



Byrådssak /25

Saksframstilling

Vår referanse: 2025/240723-1

Justering av elbilrabatt i bypakke Bergen

Hva saken gjelder:

Inntektene i bypakke Bergen har over tid vært fallende, mye på grunn av en svært høy elbilandel. Dersom denne utviklingen fortsetter vil det ikke lenger være tilstrekkelig finansiering til prosjektene i Bergen sin portefølje, herunder Vågsbotn-Klauvaneset, Fløyfjellstunnelen og Bybanen til Åsane. Samtidig har trafikken økt, og i år har nullvekstmålet blitt brutt for første gang. Bergen er forpliktet til å holde nullvekstmålet gjennom byvekstavtalen. Om byvekstavtalen brytes kan milliarder av statlige overføringer til Bergen settes i spill, og Bergen vil på grunn av dårligere finansieringsevne få en svekket forhandlingsposisjon til reforhandling av avtalen.

Gjennom behandlingen av statsbudsjettet for 2023 ble det åpnet for at rabatten for lette nullutsleppskjøretøy kan reduseres fra 50 til 30 prosent av ordinær takst i takstgruppe 1. I dag har elbiler en rabatt på 57% i forhold til bensinbil i bomringen. Å redusere elbilrabatten er et virkemiddel som både kan regulere trafikken i byområdet og øke inntektene i bypakken.

Endringer i takstnivå krever vedtak både i Bergen Bystyre, og i Fylkestinget. Fylkestinget vedtok i møte 19.06.2024 følgende:

- 1. Fylkestinget er positiv til at Stortinget har opna for å redusere rabatten for lette nullutsleppskjøretøy i bompengeprojekta. Dette bidreg til å sikre inntektene og motverkar hyppige takstendringar.*
- 2. Fylkestinget samtykker i at bompengepakkar i Vestland kan redusere rabatten for lette nullutsleppskjøretøy i takstgruppe 1 på inntil 30 prosent av ordinær takst, både i eksisterande og framtidige bompengepakkar, gitt at prosjektkommunen(ane) gjer tilsvarande vedtak.*
- 3. Fylkestinget samtykker i at strekningsvise bompengeprojekt i Vestland får redusert rabatten for lette nullutsleppskjøretøy i takstgruppe 1 til 30 prosent av ordinær takst, både i eksisterande og framtidige strekningsvise bompengeprojekt.*

Denne saken inneholder forslag til takstjustering innenfor rammene av Fylkeskommunen sitt vedtak. Det legges ikke opp til andre endringer enn reduksjon i elbilrabatten. Eventuelle andre endringer ville krevd ny parallell behandling i Fylkestinget.

Om byvekstavtalen og Prop. 11 S

Bergen har inngått en byvekstavtale med staten, fylket og nabokommunene. Byvekstavtalen er et viktig virkemiddel for å nå målet om at veksten i persontransporten i byområdet skal betjenes med kollektivtransport, sykkel og gange («nullvekstmålet»). Prosjektene og tiltakene i byvekstavtalen skal bidra til å nå dette målet ved å legge til rette for attraktive alternativer til privatbilen og samtidig sikre bedre fremkommelighet for næringstransporten. Byvekstavtalen

sikrer at man får ekstra midler fra staten til samferdselsprosjekter, mot at man forplikter seg til å gjennomføre tiltak som bidrar til nullvekst i personbiltrafikken.

For å kunne inngå en byvekstavtale med staten, er det krav om at man også bidrar med brukerbetaling til prosjektene (bompengebidrag). Rammene er definert gjennom stortingsproposisjonen [Prop. 11 S](#) (2017-2018) - Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland.

Forslag til finansierings- og bompengeopplegg for Bypakke Bergen ble behandlet av lokale myndigheter våren 2017. Bergen bystyre behandlet saken i møte 31. mai 2017 og fattet følgende vedtak:

«Bystyret slutter seg til bompengesøknaden datert 12.05.2017 for ny bypakke for Bergen, 2018– 2037, som anbefalt av Statens vegvesen Region vest.»

