
Saksnr: 2025/61678-4
Saksbehandlar: Matti Torgersen

Saksgang

Utv	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		15.09.2026
Fylkesutvalet		23.09.2026

**Endring av forskrift om mellombelse auka bompengetakstar i Bergen -
Høyringsfråsegn**

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet meiner at framlegget til forskrift om mellombelse auka bompengetakstar i Bergen vil vere eit viktig verktøy for å redusere forureining på dagar med svært høg forureining, og støttar utkastet til forskrift. Det er likevel eit særskild inngripande verkemiddel som berre må takast i bruk i heilt ekstraordinære situasjonar, og der andre tiltak har vist seg å ikkje vere tilstrekkelege.
2. Fylkesutvalet legg til grunn at Bergen kommune som forureiningsmynde etter forureiningsforskrifta, bør få delegert mynde frå Vegdirektoratet til å fastsetje start- og sluttidspunkt for bruk av mellombelse auka bompengetakstar.
3. For at forskrifta skal kunne takast i bruk komande vinter, rår fylkesutvalet til at det vert lagt til grunn eit takstnivå på 5 gonger vedtekne takstar i første omgang. For å redusere konsekvensane for den enkelte bilist som av ulike grunner må køyre, rår fylkesutvalet til at forskrifta på sikt vert redusert til eit takstnivå på 3 gonger vedtekne takstar.
4. Om det blir meirinntekter av høgare takstar bør dei inngå i den generelle porteføljestyringa av bypakke Bergen. Meirinntekter bør ikkje kunne nyttast til tiltak for å få trafikken ned i perioden med mellombelse auka bompengetakstar.

Samandrag

Statens vegvesen har sendt på høyring eit forslag til endring i forskrift om mellombels auka bompengetakstar til Bergen kommune og Vestland fylkeskommune. Bakgrunnen for dei reviderte forskriftene, er innspel frå bompengeselskapa om at dei meiner dei manglar tilstrekkeleg rettsleg grunnlag for å krevje inn dei mellombels auka takstane, og at det er uklart korleis inntektene kan disponerast.

Fylkesdirektøren rår til at Bergen kommune som mynde etter forureiningslova får ansvar for avgjerd etter forskrifta etter dialog med Vestland fylkeskommune.

Ettersom endring av takstnivå frå framlegget i høyringsutkastet vil krevje ny høyring og risiko for at forskrifta ikkje vil kunne tre i kraft i vinter, er det rådd til å støtte framlegget om eit takstnivå på 5 gonger vedtekne takstar. For at tiltak etter forskrifta ikkje skal bli alt for inngripande, rår fylkesdirektøren på sikt til at forskrifta blir justert til eit takstnivå som er 3 gonger vedtekne takstar.

Fylkesdirektøren råår til at eventuelle meirinntekter inngår i den generelle porteføljestyringa og ikkje til tiltak for å få ned trafikken i periodar med mellombels høgare bompengetakstar. Dette fordi det vil ikkje vere mogleg å fastsetje nøyaktig i kva grad ein trafikknedgang skuldast dei auka takstane eller andre forhold, og av di det er avgrensa moglegheit for å setje inn ledige ressursar i form av sjåførar og utsleppsfrie bussar på kort varsel.

Robert Rastad
fylkesdirektør

Dina Lefdal
direktør
INV - Infrastruktur og veg

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift

Vedlegg

Høyring- Endring av forskrift om mellombelse auka bompengetakstar i Bergen
Høyringsnotat forskrift om mellombelse auka bompengetakstar i Bergen
Utkast til forskrift om mellombelse auka bompengesatsar i Bergen kommune

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Statens vegvesen har 17.08.2026 sendt på høyring eit forslag til endring i forskrift av 16. desember 2016 om mellombels auka bompengetakstar til Bergen kommune og Vestland fylkeskommune. Brev, høringsnotat og utkast til forskrifter er vedlagt.

Bakgrunnen for det konkrete endringsarbeidet, er innspel frå bompengeselskapet om at gjeldande forskrift ikkje er i samsvar med bompengeavtalane dei har inngått med staten. Selskapet har peikt på at dei manglar tilstrekkeleg rettsleg grunnlag for å krevje inn dei mellombels auka takstane, og at det er uklart korleis inntektene kan disponerast. Vegdirektoratet viser i brev av 8. desember 2025 til at departement ikkje finn behov for å revidere bompengeavtalene når det gjeld innkrevjing av beredskapstakst. Revideringa av forskrift presiserer samanhengen mellom forskrift og bypakkene.

