

BOMPENGERABATT FOR ELBIL:

En miljøpolitisk fulltreffer



Norsk **elbil**forening

November 2020

Innhold

1.	Innledning	2
1.1.	Norsk elbilforenings tre bompengeråd	3
2.	2. Bakgrunn: I 2025 skal vi bare kjøpe nullutslippsbiler	3
2.1.	Stortinget sier maks 50 prosent betaling for elbiler	4
2.1.1.	Slik betaler elbilister ved landets bomringer	5
2.1.2.	Slik betaler elbilister ved landets øvrige bomprosjekter	5
2.2.	Status for elbilutviklingen i Norge	6
2.3.	Lokale vedtak med lokale, nasjonale og globale ringvirkninger	6
3.	Bompengerabatten virker	8
3.1.	Topp 10 elbilkommuner i Norge – alle med bompengerabatt for elbiler.....	8
3.2.	Salget av elbil i bompenggeområder avgjørende for norsk elbilsuksess	9
3.3.	Forskere og utredere er enige – bompengeeffekten er betydelig.....	9
3.4.	Bompengeutvalget bommer	10
4.	Hva sier elbilistene?	11
4.1.	Bompengerabatten motiverer til elektrifiseringen.....	12
4.2.	En av fem elbilister ville ikke kjøpt elbil uten bomfordelen	13
4.3.	Fornøyde deltakere i det grønne skiftet.....	13
5.	For tidlig og for kraftig innfasing av bompenger for elbil bremser elbilutviklingen.....	14
5.1.	Sørlandet med fullt fritak tar igjen Rogaland etter 50 prosent elbiltakst.....	15
5.2.	Folk tilpasser seg elbilfritak i Fredrikstad.....	16
5.3.	«Mistet» et år med elbilutvikling på Nordvestlandet	17
5.4.	Risikabelt med for tidlig elbiltakst i storbyene	18
5.4.1.	Byene viser vei til 2025-målet.....	20

1. Innledning

Bompengefritak og bompengerabatt for elbiler har vært et av de viktigste virkemiddelene for å få fart på elbilsatsingen i Norge. En kraftig nok bruk av dette virkemiddelet, er et av flere avgjørende grep som må til for å nå Stortingets mål om at alle nye personbiler og lette varebiler solgt i Norge i 2025 skal være nullutslippsbiler.

Mange steder er det allerede innført noe bompenger for elbil, og debatten går friskt om hvordan politikken skal utformes i framtiden. Forskning og utredning, spørreundersøkelser og statistikk er tydelig på at politikken virker etter hensikten om å bidra til at vi bilister går over til nullutslippsbiler så raskt som mulig.

De ti kommunene i Norge med høyest elbiltetthet er alle kommuner der en stor andel av beboerne jevnlig passerer bomstasjoner med bompengefritak eller -rabatt for elbil. Elbiltettheten i disse kommunene ligger opp mot 20 prosent eller høyere av personbilparken. Dette er langt høyere enn landsgjennomsnittet på 10 prosent.

I denne rapporten gjennomgår vi hva sentrale kunnskapskilder sier om effekten av bompengepolitikken. Rapporten viser dessuten konkret salgsutvikling for elbil i noen utvalgte bompengeområder med ulik betalingsgrad for elbil.

Salgstallene for elbiler gir en indikasjon på at bilister responderer på endringer i politikken. Når det innføres bompenger for elbiler ser vi en trend hvor elbilandelen i nybilsalget i området flater ut, eller vokser mindre enn i andre sammenlignbare områder. Dette stemmer godt overens med økonomisk teori; forbrukere responderer på økonomiske insentiver.

Så skal det sies at det er flere faktorer som påvirker nybilsalget for elbil, særlig kjøpsincentivene og teknologiutviklingen er avgjørende. Andre lokale virkemidler påvirker også elbilsalget. Rapporten viser likevel at det er viktig å sikre at vi har en tydelig og varig miljøbonus for elbiler ved bompassering.

Det trengs sterke virkemidler for å nå miljømålene Norge har satt seg. Bompengefritak og bompengerabatt er det sterkeste virkemiddelet kommuner i Norge rår over for å fremme elbilsatsingen lokalt. Mange års erfaring med bompengefritak og bompengerabatt som virkemiddel er bakgrunnen for de tre bompengerådene som Norsk elbilforening her presenterer.