Fylkeskommunen behandlet saken i møte i Fylkestinget 13.06.2017 og anbefalte også bompengesøknaden. Finansieringsplanen for bypakken (Prop. 11 S) ble vedtatt i Stortinget 17.11.2017. I prop. 11 S står følgende:

«For å oppnå bompengeinntekter i tråd med føresetnadene i byvekstavtalen, er det lagt til grunn ei gjennomsnittleg inntekt per passering på omlag 11,5 kr i 2017-prisnivå etter at dei nye bomstasjonane er sette i drift.»

Videre legges det i statsbudsjettet for 2017 (Prop. 1 S (2016–2017)), til grunn at takstene kan justeres slik at gjennomsnittstaksten blir som forutsatt. Samferdselsdepartementet legger også i avtalen til grunn at takstene kan justeres i tråd med konsumprisindeksen.

Justert med konsumprisindeksen vil gjennomsnittstaksten som ble lagt til grunn blitt kr 15,04 (2025-kroner). Dette takstnivået ble vurdert som det som er nødvendig både for å opprettholde nullvekst i personbiltrafikken, og sikre finansiering til prosjektene i porteføljen. På grunn av høy andel elbiler i Bergen har imidlertid gjennomsnittstaksten lagt under dette nivået.

Tabellen under viser faktisk oppnådd gjennomsnittstakst i bomringen:

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Snittinntekt fossil	14,9	12,89	12,69	14,26	15,96	16,62	16,64
Snittinntekt nullutslipp	0,00	6,88	9,31	3,16	2,94	5,83	6,13

Tabell 1 - Faktisk oppnådd gjennomsnittstakst for fossilbil og nullutslippskjøretøy. Kilde VLFK

Elbilrabatt og elbilandel i Bergen

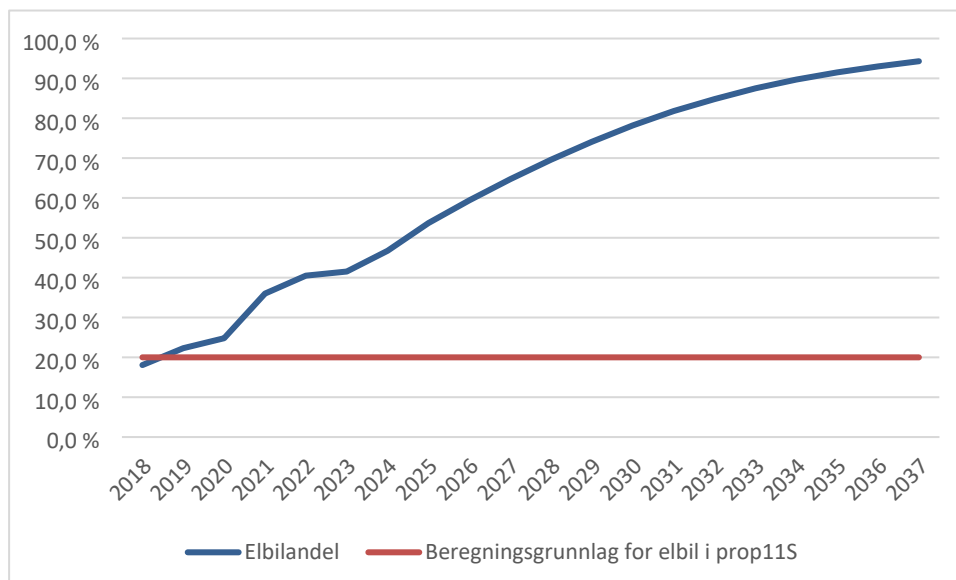
Trafikkgrunnlaget for byvekstavtalen i Bergen ble regnet ut ved hjelp av Regional transportmodell (RTM). En av forutsetningene i beregningene er beskrevet som følger:

«I dag utgjør elbilar og andre nullutslippskjøretøy om lag 14 pst. av biltrafikken. I trafikkdata er det lagt til grunn at talet vil auke i løpet av bompengeperioden. Som grunnlag for vurdering av bompengeinntektene er det foresatt at slike kjøretøy vil utgjøre 20 pst. av passeringene i bomringen i heile bompengeperioden»

Selv om det i modelleringen av inntekspotensialet i bypakken ikke ble tatt høyde for økning i elbilandelen ut over 20%, ble det likevel lagt inn en «sikkerhetsventil». Partene i byvekstavtalen avtalte at:

«...batterielektriske kjøretøy skal betale bomavgift når nullutsleppskjøretøy utgjør mer enn 20 pst. av kjøretøya som passerer i bomringen i Bergen. Det er rekna med at dette vil skje i 2019. Det er då lagt til grunn takstar på 10 kr utanfor rushtida og 20 kr i rushtida.»

Takstene i bomringen justeres årlig med konsumprisindeksen. I dag ville normaltaksten for elbiler vært på 13,32 kr utenfor rushtid og 26,34 i rushtid. Til sammenligning ville normaltaksten for en bensinbil vært på 31,40 kr/passering utenfor rushtid og 64,09 kr i rushtid. Dagens normaltakster ligger altså rundt det som ble forutsatt i finansieringspakken. Det er imidlertid blitt langt flere elbiler i Bergen enn det man forutså i 2016.



Figur 1 - Utvikling elbilandel. Kilde: Ferde, NTP-banen og Prop. 11S

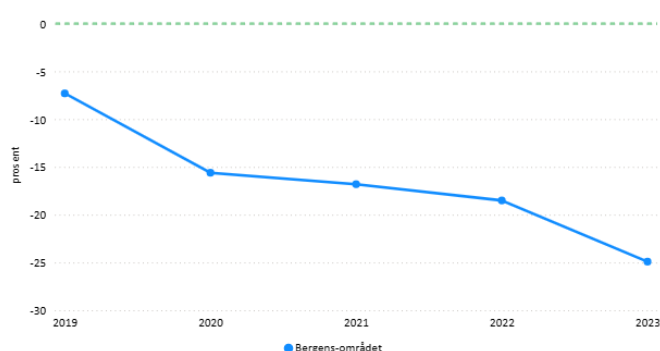
Grafen viser faktisk utvikling av elbilandel som passerer gjennom bomringen frem til i dag, og det er benyttet samme forventede utvikling som er brukt i fremstillingen av nasjonal transportplan (NTP-banen). I dag er elbilandelen som passerer i bomringen på 53,7%, og det er forventet at hele 94,3% av passeringene gjennom bomringen vil være elektriske kjøretøy når avtaleperioden utløper i 2037.

Den høye elbilandelen i Bergen har gitt vesentlige kutt i CO₂-utslippene fra veitrafikken. De siste publiserte tall for reduksjon i CO₂-nivå er fra 2023, men med fortsatt synkende andel fossilbiler, er denne trenden forventet å fortsette i tråd med forventet utvikling i bilparken.

Den signifikante nedgangen i utslipp gjelder også reduksjon i NO₂-konsentrasjonene.

