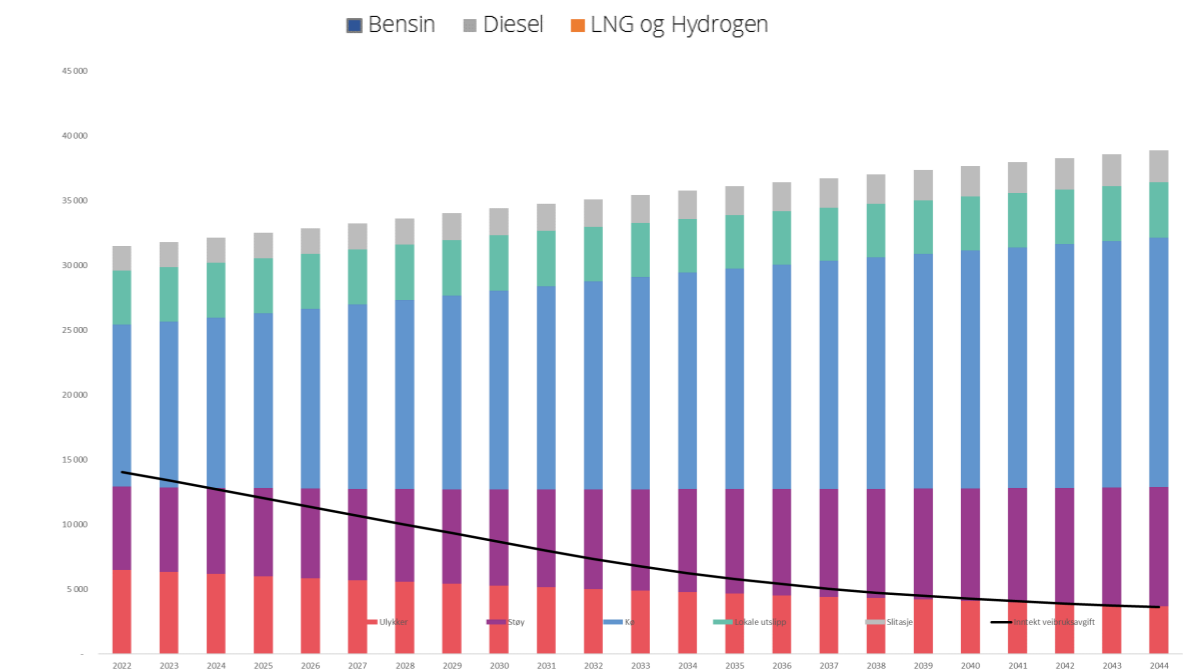
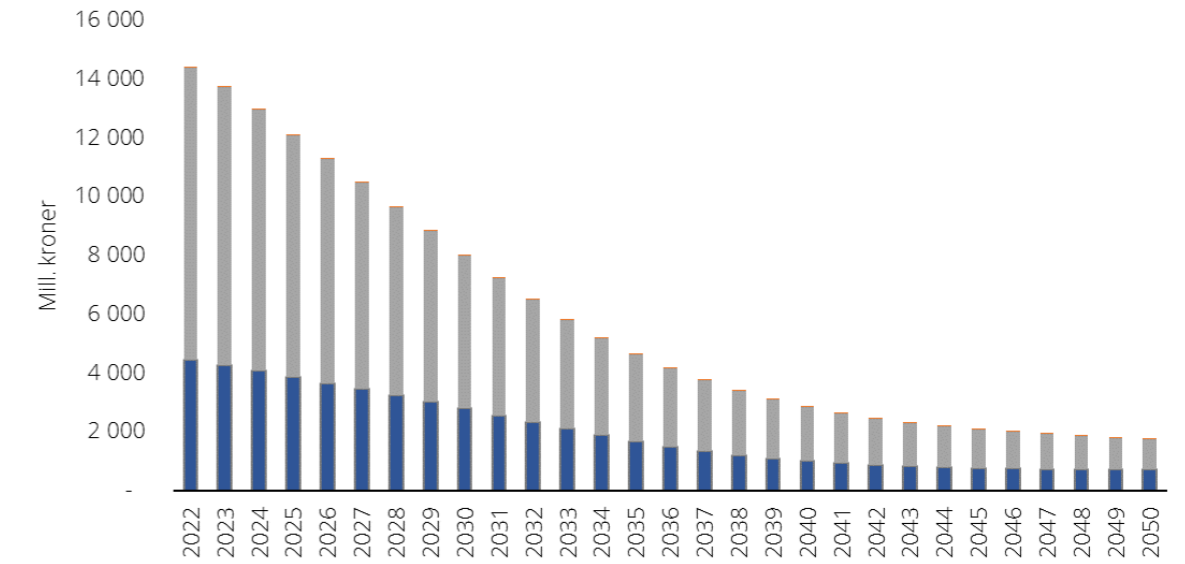
- Kjøretøy med forbrenningsmotor betaler normal takst i bomringer og bomprosjekter.