1.1. Norsk elbilforenings tre bompengeråd

Basert på innholdet i rapporten har Norsk elbilforening tre råd til norske myndigheter lokalt og nasjonalt:

Råd 1:

Vent med elbilbetaling til utviklingen har kommet langt nok

Når elbiler har passert 25 prosent av bompengepasseringene i snitt over et år, kan man innføre 25 prosent betaling for elbiler, og når andelen passerer 50 prosent, kan man innføre 50 prosent betaling.

Råd 2:

50-prosentregelen sikrer både miljø og inntekter

Miljørabatten som gir nullutslippsbiler maksimalt halv pris ved bom er et varig prinsipp for å sikre at vi når målet om kun nullutslippsbiler. 50-prosentregelen er ikke til hinder for etter hvert å ta inn inntekter fra elbiler når elbilandelen øker, men da må takstene for fossile biler også økes.

Råd 3:

Elvarebiler og tungtransport må behandles separat

Elvarebiler og lastebiler bør få eget bompengefritak selv når man gradvis faser inn betaling for elektriske personbiler. Når disse har passert 25 prosent av passeringene kan man innføre 25 prosent betaling, og når andelen passerer 50 prosent, kan man innføre 50 prosent betaling.

2. Bakgrunn: I 2025 skal vi bare kjøpe nullutslippsbiler

I Nasjonal transportplan 2018-2029, som ble lagt fram i 2017, skrev regjeringen følgende:

«Regjeringen vil legge til grunn følgende måltall for nullutslippskjøretøy i 2025:

- **Nye personbiler og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy»**

Dette målet fikk tilslutning av et enstemmig Storting og var en oppfølging av et anmodningsvedtak Stortinget gjorde året før i forbindelse med behandlingen av energimeldingen (Meld. St. 25 (2015-2016)).

2.1. Stortinget sier maks 50 prosent betaling for elbiler

I 2016 ba Stortinget om at regjeringen skulle utvide elbilfordelene med å innføre den såkalte 50-prosentregelen:

«Stortinget ber regjeringen om å utvide fordelene for elbiler gjennom følgende tiltak: Det etableres en nasjonal bindende regel om at nullutslippskjøretøy ikke skal betale mer enn maksimalt 50 pst. av takstene for konvensjonelle kjøretøy når det gjelder bompenger, ferjer og parkering»

Vedtaket er videre bekreftet i Samferdselsdepartementets del av statsbudsjettet for 2018:

«Nullutslippskjøretøy er fellesbetegnelsen på elbiler og hydrogenbiler. I gjeldende takstretningsslinjer for bompengeneinnkreving på offentlig vei er nullutslippskjøretøy fritatt fra å betale bompenger. Regjeringen legger nå opp til at det lokalt kan fastsettes en takst for nullutslippskjøretøy som varierer mellom 0 og 50 prosent av ordinær takst fratrukket brikkerabatt i alle bompengeanlegg.»

Stortinget har altså vedtatt en regel som sikrer elbilister en forutsigbar og vesentlig elbilfordel uavhengig av lokalpolitiske variasjoner, samtidig som det åpner for at man kan vurdere hvert enkelt bomprosjekt hver for seg ut ifra hvor godt elbilutviklingen ligger an.

I dag er praksis fra regjeringen at for nye veiprojekter som skal finansieres med innkreving av bompenger i utgangspunktet innfører 50 prosent takst for elbiler. Det er imidlertid åpnet for at det lokalt kan vedtas andre prosentsetser for nullutslippskjøretøy så lenge de ligger mellom 0 og 50 prosent av ordinær takst. I tillegg har en del eksisterende prosjekter lavere takst enn 50 prosent, og i bypakker med miljødifferensierte takster brukes bompengefritak og bompengerabatt aktivt¹.

Bompengene er det aller kraftigste lokale virkemiddelet man har for å fremme overgangen fra fossil til elektrisk veitrafikk.

¹ <https://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/presse/nyheter/nasjonalt/fra-fritak-til-rabatt-for-nullutslippsbiler>

2.1.1. Slik betaler elbilister ved landets bomringer

Tabellen under viser status for elbiltakst (personbiler) i ulike bomringer i prosent av normaltakst. Som tabellen viser, er det per oktober 2020 betydelige forskjeller i takstnivå.