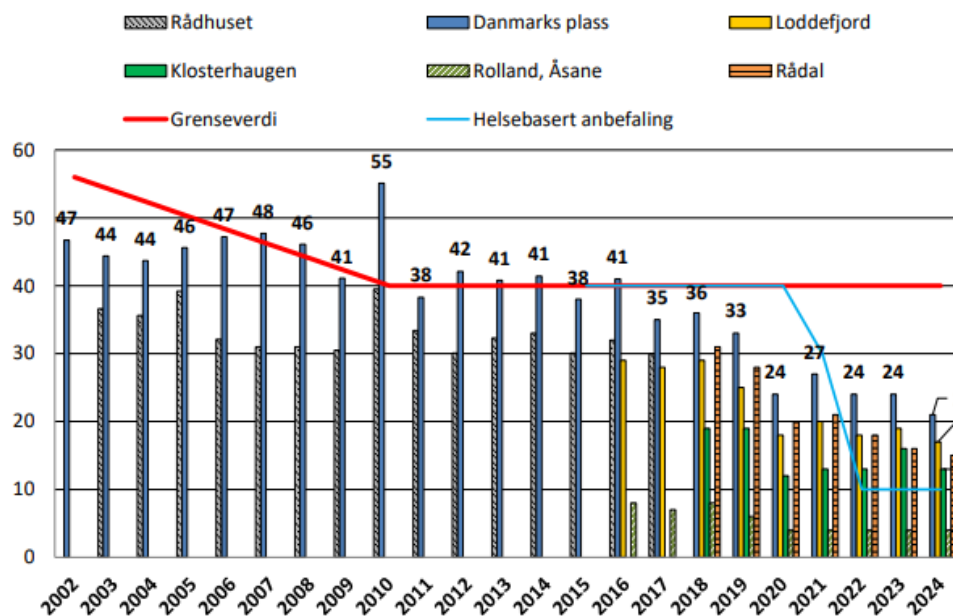
Målingene av utendørs luftkvalitet har vist en reduksjon i NO₂-konsentrasjonene siden 2002, da vi begynte å måle hele året ved målestasjonen på Danmarks plass.

Ved Danmarks plass, i Rådal og Loddefjord ble det i 2024 registrert den laveste konsentrasjonen som har blitt registrert. Nedgangen ved Danmarks plass var på ca. 42% i perioden 2018–2024.



Klimagassutslipp i CO ₂ -ekvivalenter						
Byvekstområde	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Bergens-området	466,6 tusen	432,7 tusen	393,6 tusen	388,1 tusen	380,4 tusen	350,4 tusen

Figur 2 - Endring i klimagassutslipp fra vegtrafikk fra referanseår 2018 til 2023.. Kilde: Indikatore byvekstavtale, SVV

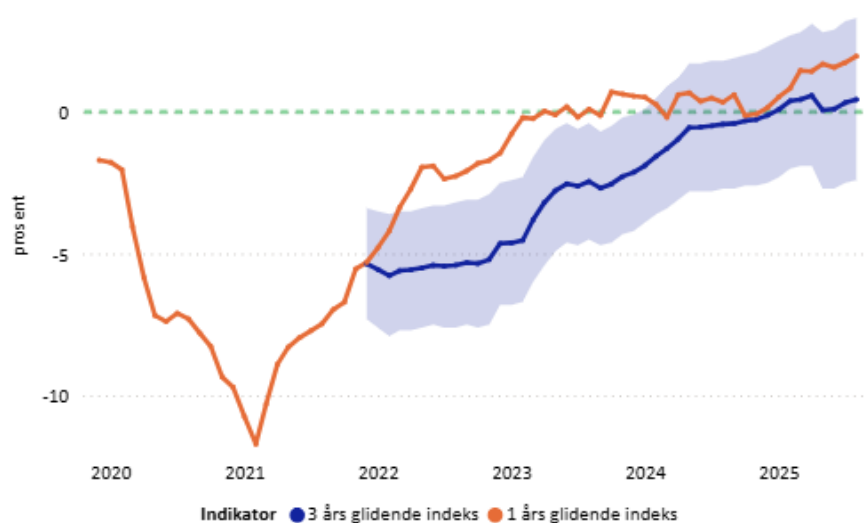


Figur 3 - NO₂ -årsmiddel for alle målestasjoner (µg/m³). Kilde: Luftkvalitet i Bergen 2024

Klima- og helsegevinstene har altså vært betydelige på grunn av incentivene for å velge nullutslippsbil framfor bensin og diesel. Dette har vært en ønsket politikk i perioden både fra regjeringen og bystyret i Bergen. Incentivene har imidlertid gitt langt lavere inntekter i bomringen i Bergen, og mindre trafikkavvisningseffekt, enn om man ikke hadde hatt redusert takst for elbil.