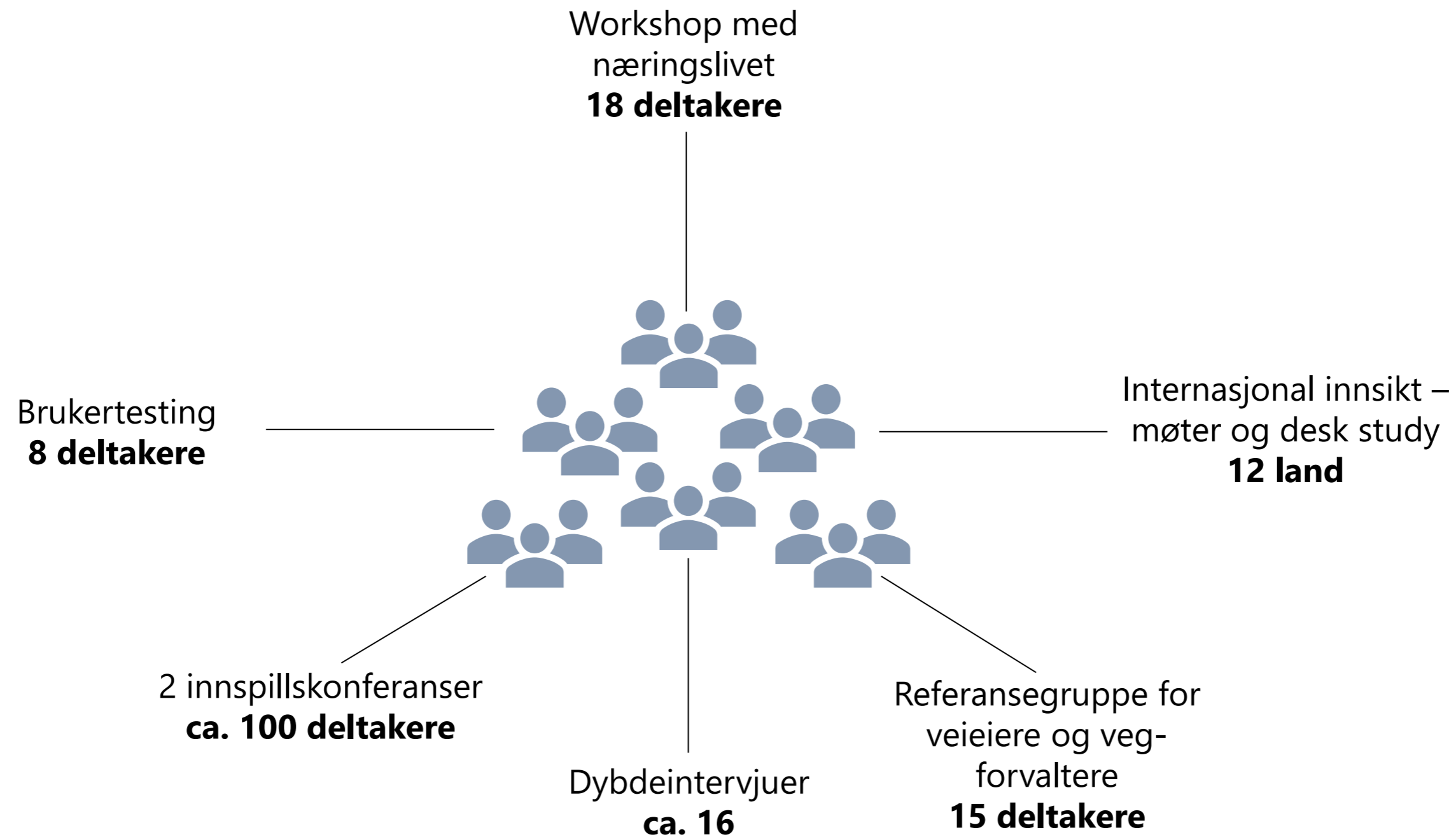
- Nullutslippskjøretøy betaler lavere takst i bomringer og bomprosjekter.

### Veibruksavgiften er lite treffsikker

#### Dagens ordning medfører synkende inntekter til staten



# Det er gjennomført et omfattende innsiktsarbeid

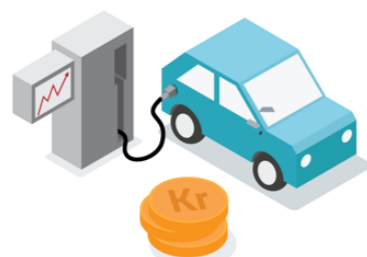


Vi har vært i dialog med nærmere 300 brukere!

## Konsept 1

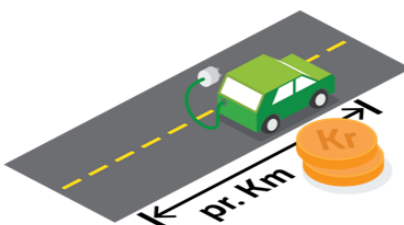
### Veibruksavgift

Kjøretøy med forbrenningsmotor



- Kjøretøy med forbrenningsmotor betaler veibruksavgift når de fyller bensin eller diesel.

Nullutslippskjøretøy



- Nullutslippskjøretøy betaler veibruksavgift til staten avhengig av hvor mange kilometer man har kjørt.

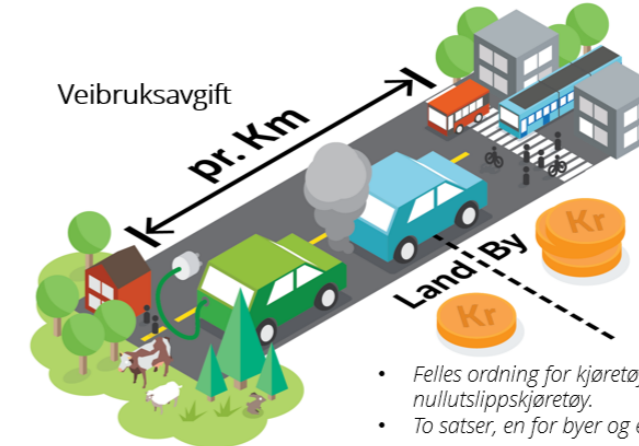
### Bompenger



- Kjøretøy med forbrenningsmotor og nullutslippskjøretøy betaler lik takst.
- Rushtidsavgift gjennom bompenger.

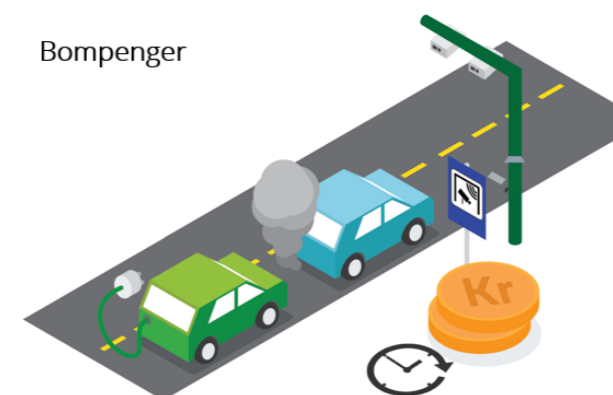
## Konsept 2

### Veibruksavgift



- Felles ordning for kjøretøy med forbrenningsmotor og nullutslippskjøretøy.
- To satser, en for byer og en for landsbygd/tettsted.

### Bompenger



- Lik pris for kjøretøy med forbrenningsmotor og nullutslippskjøretøy.
- Lokale satser for bompenger fortsetter
- Rushtid-avgift gjennom veikantutstyr

## Konsept 3

### Sone 1 (land)



### Sone 2 (by)



### Sone 3 (storby)

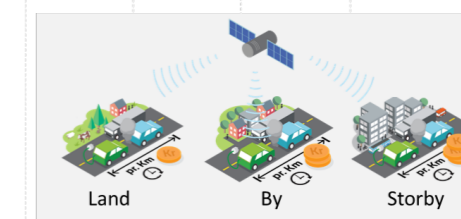


- Felles ordning for Veibruksavgift og bompenger (Veipricing) med ulike satser primært for å gjenspeile de eksterne kostnader og finansiering av samferdselsprosjekter
- Pris for bruk av vei kan variere med hvor du kjører, når du kjører og egenskaper ved kjøretøyet.