Bomring	Elbiltakst	Dato for innføring av elbiltakst
Bergen	40 %	06.04.2019
Bodø	50 %	01.01.2020
Fredrikstad / Nedre Glomma	0 %	Ikke innført
Førde	50 %	01.09.2019
Skien og Porsgrunn / Grenland	0 %	Ikke innført
Kristiansand	0 %	Ikke innført
Oslo	37 %	01.07.2019
Stavanger / Nord-Jæren	50 %	10.02.2020
Trondheim	0 %	Ikke innført
Tønsberg / Presterødbakken	40 %	05.11.2020

Figur 1: Elbiltakst (prosent av normaltakst) i landets bomringer. Kilder: Nordland Bompengeselskap AS, Vegfinans AS, Ferde AS, Vegamot AS.

2.1.2. Slik betaler elbilister ved landets øvrige bomprosjekter

Tabellen under viser status for elbiltakst (personbiler) i landets øvrige bomprosjekter.

Fullt fritak for elbiler	50 prosent betaling for elbiler
E6 Gardermoen – Moelv	Askøy (fra 1.1.2019)
E6 Oppland	Bømlo (fra 1.2.2019)
E6 Ringebu – Otta	E134 Åkrafjorden (fra 1.4.2019)
E6 Vindåsliene	E18 Telemark
E16 Kongsvingervegen	E18 Tvedestrand – Arendal
E16 Oppland	Finnfast (fra 1.8.2019)
E18 Vestfold	Fv33 Oppland
E134 Buskerud	Fv45 Gjesdal (fra 1.8.2019)
E136 Tresfjordbrua / Eksportvegen	Hardangerbrua (fra 1.8.2019)
Fv17 / Fv720 Malm	Haugalandspakken (fra 1.9.2019)
Fv34 Oppland	Kvammapakken (fra 1.8.2019)
Fv724 Laksevegen	Nordhordlandspakken
Gausdalsvegen	Ryfast
Hallingporten	Troms bomselskap
Helgeland Veitvikling	T-forbindelsen (fra 1.9.2019)
Hålogalandsbrua	Vossapakke (fra 1.8.2019)
Krinsvatn	
Nordland bomselskap	
Rv3 / Rv25 Hamar - Elverum	
Rv36 Telemark	
Ryaforbindelsen	
Østfold bompengeselskap	

Figur 2: Oversikt over landets øvrige bomprosjekter fordelt etter fritak eller 50 prosent elbilbetaling. Politiske vedtak om innføring av bompenger kan være vedtatt. Kilder: Nordland Bompengeselskap AS, Vegfinans AS, Ferde AS, Vegamot.

2.2. Status for elbilutviklingen i Norge

I 2019 kjøpte 42 prosent av alle nybilkjøpere i personbilssegmentet elektriske biler. I 2020 ligger vi an til å bryte 50-prosentgrensa og annenhver nybilkjøper vil da ha gått for elbil. Våren 2020 kunne vi feire at 10 prosent av personbilene på veien i Norge er helelektriske. Dette betyr også at vi fortsatt ikke er i mål. 9 av 10 personbiler i Norge kjører på fossilt drivstoff.

Den siste halvparten av nybilkjøperne, de som enda ikke har latt seg overbevise, må også bytte til elbil for at Norge skal nå målet om kun nullutslippsbiler i nybilsalget i 2025, og sikre en kraftfull økning av elbiler på veiene. Når vi klarer å få til en kraftfull elektrifisering av nybilsalget, vil vi etter hvert klare å gjøre nok elbiler tilgjengelig i bruktbilmarkedet, der de fleste forbrukere er.

For varebiler har elektrifiseringen kommet langt kortere, med under 7 prosent markedsandel i nybilsalget så langt i 2020. For varebilflåten utgjør elbilene foreløpig en forsvinnende liten andel. Målet er at elbil skal være for alle som trenger bil.



Figur 3: Elbilandel av person- og varebilsalget per september 2020. Kilde: Opplysningsrådet for veitrafikken.



Figur 4: Elbilandel av person- og varebilflåten per september 2020. Kilde: Opplysningsrådet for veitrafikken.