Elbilandelens påvirkning på nullvekst og bompengeinntekter

Målsetningen i byvekstavtalen er som nevnt at det ikke skal være økning i personbiltrafikken. Referanseåret det måles mot er 2018, og indeksen beregnes over tre år. Trafikken i Bergen har siden utgangen av pandemien vært stigende, og i 2025 viste byindeksen for første gang at Bergensområdet hadde høyere trafikk enn referansesituasjonen. Dette viser at det er nødvendig med ytterligere tiltak for å opprettholde nullvekst i personbiltrafikken ut perioden.



Figur 4 - Endring i ÅDT for lette kjøretøy. Kilde: Byindeks SVV

Reduserte takster har også gått ut over finansieringsevnen i bypakken. For å illustrere størrelsesorden på hvor mye lavere inntjening det har vært i perioden er det regnet ut

hvordan inntjeningen ville vært dersom elbiler hadde betalt det samme som fossilbiler i perioden 2018–2024. Det er da ikke tatt hensyn til avvisningseffekten høyere priser ville hatt på trafikken.

Alle tall i millioner	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Trafikk fossilbil		69,89	72,68	65,23	58,38	54,79	50,15
Trafikk nullutslippsbiler	8,60	10,98	11,67	22,82	32,94	39,16	44,02
Inntekt nullutslippsbiler	0,00	75,51	108,68	72,12	96,85	228,28	269,84
Beregnet Elbil med inntekt som fossil	128,14	141,48	148,13	325,46	525,76	650,79	732,48
Kostnad elbilrabatt	128,14	65,96	39,45	253,34	428,91	422,50	462,64
Kostnad elbilrabatt prisjustert	162,73	82,46	48,53	301,47	480,38	447,85	476,52
Kostnad summert	162,73	245,19	293,72	595,19	1075,57	1523,42	1999,94

Tabell 2 – Ekstra inntjening uten elbilrabatt

Hvis det legges til grunn at den totale trafikken ville vært uendret, har altså elbilfordelene svekket finansieringsgrunnlaget i porteføljen med omtrent kr 2 mrd.

Finansieringsbehov og inntekspotensial i bypakke Bergen

Det er sterke statlige føringer for hva bompenger kan brukes til. Dette er regulert gjennom Prop. 11 S. Tiltakene som ligger inne i finansieringsplanen fra 2017 er:

- Bybanen til Fyllingsdalen (BT4)
- Bybanen til Åsane (BT5)
- Kollektiv vest
- Bymiljøtunnel/ trafikkkløsning gjennom Bergen sentrum
- Ringveg øst
- Bindinger Bergensprogrammet
- Nye bomstasjoner

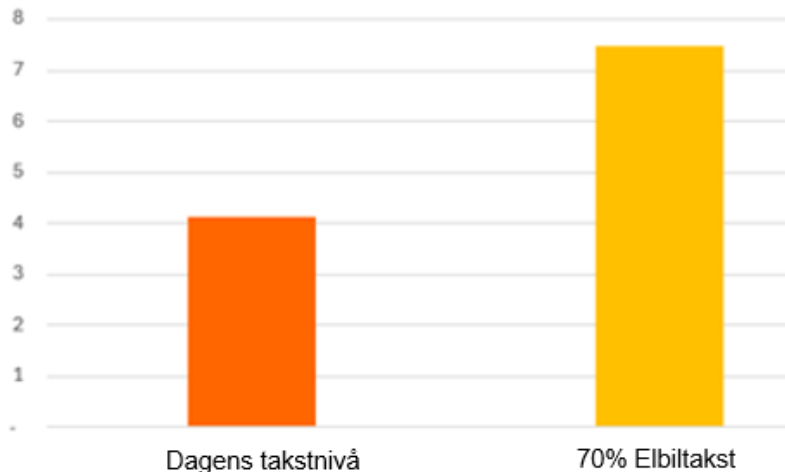
Flere av postene er allerede innfridd. Det er imidlertid behov for 7,4 mrd. kr til prosjektene som ligger inne i nasjonal transportplan. Det er ikke trukket fra fremtidige gjeldskostnader, finansieringskostnader eller innkreivingskostnader da dette vil være avhengig av fremtidige avtaler om kostnadsfordeling, tidspunkt for finansiering m.m. Disse kostnadene er imidlertid inkludert i beregnet disponibel inntekt som blir redegjort for senere i saken. Ettersom det allerede er satt av 544 millioner (2024-kroner) i belønningsmidler til bedre kollektiv i handlingsprogram for Miljøløftet 2025–2029 (0,56 mrd. prisjustert) er det **behov for 6,84 mrd.** i bompengemidler. Det er ikke regnet med kollektiv vest i porteføljen, ettersom den hverken ligger i byvekstavtalen, eller er sannsynlig at kan fullføres i perioden frem til 2036. Hvis man likevel inkluderer den ville finansieringsbehovet blitt til sammen 7,58 mrd.