## Konsept 4

### Realopsjon: Steg 3

Veipricing, lokale vedtak for bompenger



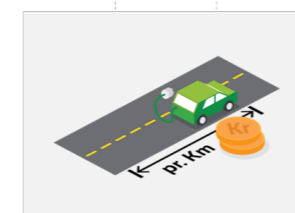
### Steg 2

Tunge kjøretøy (tilsv. Konsept 2)



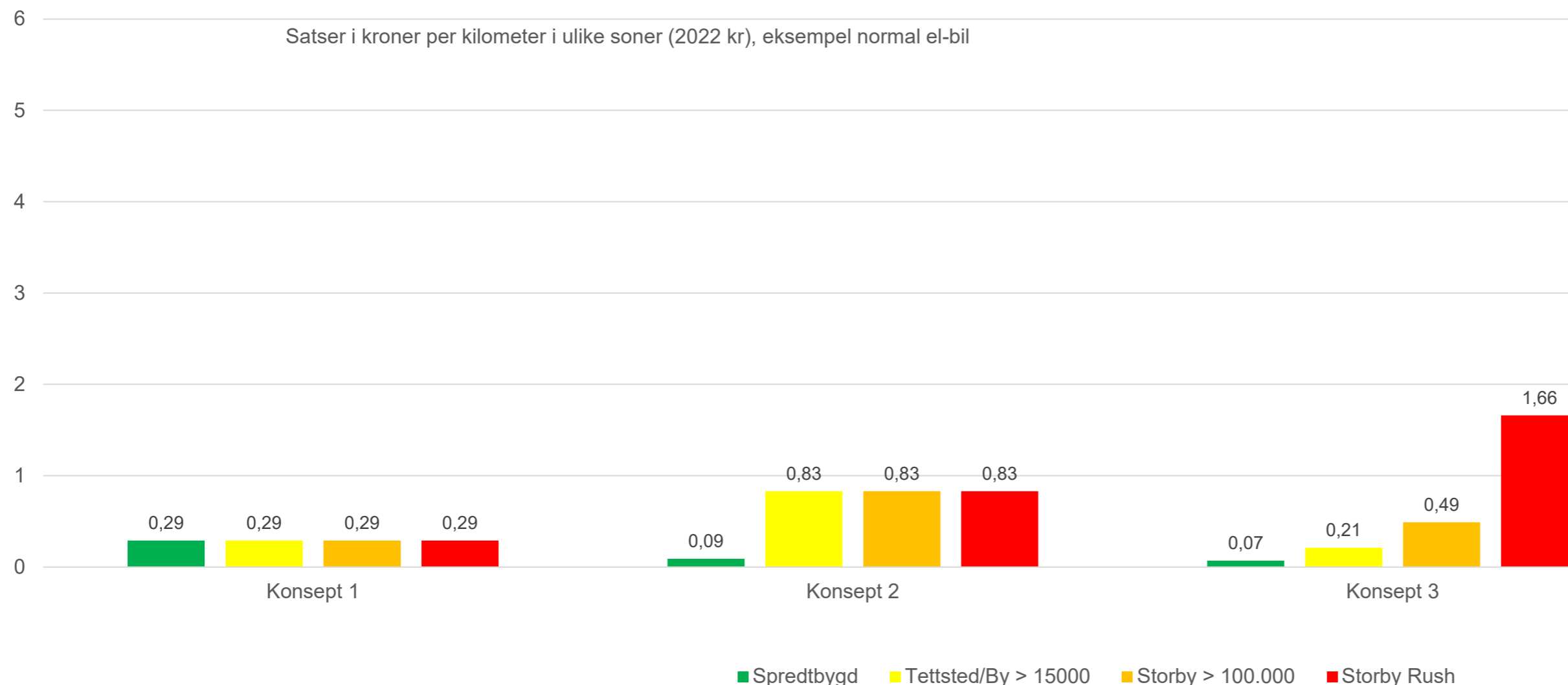
### Steg 1

Lette norske nullutslippskjøretøy



2025 2026 2027 2028 2029

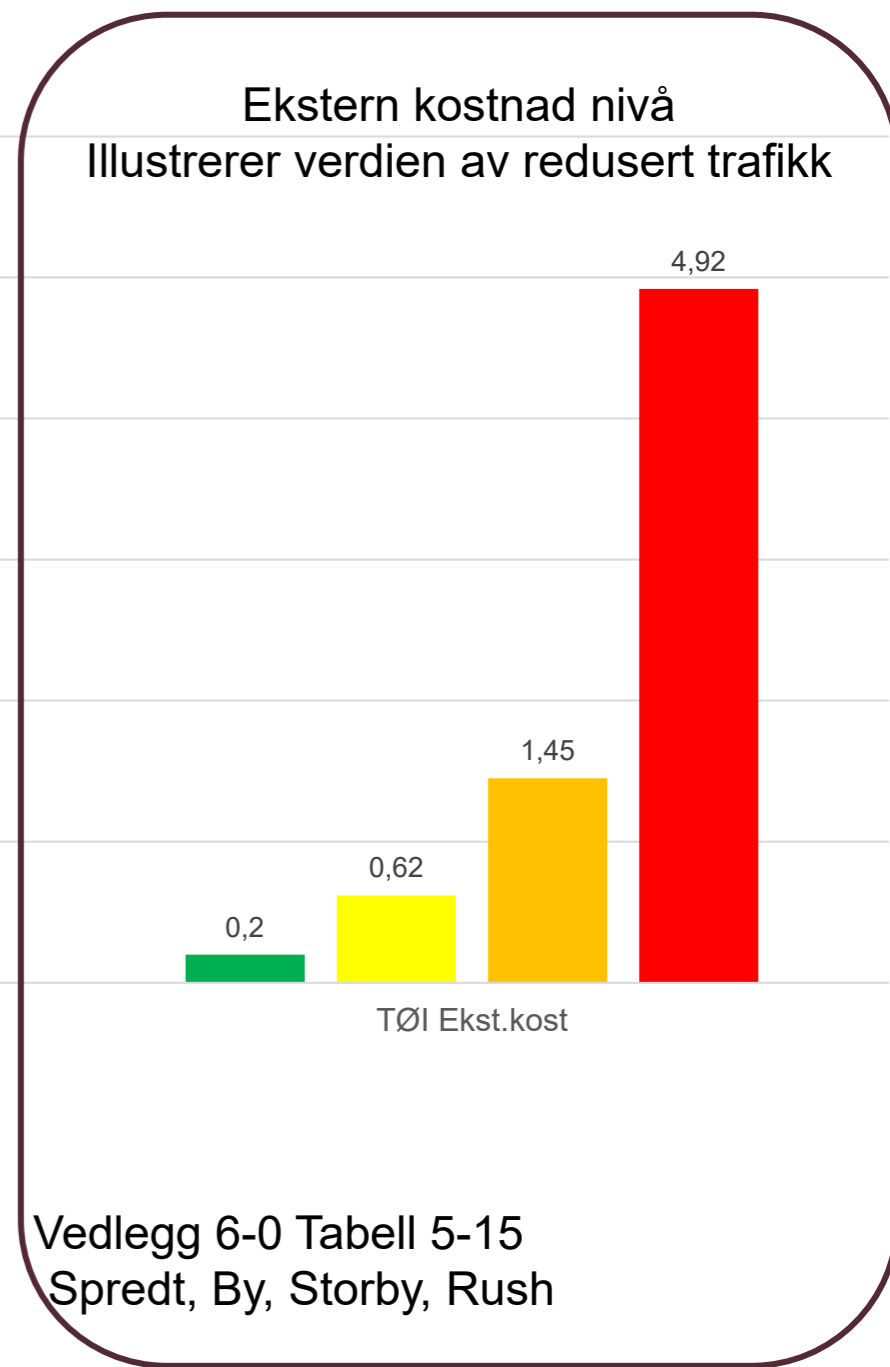
# Konseptene har ulike prismodeller for Veibruksavgift