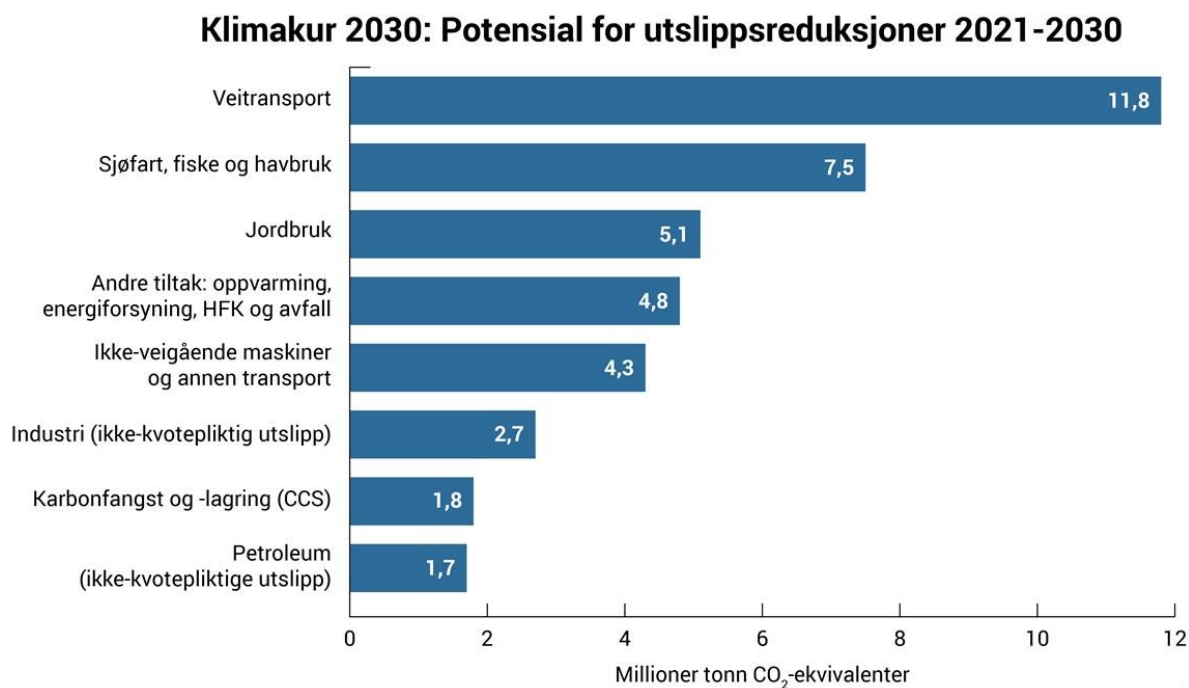
2.3. Lokale vedtak med lokale, nasjonale og globale ringvirkninger

Utskiftningen fra fossil til elektrisk drevet veitransport i Norge bidrar til kutt i klimagassutslippene og bedrer luftkvaliteten i hver enkelt kommune og i Norge som helhet.

Bedre luftkvalitet, særlig i og rundt byene, er svært viktig for folkehelsen og de sosiale forholdene i byområdene. Flere norske byer og tettsteder har de senere årene hatt luftkvalitet som har vært dårligere enn lovgivingen pålegger og helsemyndighetene anbefaler. Luftforurensing fra eksosutslipp gir helseskadelige utslipp av svevestøv og NO_x

som forverrer sykdom og øker risiko for for tidlig død. Særlig sårbare grupper er barn, eldre og gravide og mennesker med hjerte-, kar- og luftveissykdommer.

Kutt i klimagassutslippene i transportsektoren må til for å nå de norske klimamålene framover, og for å klare å innfri miljøambisjonene til mange kommuner. Stortinget har et mål om å halvere utslippene fra transportsektoren innen 2030 sammenlignet med 2005. Veitrafikken står for betydelige utslipp. I større kommuner som Bergen i Vestland fylke kommer rundt 40 prosent av utslippene i 2018 fra veitrafikken. I mindre kommuner, som for eksempel Vestby i Viken, stod veitrafikken for over 70 prosent av klimagassutslippene samme år². Nasjonalt står veitrafikken for 16,7 prosent de totale utslippene. Det er store utslippskutt å hente for både store og små kommuner, ved å elektrifisere personbiler og lette varebiler. I norske myndigheters egen rapport om hvordan man kan kutte utslippene, Klimakur 2030, blir en raskest mulig overgang til elbiler presentert som et av de viktigste tiltakene for utslippskutt i Norge fram mot 2030.



Figur 5: Potensiale for utslippsreduksjoner 2021-2030. Kilde: Figuren er hentet fra Klimakur 2030.