	Kostnad	Bompengeandel	
BT5	11,28	3,38	Kilde: Transportetatenes innspill NTP
Vågsbotn - Klauvaneset	7,14	1,66	Kilde: NTP
Fløyfjelltunnel	5,78	2,36	Kilde: Transportetatenes innspill NTP
Belønningsmidler bedre kollektiv		-0,56	HP-Miljøløftet (2029–2029)
Total	24,20	6,84	

Tabell 3 – Finansieringsbehov, kostnader og bompengeandel for prosjektene i NTP

Vestland fylkeskommune har foretatt en analyse av inntekspotensial frem til 2037 for følgende alternativ:

1. Ingen endringer i takstsystemet
2. Justering av elbiltakst til 70% av normaltakst



Figur 5 - Beregnet disponibel inntekt i bypakke Bergen over 2025-2037.
Kilde Vestland Fylkeskommune

Forutsetninger i beregningene;

- 5% rente for hele analyseperioden
- Årsdøgntrafikk (ÅDT): 250 000
- NTP- bana brukt for utvikling i nullutslippskjøretøy
- Innkrevingskostnad: 80 mill. kr årlig
- Nedbetalt gjeld innen utgangen av 2037
- Gjeld pr 31/12-24: 4,5 mrd. kr. ,
 - bankinnskudd pr 31/12-24; 0,47 mrd. Kr

Resultatene av beregningene viser at dersom man ikke foretar noen endringer og viderefører dagens takstnivå vil disponibel inntekt være på om lag 4,12 mrd. Man vil i så fall mangle ca. 2,7 mrd. for å gjennomføre porteføljen.

Dersom man imidlertid øker takstnivået for elbil til 70% av normaltakst, vil disponibel inntekt være på ca. 7,5 mrd. kr i perioden. Finansieringsbehovet er som vist på 6,84 mrd. Man vil altså både kunne bygge bybane til Åsane, Vågsbotn – Klauvaneset, og forlenget Fløyfjelltunnel. Usikkerhetsmarginen er imidlertid kun på 8,8%.

Det understrekes at det ikke er forhandlet om statlig andel hverken på bybanen til Åsane, eller til Fløyfjelltunnelen. Skulle bompengedraget bli høyere enn transportetatens estimer kan det bli nødvendig å forlenge innkrevingstiden i prop. 11 S.

Trafikkavvisningseffekt av takstjustering

Som en [oppfølging av leveransen på utredningsoppdraget til NTP](#) sendte Vegdirektøren, den 03.10 2023 på vegne av transportvirksomhetene vurderinger om hvordan man kan opprettholde treffsikre bompengeordninger i byene.

I vegvesenets analyse ble følgende scenarier vurdert for Bergen:

Alternativ	Takst nullutslipp som andel av bensintakst	Beskrivelse
1	70%	Dagens bompengesystem
2	100%	Dagens bompengesystem
3	100%	Innføres rushprising i bomstasjoner som ikke har det i dag

Tabell 4 - Forutsetninger for transportmodellberegningene.