Konsept 1 (Konsept 4 steg 1)  
Samme pris uansett hvor du kjører

Konsept 2 (Konsept 4 tunge)  
To soner – Spredtbygd og by

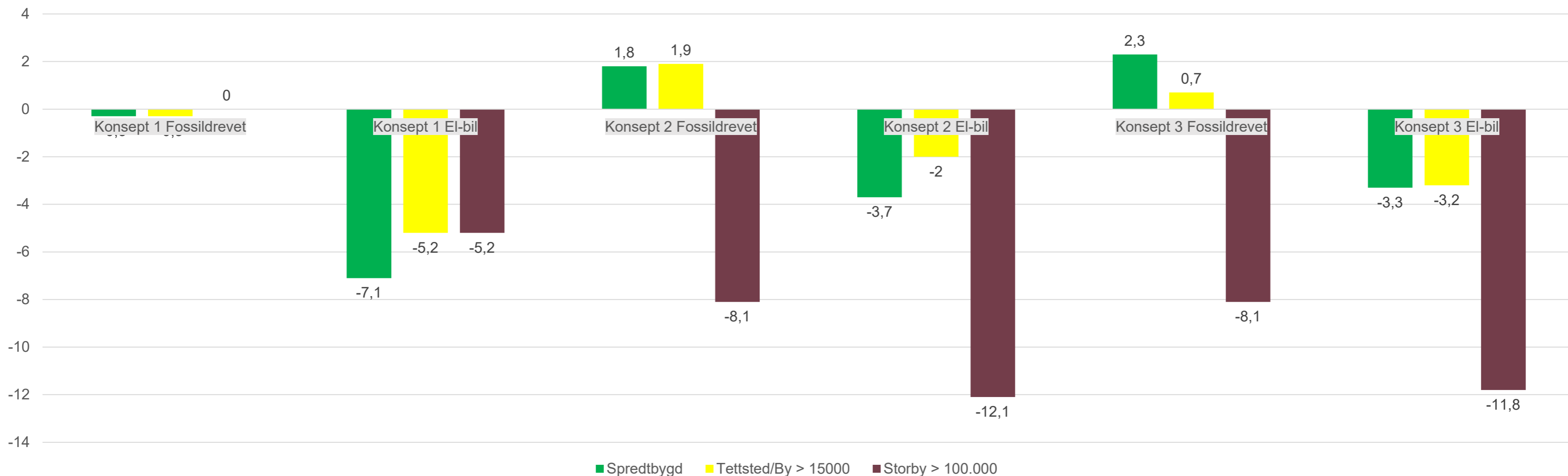
Konsept 3  
Tre soner Spredt, By, Storby (rush)



# Prismodeller påvirker trafikken

## Modellerte virkninger i 2030 Oslo og Viken

Prosentvis endring fra Null pluss alternativet i Oslo og Viken



Konsept 1 (Konsept 4 steg 1)  
Samme pris uansett hvor du kjører

Konsept 2 (Konsept 4 tunge kjøretøy)  
To soner – Spredtbygd og by

Konsept 3  
Tre soner Spredtbygd, By, Storby (med rush)

# Arlig positiv samfunnsnytte på fra 4 til 5,5 milliard kroner (2033)

Årlig virkning 2033		Konsept 1 Distanse		Konsept 2 Sone By & Spredtb		Konsept 3 Tre Soner Bompenger dist.		Konsept 4 Distanse EL By&Spredt Tunge
Investeringskostnad		-		-		-		-
Forvaltning- drift og vedlikehold av systemer	-	45	-	197	-	199	-	60
Organisatoriske endringer	-	130	-	343	-	353	-	158
Tidsbruk kjøretøyeier rapportering og faktura	-	46	-	49	-	74	-	47
Trafikantnytte	-	9 921	-	9 438	-	8 589	-	9 945
Helsegevinst		427		1 128		1 212		427
Redusert ekstern kostnad		1 396		2 812		3 206		1 326
Offentlige inntekter		10 366		9 037		8 633		10 408
Skattefinansieringskostnad		2 038		1 699		1 616		2 038
<b>Sum</b>		<b>4 085</b>		<b>4 651</b>		<b>5 452</b>		<b>3 989</b>



# 6.5 Risiko vurdering

## Risikoområde

### 1 – Prosjekt gjennomføring størrelse, varighet og kompleksitet.

- K2 og K3 etablerer en helt ny løsning med GNSS for lette kjøretøy, store investeringer med installasjon i hvert kjøretøy.
- K4 er omfattende hvis vi gjør steg 1 og steg 2 i parallell

### 2 – Rammebetingelser – Regelverks arbeid

- K1 har utfordringer vs Eurovignette med forskjellsbehandling mellom fossildrevet og nullutslipp, flere soner m.v.
- K4 er mer tilpasset EU sitt regelverk på tunge kjøretøy, lavere risiko enn K3. Videre er det avgrenset til Norske kjøretøy i steg 1.