Endringsforslaget søker å løyse desse problema ved å gi bompengeselskapet eit eksplisitt og tydelegare rettsleg grunnlag for innkrevjing, og ved å klargjere korleis inntektene skal handterast.

Det har vore halde eit innspelsmøte 5. mars 2026, der bompengeselskapet, Bergen kommune og Vestland fylkeskommune var representerte. I brev av 23. april 2026 bad Vegdirektoratet lokale styresmakter om å ta stilling til takstnivå, spørsmålet om delegering av styringsmakt frå fylkeskommunen til kommunen, og om dei mellombelse takstane må gjelde for heile innkrevjinga og ikkje berre einskilde bomsnitt. Henvendinga er ikkje besvart.

Om framlegget til nye forskrifter

Føremålet med forskrifta er å få ned luftforureining gjennom mellombels endra bompengetakstar i periodar med høg luftforureining. Det vert lagt til grunn at auka takstar fører til redusert trafikk, som igjen fører til redusert luftforureining. Bompengeordninga er valt som verkemiddel fordi ho er ei eksisterande og operativ ordning som kan setjast i verk raskt.

Føremålet med sjølvje endringsforslaget er å:

- Presisere at forskrifta gjeld Bypakke Bergen og dermed alle bomsnitta
- Presisere at det er bompengeselskapet som har innkrevjingsrett i Bypakke Bergen som og har innkrevjingsrett for dei mellombels auka takstane
- Sikre at forskrifta er i samsvar med lovendringar som er gjorde etter at forskrifta tredde i kraft
- Bidra til større rettsleg klarleik og gjere forskrifta meir praktisk gjennomførbar
- Klargjere roller og ansvar knytt til varsling, styringsmakt og disponering av inntektene
- Sikre at lokale styresmakter har eit effektivt verktøy mot høg luftforureining etter forureiningslova § 9 og forureiningsforskrifta kapittel 7

Forskrifta kan berre takast i bruk under strenge vilkår:

- Det må liggje føre fare for, eller faktisk overskriding av, grenseverdiane for konsentrasjon av forureining i luft utandørs, fastsett i forskrift med heimel i forureiningslova § 9.
- Tiltaket som vert iverksett må ha ein dokumentert effekt på forureininga.
- Takstane er meinte for bruk i uføresette situasjonar og kan ikkje nyttast samanhengande som eit permanent tiltak gjennom ein heil sesong.
- Ordninga kan berre nyttast i byområde der det allereie er etablert bompengeinnkrevjing som inngår i ei bypakke.

Sidan iverksetjing av auka takstar utgjer eit inngrep i rettane til borgaren, er takstane fastsette i forskrift.

Hovudregelen etter forslaget er at kommunen og fylkeskommunen i fellesskap fattar vedtak om når og korleis takstane skal takast i bruk. Vedtaka er politiske vedtak og skal grunngjevast mellom anna ut frå forventa effekt på luftkvalitet og trafikk, konsekvensar for inntektene i bompengeprosjektet, og andre samfunnsmessige og lokale omsyn.

Endringsforslaget opnar likevel for at fylkeskommunen kan velje å delegere styringsmakta til Bergen kommune åleine.

Det er departementet som formelt fastset takstane i forskrift. I tråd med det sentrale prinsippet om at initiativet til bompengeneinnkrevjing skal kome frå lokale styresmakter, er det likevel lagt til grunn at takstnivået skal føreslåast og grunngjevast av lokale styresmakter, basert på forventa trafikale effektar.

Takstane som ligg i det aktuelle endringsforslaget, er takstar som allereie er fastsette i forskrifta (fem gonger vedtekne takstar). Dersom lokale styresmakter etter høyringa fattar nye vedtak om endring av takstane, vil eit nytt endringsframlegg måtte sendast på høyring. Takstane etter forskrifta skal gjelde for alle trafikantgrupper som er omfatta av takstvedtaket for Bypakke Bergen, men trafikantgrupper med fritak frå bompengar vert ikkje omfatta. Takstvedtaket må og kunne stå seg til ein kvar tids gjeldande takstvedtak for Ferdes innkrevjing, slik at dei midlertidige takstane må gjelde for heile innkrevjinga, og ikkje berre enkelte bomsnitt og takstklassar.

Endringsforslaget fastset at Bergen kommune og bompengeselskapet har felles ansvar for varsling og kunngjering av vedtak etter forskrifta til ålmenta, bompengeselskapa og Auto-pass utferdarar.