Elbilutviklingen i Norge har også internasjonale ringvirkninger. Suksessen vi har hatt ved å satse på elbil i Norge viser resten av verden at rask elektrifisering og store utslippskutt er mulig. Ifølge DNV GL har Norges elbilsatsing bidratt til de kraftige kostnadsreduksjonene for batteriproduksjon vi har sett de siste årene. Markedet for elbiler i Norge bidrar også til å realisere stordriftsfordeler i den globale produksjonen og gjør dermed elbiler billigere over hele verden. Dette gjør at vi nå ser at elbilsalget også skyter fart globalt³.

² Miljødirektoratets oversikt over utslipp per kommune.

<https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/klimagassutslipp-kommuner>

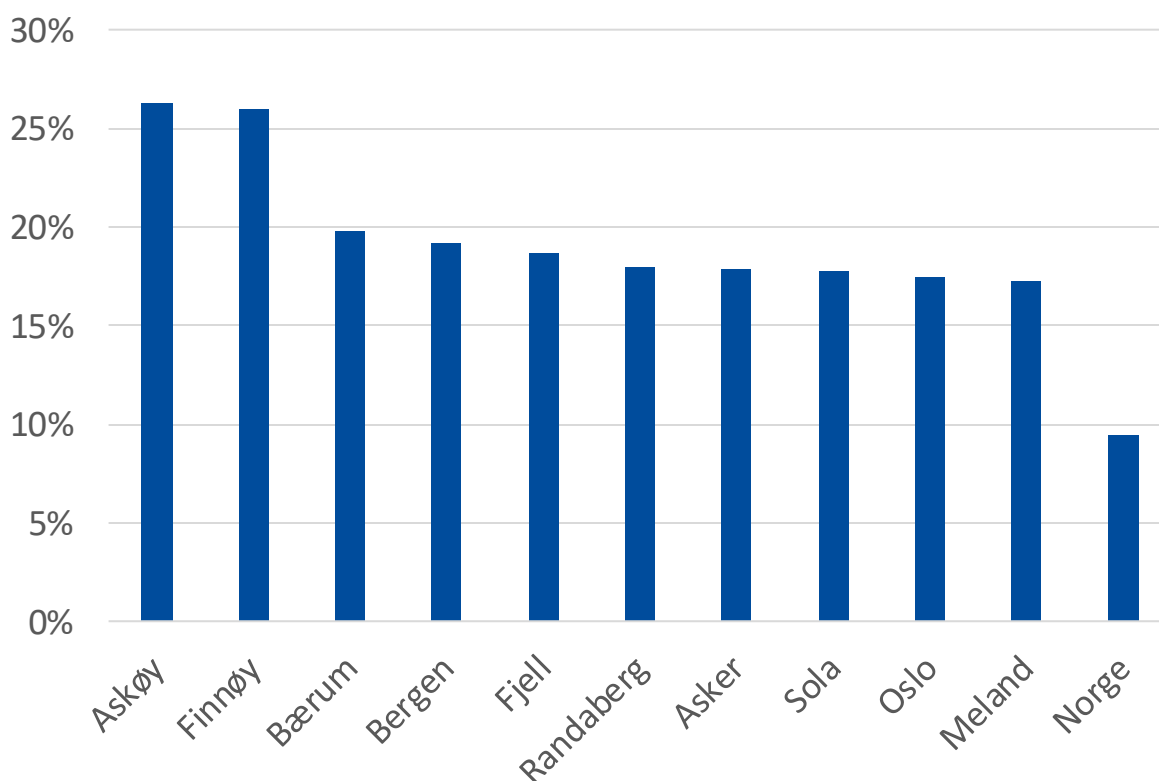
³ DNV-GL – Energy Transition Outlook 2019. <https://eto.dnvgl.com/2019/#Report:-the-global-effect-of-Norway%E2%80%99s-EV-policy>

3. Bompengerabatten virker

Våren 2020 feiret vi at 10 prosent av alle bilene i Norge er elektriske. Men flere kommuner ligger langt foran, og de som ligger lengst framme i elbilutviklingen har en fellesnevner, nemlig bomstasjoner med rabatt for elbil.