### 3 – Rammebetingelser – Personvern utfordring

- K3 har høy iboende personvernrisiko, og er det konseptet som sannsynligvis blir vanskeligst å forene med retten til privatliv etter EMK art. 8 og personvernregelverket
- K4: Samlet sett fremstår steg 2 i konsept 4 å representere en lettere moderat personvernrisiko. Det må iverksettes adekvate tiltak. Steg 2 virker likevel gjennomførbart forutsatt at den tekniske løsningen tilpasses personvernprinsippene på en forsvarlig måte.»

### 4 – Innføring og omstilling for trafikantene

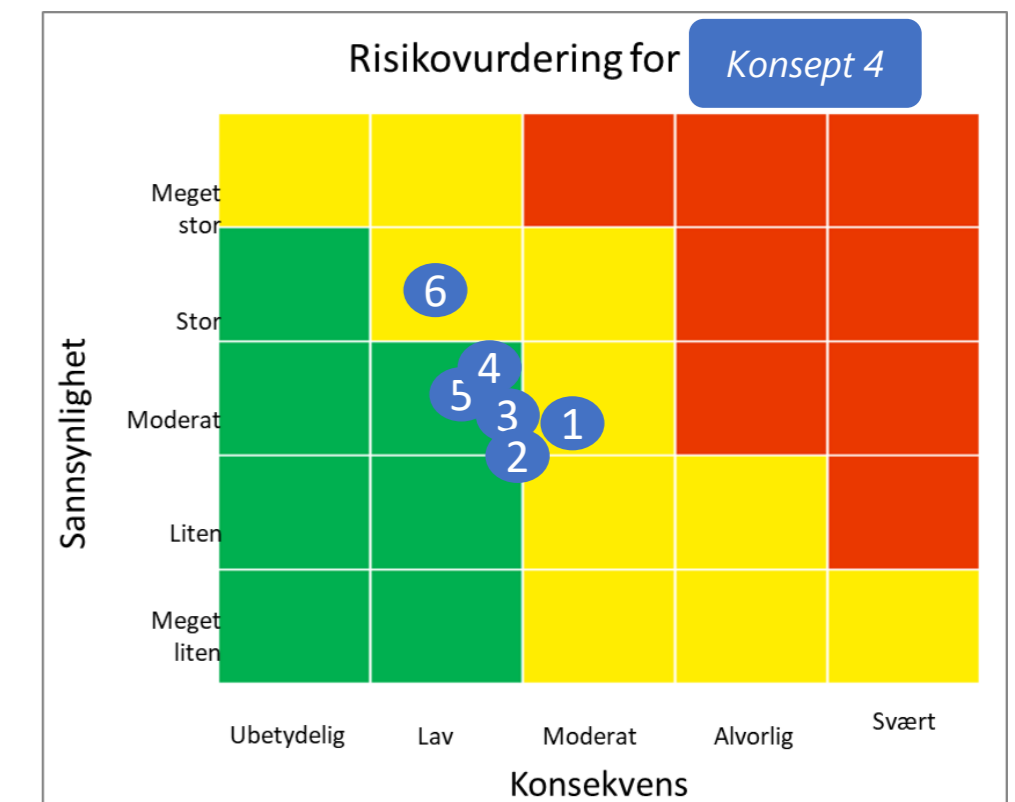
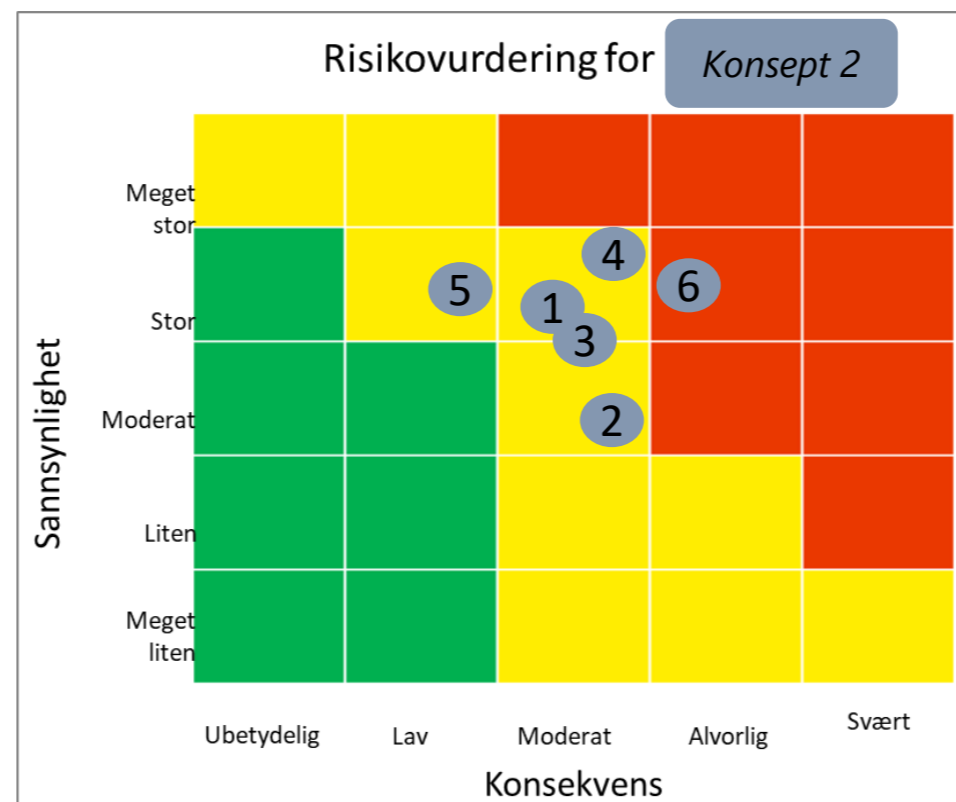
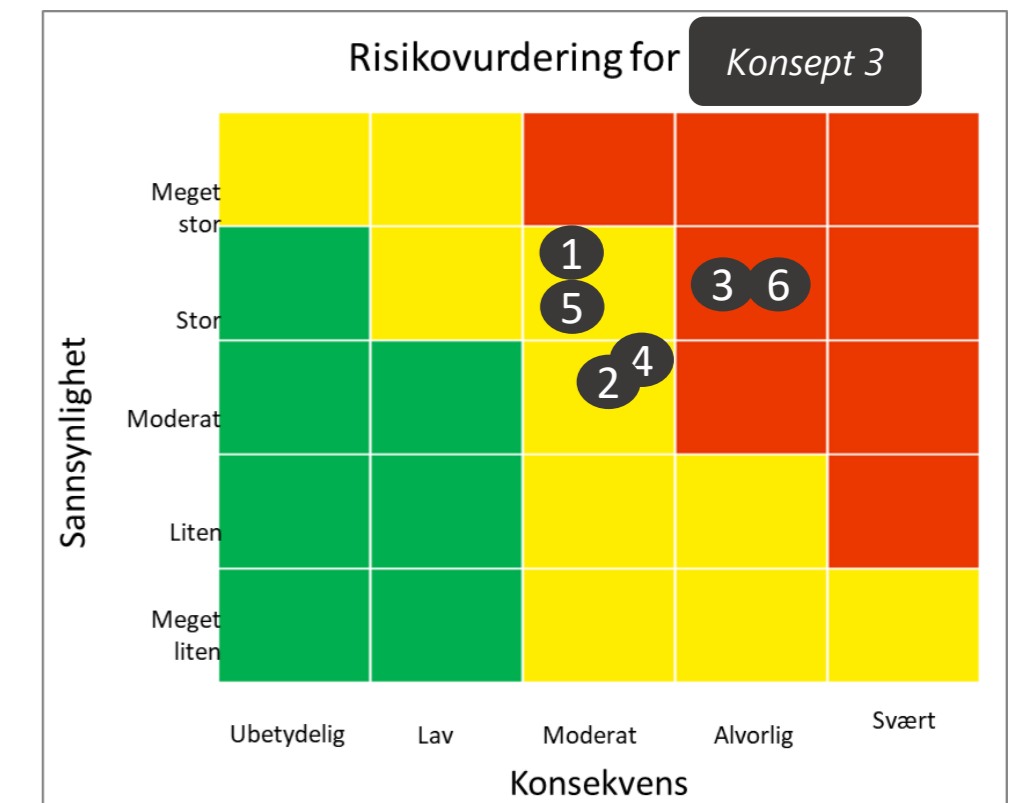
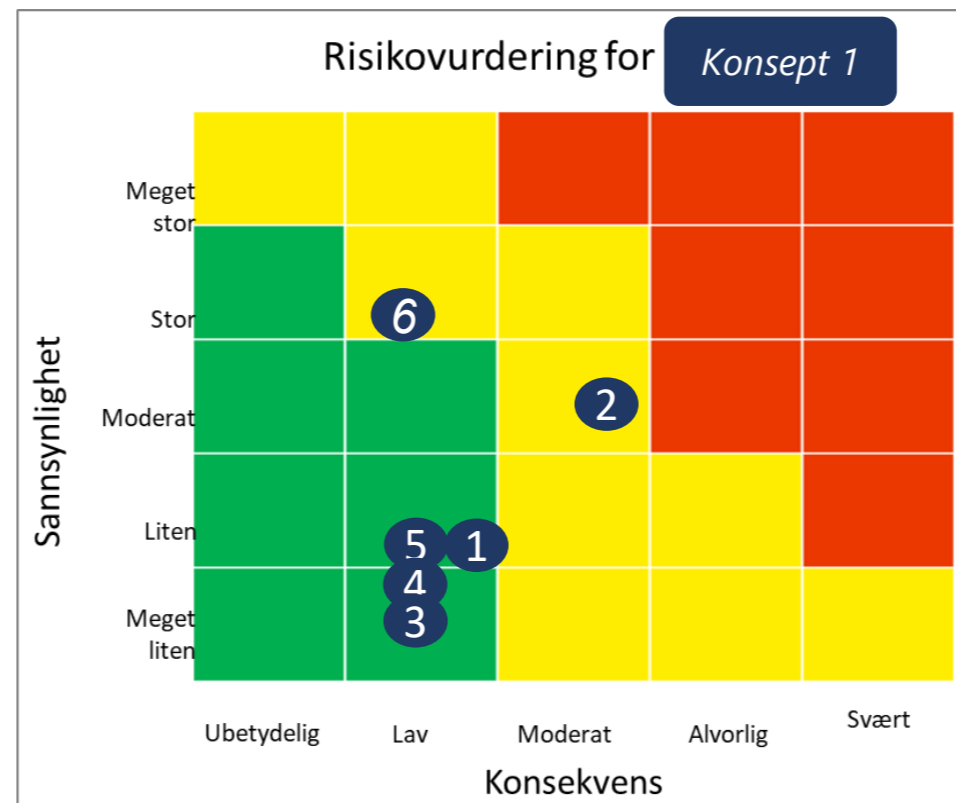
- K2: har alle kjøretøyeiere som målgruppe, det blir to ordninger, to systemer blir utfordrende å kommunisere. Innførings, og omstillingsrisiko knyttet til bypakker dersom ikke det avklares en ansvarsdeling med bomring