Veglova § 27 tredje ledd tredje punktum slår fast at inntekter frå dei endra takstane som hovudregel skal gå til nedbetaling av prosjekt som er prioritert i bompengoordninga.

Veglova § 27 tredje ledd fjerde punktum opnar for eit avgrensa unntak frå hovudregelen: meirinntektene frå dei endra takstane kan nyttast til tiltak som kommunen og fylkeskommunen finn nødvendige for å få ned biltrafikken i den perioden det gjeld. Relevante tiltak kan vere kollektivtiltak og informasjonstiltak som tek sikte på å få trafikantar til å velje alternative transportformer. Det er berre meirinntektene frå dei endra takstane som kan disponerast til slike tiltak, ikkje ordinære passeringsinntekter. Bruken av midlane skal handterast gjennom dei prioriteringane som styringsgruppa i Bypakke Bergen er ansvarleg for.

Bruken av forskrifta vil kunne påverke inntektene til bypakke Bergen. Høge takstar gir høgare inntekt pr. passering, mens redusert biltrafikk vil gje lågare verknad. Det er vanskeleg å seie kva totaleffekten vil bli.

Det har vore dialog med Ferde om saka. Dei vil sende inn eige høyringssvar, og har 3 ulike punkt dei har vore opptekne av. Dette er:

- Heimele for innkrevjing (dvs. at det ligg føre eit grunnlag for å krevje betaling frå bilistane)
- Klarheit i kven som er takststyresmakt i denne typen av saker, dvs. kven dei skal vende seg til som takstmynde
- Kva bompengeneinntektene frå ordninga kan nyttast til

Notat frå Ferde følgjer vedlagt.

Vedtakskompetanse

Jf. reglement for folkevalde organ og delegering, har fylkesutvalet vedtaksmynde, jf. punkt 7 i reglement for fylkesutvalet: «Fylkesutvalet gir på vegner av Vestland fylkeskommune uttale i alle høyringssaker»

Medverknad

Medverknadsorgana har ikkje vore involverte i saka.

Vurderingar og verknader

Fylkeskommunen følgjer prosessen som oppdragsgjevar for bompengepakken, som ansvarleg for kollektivtrafikken og eigar av Ferde AS.

Fylkesdirektøren meiner forskriftsutkastet er eit godt grunnlag, og bidreg til å rydde opp i uklårheit. Erfaringane tilseier at det er naudsynt med justering/presisering av forskrift/rammeverk slik at det ligg føre ei avklart verktøykasse og rutinar ved eventuelle komande situasjonar med overskridne grenseverdiar for luftkvalitet.

Det har vore gjennomført datokøyring i Bergen, men auka takstar har ikkje vore utprøvd. Ut i frå dette er det vanskeleg å anslå i kor stor grad auka takstar fører til trafikknedgang og dermed til reduserte utslepp frå trafikken.

Fylkesdirektøren vil presisere at auka takstar ved høg luftforureining er eit særskilt inngripande verkemiddel, og vil vere det siste verktøyet som nyttast for å redusere dei skadelege effektane på

dagar med høg luftforureining. Auka takstar skal berre nyttast når det er registrert forureining på raudt nivå, og det er forventast kaldt vêr med påfølgjande utfordringar med inversjon som fører til fortsett svært høg luftforureining.

I første omgang vil det vere aktuelt med andre tiltak, som å oppfordre til heimekontor og å la bilen stå, auka reinhald og støvdemping gjennom kjemikaliar. Andre aktuelle tiltak kan vere gratis kollektivtrafikk. Det er også andre forureiningskjelder, som t.d. utslepp frå fying.

Fylkeskommunen er oppdragsgjevar for Bypakke Bergen, og har gjennom dette det formelle ansvaret for bompengepakken. Samtidig er det Bergen kommune som etter forureiningsforskrifta § 7-4 har ansvar for å følgje opp luftforureiningssituasjonen i kommunen. Etter fylkesdirektøren si meining er det naturleg at kommunen får delegert mynde frå Vegdirektoratet til å fatte vedtak om tidspunkt for auka takst etter forskrifta. Med dette vil kommunen ha eit samla ansvar for tiltak mot høg luftforureining. Det må føresettast at kommunen er i dialog med fylkeskommunen både som oppdragsgjevar for bompengepakken og som vegeigar med ansvar for tiltak på fylkesvegnettet og for kollektivtrafikken.