3.1. Topp 10 elbilkommuner i Norge – alle med bompengerabatt for elbiler

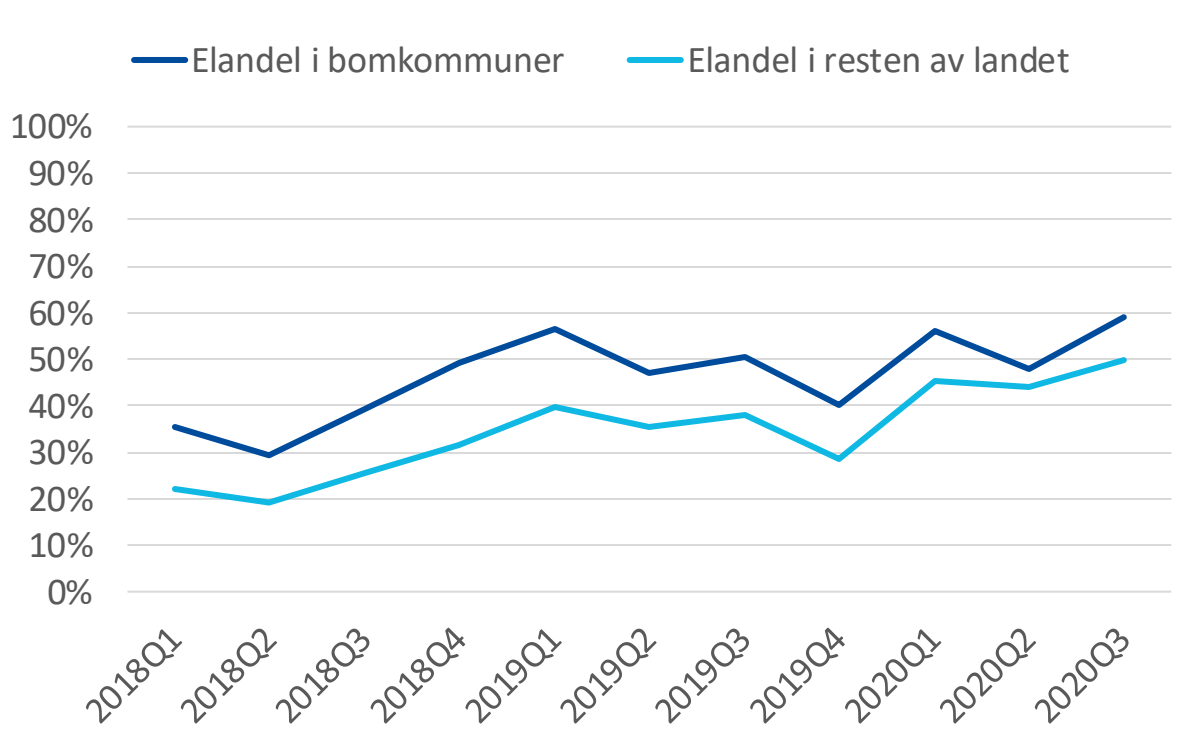
De ti kommunene i Norge med høyest elektrisk andel av personbilbestanden er alle kommuner med eller rett utenfor bomstasjoner. I Askøy utenfor Bergen og Finnøy utenfor Stavanger var hver fjerde bil på veien en elbil ved utgangen av 2019. Beboere i kommunene på topp 10-lista er alle tett på bomstasjoner med elbilfritak eller etter hvert elbilrabatt.



Figur 6: De ti norske kommunene med høyest elektrisk andel av personbilbestanden sammenlignet med elektrisk andel i Norge som helhet, per 31. des 2019. Kilde: Tall fra Opplysningsrådet for veitrafikken.

3.2. Salget av elbil i bompengeområder avgjørende for norsk elbilsuksess

Bompolitikken har fungert og har vært en avgjørende katalysator for forbrukernes valg av type bil i områder med bomstasjoner. I tillegg er dette stort sett i områder med stor befolkningstetthet og dermed mange biler. Når disse områdene leder an med høy elbiltetthet, er det i stor grad disse områdene vi kan takke for at vi har nådd den nasjonale milepælen med 10 prosent elbilandel av den totale bilparken.



Figur 7: Elbilandel i nybilsalget av personbiler per kvartal for de typiske bomkommunene sett opp mot resten av landet⁴. Kilde: Tall fra Opplysningsrådet for veitrafikken.

3.3. Forskere og utredere er enige – bompengeeffekten er betydelig

I en rapport fra 2020, som studerer kjennetegn ved norske elbilister, viser Transportøkonomisk Institutt at det er en sterk sammenheng mellom fordeler som bompengerabatt på jobbreiseveien og elbileierskap, og konkluderer med at når det er en bomtakst på 50 kroner eller mer på vei til jobb, og fritak for elbilistene, øker sannsynligheten for elbileierskap med rundt 50 prosent⁵.