### 5 - Manglende vilje til å ta i bruk prismodellen – redusert gevinst

- K3: Et avansert verktøy med prismodell som til dels medfører interessekonflikter statlig og lokale myndigheter, spesielt i bypakker kan bli krevende. Gevinster reduseres hvis man ikke differensierer prisene mellom by og land.

### 6 – Risiko ved å være tidlig ute (Pioner)

- K2 og K3: Norge er først i verden med lette kjøretøy, sannsynlighet og konsekvens for problemer er stor(tekniske, personvern, transformasjon, anskaffelser m.v) og alvorlig konsekvens (utsettelse)



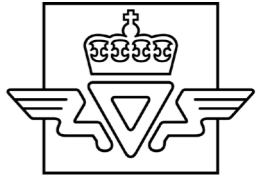
Tabellen og risikomatrixene viser vurdering foretatt november 2022. Risikoen ved Konsept 3 er vurdert å være for stor på personvern til å kunne anbefale konseptet for videre utredning. For konsept 2 og 3 er risiko for stor til det å først ute med hele kjøretøyparken med GNSS teknologi på hele kjøretøyparken. Konsept 4 gir muligheter for trinnvis innføring og læring før større teknologivalg tas.



Skatteetaten

# Vi anbefaler konsept 4 for videre utredning

## Rangering av konseptene:



Statens vegvesen

- Alle konseptene viser **svært høy samfunnsmessig lønnsomhet**

- Konsept 4 Trinnvis innføring nåverdi 24 milliarder NOK

- 1 • Betydelig investering med 573 millioner NOK ekskl mva
- Risiko: Norge først i verden på el-kjøretøy, men følger Europa på tunge kjøretøy. Risiko ved at prosjektet er omfattende når vi gjøre «steg 1 og steg 2» samtidig
- Potensiale for god måloppnåelse, men er ikke treffsikker ift eksterne kostnader.