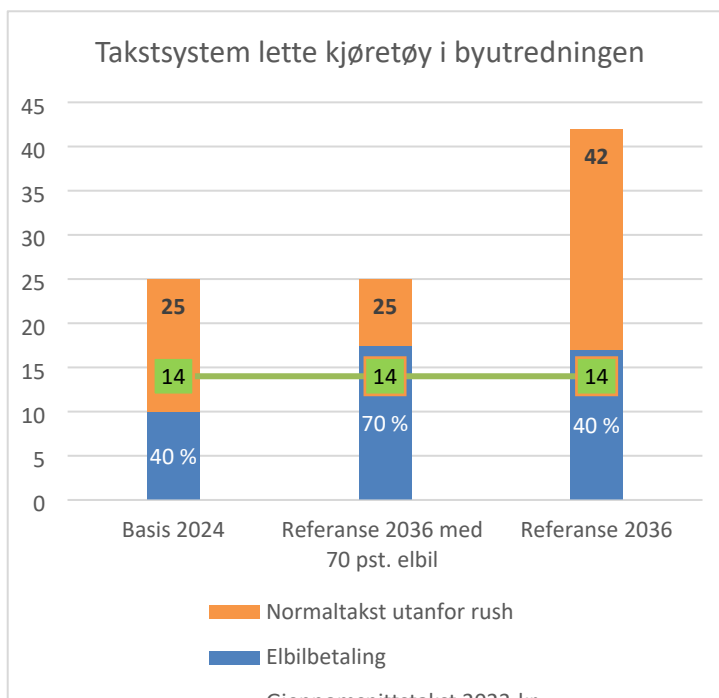
Alternativ	Bilfører	Kollektiv	Gange og sykkel	Endring inntekt	Endring passeringer
1	-2,80%	1,20%	1,10%	36%	-5%
2	-5,20%	2,30%	2,10%	62%	-9%
3	-7,00%	3,50%	2,80%	100%	-12%

Tabell 5 - Endring i bilreiser, kollektivreiser og gange og sykkel, bompenginntekter og trafikk i bomstasjonene i forhold til referansealternativ. Kilde SVV – Oppfølging av leveransen på utredningsoppdraget

Selv om disse beregningene tar utgangspunkt i situasjonen i 2023, skaper det et godt bilde av hvilke effekter man kan oppnå ved ulike justeringer i bompengetakstene. Resultater fra arbeidet med ny byutredning viser også at 70% elbilbetaling kan være et virkningsfullt tiltak. Transportmodelleringene til ny byutredning viser en trafikkreduksjon på 2% allerede i 2036, som direkte følge av justeringen.

I forbindelse med arbeidet med ny byutredning har Statens vegvesen også beregnet nødvendig takstnivå i bompengeringen for å opprettholde gjennomsnittstaksten fra 2024. Beregningene viser at dersom man opprettholder dagens takststruktur vil det være behov for å øke normaltaksten til 42 kr i gjennomsnitt per passering for å sikre gjennomsnittstakst som i prop. 11 S. Det vil si at dersom man opprettholder en elbilrabatt på 60%, vil fossile kjøretøy få en økning på 68%

På forespørsel fra byrådsavdeling for byutvikling har vegvesenet også gjennomført en følsomhetsanalyse på å innføre 70 prosent betaling for elbiler fra 2025. Dette er gjort for å synliggjøre effekter av en mulig justering av elbilrabatten.



Tabell 6 - Presenterte resultater fra byutredningen. Kilde: Presentasjon i styringsgruppen i Miljøløftet

Analysene viser at tiltaket vil føre til at samlet bompengebelastning kan fordeles mer rettferdig, og det vil derfor ikke være behov å øke taksten for fossile kjøretøy for å holde gjennomsnittstaksten på tilsvarende nivå i 2036 som i 2024. Analysene viser også at trafikkavvisingen vil være omtrent lik i de to situasjonene.

Økonomiske konsekvenser:

Bompengesatser vil ikke ha direkte innvirkning på kommunens budsjetter.