Direktoratet har bedt om vurdering knytt til takstnivå. Etter dagens forskrift skal takstane fastsetjast til 5 gonger dagens takstnivå. Fylkesdirektøren meiner dette er svært høgt.

Samtidig har Vegdirektoratet presisert at dersom ein legg opp til andre takstnivå enn framlegget på 5 gonger vedteken takstnivå, må utkastet til forskrifter ut på ny høyring. Det kan føre til at det ikkje vil ligge føre eit heimelsgrunnlag for nye forskrifter komande vinter. Ut i frå dette rår fylkesdirektøren til at takstane etter forskrifta vert 5 gonger vedtekne takstar.

Samtidig rår fylkesdirektøren til at forskrifta på sikt blir justert til at takstnivået blir sett til 3 gonger vedtekne takstar. Eit slikt takstnivå vil truleg kunne påverke trafikken i vesentleg grad, samtidig som dei økonomiske konsekvensane for den enkelte bilist som av ulike grunner må køyre, blir mindre. Det vil truleg òg auke legitimiteten og terskelen for å innføre et slikt tiltak i situasjonar med kritisk høg luftforureining.

Utkastet til forskrift tilseier at eventuell meirinntekter kan nyttast til kollektivtiltak og informasjonstiltak som tek sikte på å få trafikantar til å velje alternative transportformer. Fylkesdirektøren vil peike på at kapasiteten på kollektivtrafikken uansett er høgt utnytta, og at det er svært avgrensa moglegheit å setje inn ledige ressursar i form av sjåførar og utsleppsfrie bussar på kort varsel.

Vidare varierer trafikken frå dag til dag, og det vil ikkje vere mogleg å fastsetje nøyaktig i kva grad ein trafikknedgang skuldast dei auka takstane eller andre forhold. Det blir dermed ikkje mogleg å fastsetje i kva grad meirinntekter skuldast dei høge takstane eller andre forhold. Det er også usikkert om høgare takstar vil føre til auka eller svekka inntekter i bypakke Bergen. Fylkesdirektøren vil på dette grunnlag rår til at midlane ikkje skal nyttast til tiltak for å få trafikantar til å velje alternative transportformer, men inngå i den generelle porteføljestyringa i bypakke Bergen.

Fylkesdirektøren viser elles til Ferde sitt innspel, og forstår det slik at Ferde sine innspel er ivareteken med innstillinga som ligg i denne saka.

Administrative/økonomiske konsekvensar:

Bruken av forskrifta vil kunne påverke inntektene til bypakke Bergen. Høge takstar gir isolert sett høgare inntekt pr. passering, mens redusert biltrafikk bidreg til lågare inntekter. Ettersom tiltaket ikkje har vore prøvd ut før, er det usikkert kva nettoeffekten av auka i takstane vil bli.

Klima:

Høgare takstar kan redusere biltrafikken og med dette utslepp av klimagass frå biltrafikken på dagar med høg luftforureining.

Folkehelse:

Auka takstar ved høg luftforureining vil kunne redusere biltrafikken og redusere dei negative helseeffektane.

Utviklingsplan for Vestland 2024-2028 regional planstrategi:

Strategi 10 i utviklingsplanen seier at Vestland skal vere ein pådrivar for samordna og styrkje innsats for klimaomstilling inkludert nullutslepp.

Konklusjon

Fylkesdirektøren råar fylkesutvalet til å støtte utkastet til forskrifter. Bergen kommune bør ha ansvar for å fatte vedtak etter forskrifta ut i frå kommunen sitt ansvar etter forureiningslova. For å unngå ny høyring og med dette sikre at forskrifta vil vere gjeldande komande vinter, er det rådd til å støtte eit takstnivå på 5 gongar vedteke takst i første omgang. På sikt bør forskrifta justerast til eit takstnivå på 3 gonger dagens takstnivå. Eventuelle meirinntekter bør inngå i den generelle porteføljestyringa til bypakke Bergen, og ikkje til tiltak for å få ned trafikken i periodar med høg luftforureining.

Fylkesdirektøren råar til at eventuelle meirinntekter inngår i den generelle porteføljestyringa og ikkje til tiltak for å få ned trafikken i periodar med mellombels høgare bompengetakstar. Dette fordi det vil ikkje vere mogleg å fastsetje nøyaktig i kva grad ein trafikknedgang skuldast dei auka takstane eller andre forhold, og av di det er avgrensa moglegheit for å setje inn ledige ressursar i form av sjåførar og utsleppsfrie bussar på kort varsel.