- Konsept 1 har kort tilbakebetalingstid og høy nåverdi 25 milliarder NOK

- 2 • Moderat investering (367 mill NOK ekskl mva) og robust ift sensitivitet med manglende gevinster
- Risiko: Norge blir blant de første i verden på distansebasert veibruksavgift for el-kjøretøy, dette er også krevende regelverksutvikling og tilpasning til Eurovignette
- Potensiale for god måloppnåelse, men er ikke treffsikker ift eksterne kostnader.

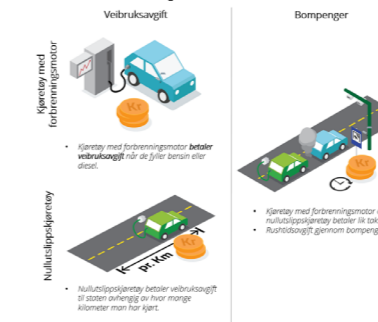
- Konsept 3 har høyeste nåverdi 30 milliarder NOK, for høy risiko

- 3 • Svært stor investering på 2470 millioner NOK ekskl mva
- Risiko: Som i K2 er vi her først i verden på lette kjøretøy, Personvernutfordringene står ikke i forhold til virkemiddelet og nytten per 2022, dette tilsier at vi ikke kan gå rett på K3.
- Potensiale for svært høy måloppnåelse

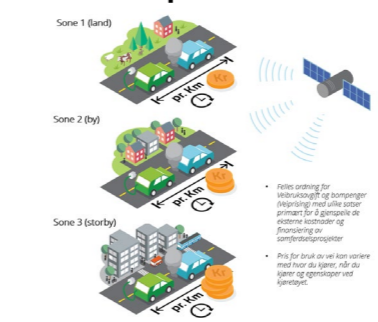
- Konsept 2 har høy nåverdi 27 milliarder NOK, men for høy risiko

- 4 • Stor investering på 1542 millioner NOK, noe mindre robust for reduserte gevinster
- Risiko: Høy risiko med å være først ute i verden med GNSS på lette kjøretøy, stort innføringsløp, samt at det er en risiko for at vi får en satsene mellom by og land ikke differensieres nok til å gi gevinst
- Potensiale for Høy måloppnåelse

### Konsept 1



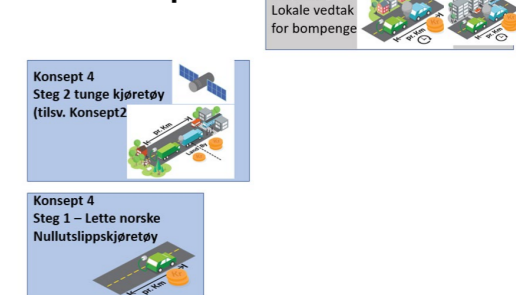
### Konsept 3



### Konsept 2



### Konsept 4

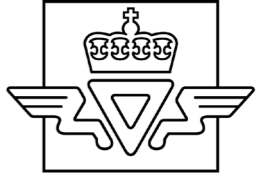


KS1 støtter vår anbefaling om Konsept 4, dog knapt ift Konsept 3  
Mottatt 55 høringsuttalelser,



Skatteetaten

# Ytterligere informasjon



Statens vegvesen

Søk etter

Statens vegvesen Trafikk Kjøretøy Førerkort Veiprosjekter **Fag** Om oss Din side

< Trafikk

## Konseptvalgutredning for framtidig ordning for veibruksavgift og bompenger

Skatteetaten og Statens vegvesen skal vurdere muligheter og løsninger for en framtidig ordning for veibruksavgift og bompenger.

Om prosjektet >

Konseptvalgutredning (KVVU) for veibruksavgift og bompenger gjøres på oppdrag fra Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet.

Fakta >

Informasjon om konseptvalgutredning (KVVU) for veibruksavgift og bompenger.

Kontakt prosjektet >

Kontaktpersoner for konseptvalgutredning for veibruksavgift og bompenger.

---

### Aktuelt

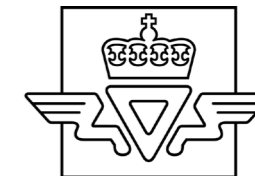
[Informasjonsmøte om høringen](#)  
05.12.2022

[Utredning om fremtidig veibruksavgift og bompenger](#)  
23.11.2022

- Prosjektleder Morten Tveit
- [Morten.Tveit@skatteetaten.no](mailto:Morten.Tveit@skatteetaten.no)