Byrådets vurdering og anbefaling/konklusjon:

Byrådet ser at trafikken i Bergen øker, samtidig som gjennomsnittstaksten i bomringen er fallende. Det langsiktige inntektsgrunnlaget vil også bli ytterligere redusert dersom det ikke gjøres endringer i rabattordningene for elbil. Byrådet ønsker ikke at det samlede bompengetrykket skal øke, og er derfor opptatt av at normaltaksten og antall bomstasjoner ligger fast. Byrådet ser likevel behovet for å justere rabatten for elbil for å finansiere prosjektene i bypakke Bergen, og holde nullvekstmålet.

Byrådet arbeider for å få flere av de arbeidsreisende over på kollektiv, sykkel og gange, men anerkjenner også at bilen er viktig og nødvendig for innbyggerne for å få hverdagen til å gå opp. Byrådet vil fortsette å arbeide aktivt for å redusere kostnadene i prosjekter, og øke den statlige finansierungsgraden, for å minke behovet for økte bompenger. Samtidig er byrådet opptatt av å sikre tilstrekkelig lokal finansiering til å realisere prosjekter som Vågsbotn-Klauvaneset, Fløyfjellstunnelen og Bybanen til Åsane.

For å balansere mellom behov for nye investeringer, reduksjon i kostnader og å ikke øke bompengetrykket, vil byrådet sikte på å stabilisere normaltaksten. Byrådet varslet tidlig at man ville avvente en sak om takstjustering frem til resultatene fra Statens vegvesen sin byutredning forelå. Byutredningen som nå er sendt ut på høring viser at dersom man reduserer elbilfordelene nå, kan man unngå urimelig stor økning i normaltaksten, frem mot reforhandling. Videre bekrefter de supplerende analysene fra Vestland fylkeskommune at det i dagens situasjon vil være tilstrekkelig med midler til å finansiere porteføljen, gitt dagens forutsetninger. Analysene viser imidlertid at dette ikke lenger vil være tilfelle om man avventer takstjusteringen. Byrådet mener derfor det nå foreligger tilstrekkelig analysegrunnlag til å fremme saken.

Alternativ til takstjustering er aktiv porteføljestyling. Siden man er så langt ute i avtaleperioden er det imidlertid bare tre reelle prosjekter å eventuelt velge bort. Dette er Bybane til Åsane, forlenget Fløyfjellstunnel eller Vågsbotn – Klauvaneset. Byrådet anbefaler å opprettholde alle tre, men arbeide for å få til så gode avtaler med staten som mulig for å holde bompengetrykket så lavt som mulig.

Dersom bystyret reduserer elbilrabatten til 30%, vil det være tilstrekkelig midler til å ivareta Bergen kommune sine forpliktelser i byvekstavtalen frem til ny forhandling. Det er også beregnet at man kan oppnå en trafikknedgang som sikrer at Bergen vil klare å holde seg innenfor nullvekstmålet frem til forhandling. Takstene for fossilbiler og tungtransport forblir uendret, slik at det øverste bompengenivået ikke øker. Videre vurderes det også at det vil være enklere å få til gode avtaler med staten om Bergen ivaretar sine forpliktelser frem til reforhandling.

Basert på de nyeste analysene anbefaler derfor byrådet at bystyret reduserer elbilrabatten til 30%, slik Fylkestinget allerede har vedtatt.

Begrunnelse for framleggelse til bystyret:

Enkeltsaker som innebærer prinsipielle avveininger av politisk interesse avgjøres av bystyret, jf. Reglement for Bergen bystyre og utvalgene 2023-2027 pkt. 5.8.2, bokstav a. Justering av takstene i Bypakke Bergen vurderes å innebære prinsipielle avveininger av politisk interesse.

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

Bergen bystyre reduserer rabatten for lette nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1, til 30 prosent av ordinær takst.

Dato: 18. november 2025

Christine B. Meyer
Byrådsleder

Eivind Nævdal-Bolstad
Byråd for byutvikling

Dokumentet er godkjent elektronisk.