# 41 av høringsinstansene støtter prosjektets anbefaling eller har ingen innvendinger

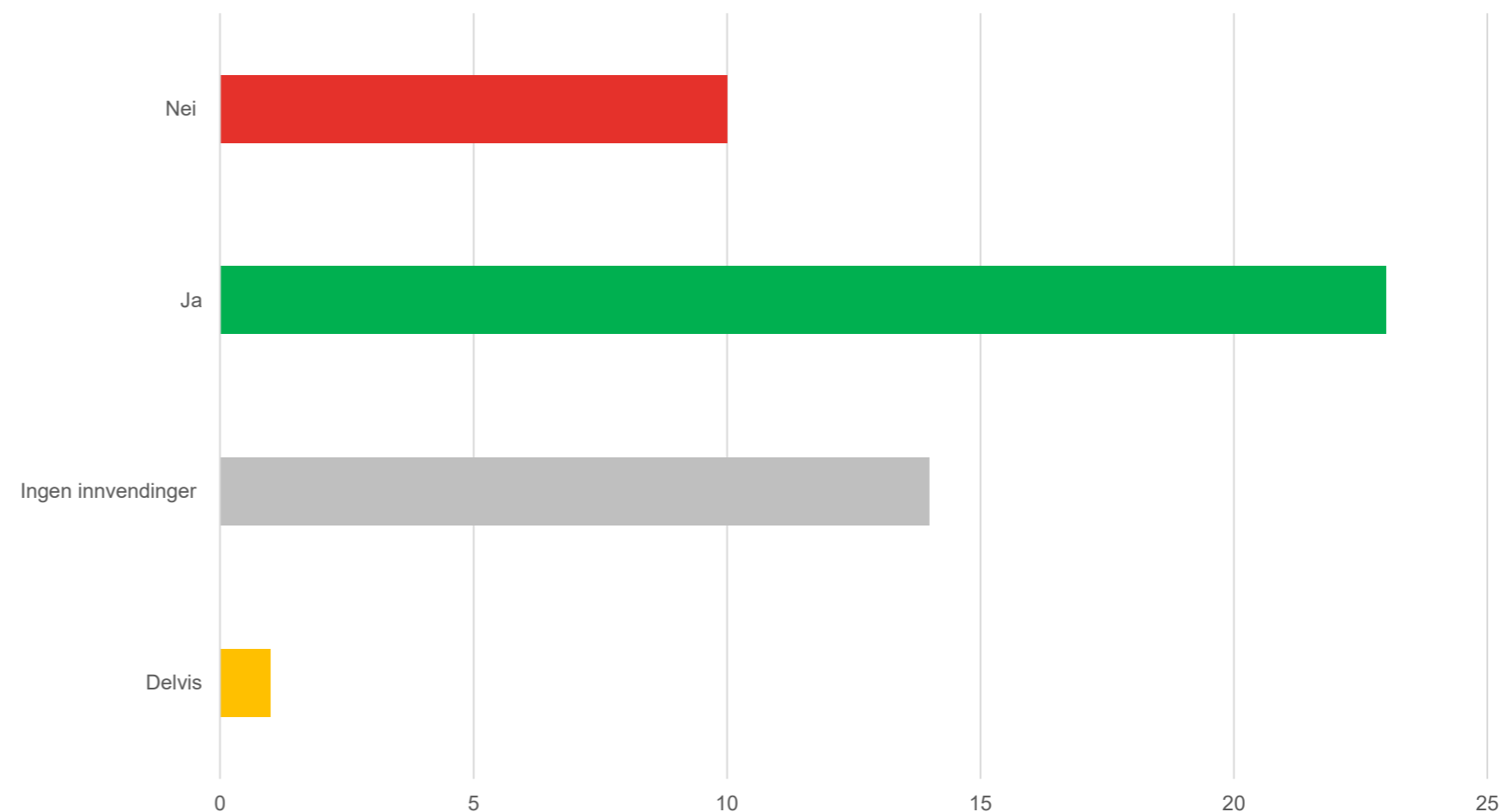


Statens vegvesen

Mottatt 55 innspill



Støtter konsept anbefaling



# Utredningen anbefaler trinnvis innføring

**Det er behov for å endre dagens system for veibruksavgift med et mer bærekraftig og treffsikkert system for prising for bruk av vei. Denne utredningen har sett på de bruksrelaterte avgiftene i sammenheng med bompenger. Utredningen foreslår en trinnvis innføring av prising for bruk av vei med en distansebasert avgift for lette norske nullutslippskjøretøy som et trinn 1, fulgt av distansebasert veibruksavgift med to soner (by og spredtbygde strøk) for tunge kjøretøy. De to første trinnene medfører ingen større endringer for bompengordningen, men det er lagt til grunn at rabattordningen for nullutslippskjøretøy over tid vil fases ut.**

Veibruksavgiften betales i dag på omsetning av bensin og diesel. Avgiften har som formål både å skaffe staten inntekter og å prise eksterne kostnader knyttet til bruk av vei. Veibruksavgiften er i dag lite treffsikker med hensyn til korrekt prising av eksterne kostnader, og inntektene er fallende på grunn av en økende andel nullutslippskjøretøy. Som følge av det grønne skiftet er det derfor behov for å se på hvordan veibruksavgiften kan utformes for fremtiden for å ivareta disse formålene. Samtidig er det slik at dagens rabattordning for nullutslippskjøretøy i bomprosjekter medfører utfordringer med bompengordningen som lokalt verktøy for finansiering og regulering av trafikken. Samlet sett stimulerer dagens ordninger for prising av bruk av vei til mer bilkjøring på bekostning av kollektiv, sykkel og gange. Det er derfor behov for å se disse problemstillingene i sammenheng. Utredningen skal anbefale et konsept som skal sikre en treffsikker og bærekraftig prising av bruk av vei og finansiering av samferdselsprosjekter. Veibruksavgift og bompenger skal fortsatt bestå som to separate virkemidler.

Det foreslås en trinnvis innføring av avgifter som tilrettelegger for mer treffsikker prising av de eksterne kostnadene. I trinn 1 vil «Lette norskregistrerte nullutslippskjøretøy», som per i dag ikke omfattes av veibruksavgift, belastes en avgift basert på kjørelengde i en periode (år/halvår). Prisen differensieres etter kjøretøytype (vekt m.v), det er i prosjektets beregninger lagt til grunn en avgift på om lag 30 øre per kilometer for en normal el-bil. Drivstoffavgift fortsetter på kjøretøy med forbrenningsmotor. Avgifter for hybride kjøretøy vurderes. Tiltaket forventes å stabilisere statens inntekter på veibruksavgift, samt gi en trafikkreduserende effekt som reduserer eksterne kostnader (støy, støv, slitasje). Tiltaket vil gi en mer rettferdig utforming av veibruksavgiften ved å omfatte alle lette kjøretøy som bidrar til negative samfunnskostnader i form av støy, støv og slitasje på vegnettet. Innføringen av tiltaket bør vurderes i sammenheng med øvrige bilavgifter som er utformet som insentiver for fornyelse av bilparken.

Trinn 2 omfatter veibruksavgift for tunge kjøretøy (norske og utenlandske). Tiltaket vil gi en mer treffsikker prising av de eksterne kostnadene ved at avgiften det enkelte kjøretøyet belastes for, vil kunne differensieres på kjøretøyets utslippsklasse, grad av slitasje på veien gjennom vekt og trykkfordeling, og om kjøringen er i eller utenfor byer, i tillegg til reell utkjørt distanse. Tilsvarende ordning for lette kjøretøyer anbefales ikke nå av hensyn til personvernutfordringer. Det er mulig å innføre avgiften for tunge kjøretøy på hele det offentlige veinettet, eller kun på hovedveinettet i Norge (TEN-T og motorveier). Vektårsavgiften kan vurderes fjernet. Trinn 2 er basert på teknologi som er i bruk på tunge kjøretøy i dag i flere land i Europa. Danmark planlegger å sette tilsvarende løsning i drift fra 2025. Trinn 2 vil bidra til likere konkurransevilkår mellom norske og utenlandske transportører og vil kunne redusere provenytnytap knyttet til å fylle drivstoff i utlandet. En slik trinnvis innføring vil gi erfaring med teknologien på en begrenset kjøretøygruppe som reduserer risiko ved å ta teknologien i bruk i større omfang. Ordningen kan utvikles over tid ved at flere kjøretøygrupper kan omfattes på sikt om det er ønskelig.

Innfasing av ordningen bør ses i sammenheng med en langsiktig omlegging også av øvrige bilavgifter for å ivareta helheten i avgiftsbelastningen.

Utredningen sendes ut på offentlig høring fra Skattedirektoratet.