⁴ Bomkommunene som er valgt ut er kommunene rundt **Atlanterhavstunellen** (Averøy og Kristiansund), **fastlandsforbindelsen fra Finnøy** (Finnøy og Rennesøy), samt kommunene rundt bomringene i **Bergen** (Askøy, Bergen, Os, Samnanger), **Trondheim** (Klæbu, Malvik, Melhus, Skaun, Stjørdal, Trondheim), **Oslo** (Asker, Bærum, Nittedal, Oppedgård, Oslo, Skedsmo, Ski) og **Nord-Jæren** (Stavanger, Gjesdal, Hå, Klepp, Sandnes, Sola, Time). Resten av landet er definert som alle kommuner uten de ovennevnte.

⁵ Who goes electric? Characteristics of electric car ownership in Norway 2011-2017, Transportøkonomisk Institutt, 2020.

I en rapport på oppdrag fra Oslo kommunes klimaetat⁶, konkluderer Norconsult med at overgangen til en utslippsfri bilpark ikke skjer automatisk, og at differensiering mellom elbiltakst og andre kan bidra til å nå kommunens mål om at 100 prosent av bilene på Oslos veier er nullutslippsbiler i 2030. I rapporten beskrives flere scenarier som vil føre til forskjellige resultater:

- Holdes alt som i dag, vil elbilandelen blant lette kjøretøy være 63 prosent i 2030.
- Med en økning på 20 kroner pr. passering for fossilt drivstoff, blir elbilandelen 75 prosent i 2030.
- Med en økning på 100 kroner pr. passering for fossilt drivstoff, vil 85 prosent av bilene være elbiler, men de vil stå for 94 prosent av trafikken.

3.4. Bompengeutvalget bommer

Nylig foreslo det regjeringsutnevnte bompengeutvalget å fjerne elbilfordelene i landets bomringer. Bakteppet for utvalgets anbefaling er at rapporten mener at bompengeinntektene kan bli redusert med 23 prosent frem mot 2030 som følge av den økende elbilandelen i Norge.

Utvalgsrapporten har flere store svakheter. Den største svakheten er at utvalget ser bort fra at etterspørselen etter elbiler vil bli kraftig redusert ved å fjerne fordelene for elbiler helt i bomringene. Rabatt ved bompengepassering er det tredje viktigste virkemiddelet ifølge Elbilforeningens årlige spørreundersøkelse blant elbilister (Elbilisten 2020, se kapittel 4). I tillegg til nedgang i nybilsalget for elbiler, vil det også føre til at flere bilister i byene velger fossile varianter i brukmarkedet. Resultatet blir dårligere luftkvalitet og økte klimagassutslipp. Det vil sette 2025-målet i fare, og gjøre det vanskeligere for byer å nå lokale klima- og luftkvalitetsmål.

Utvalget overvurderer også inntektsbortfallet på lang sikt kraftig fordi de planlagte økningene for elbil i Oslo ikke er tatt hensyn til, og fordi det ikke tas høyde for muligheten for innføring av inntil 50 prosent takst i bomringen i Trondheim en gang i framtiden. Den planlagte takstendringen for elbiler i Oslo fra 1. januar 2021 vil gi en betydelig økning i inntektene fra 2020 til 2021. Og selv med en antatt elbilandel på hele 70 prosent, trenger ikke fossiltakstene økes med mer enn 3 kroner fram mot 2030 fra dagens nivå for å holde inntektene på samme nivå som høsten 2019. Det innebærer en økning på bare 1 krone og 50 øre for elbiler i Oslo.

Fra utvalgets side gis det inntrykk av at lokalpolitikere må velge mellom å ikke ha bompenger for elbil og å innføre lik pris for elbiler som for fossile biler. I realiteten innebærer dette forslaget å gå imot Stortingets vedtak om at elbiler maksimalt skal betale 50 prosent av det fossile biler betaler i bomringen. 50-prosentregelen gir ingen begrensninger for hvor mye inntekter man kan ta inn i en bompengepakke, det eneste den angir er at når man øker taksten for elbil må også taksten for øvrige biler øke slik at elbiler betaler maks femti prosent av det forurensende biler betaler.

⁶ Klimavennlig trafikantbetaling i Oslo. Oslo kommune Klimaetaten, 2020.

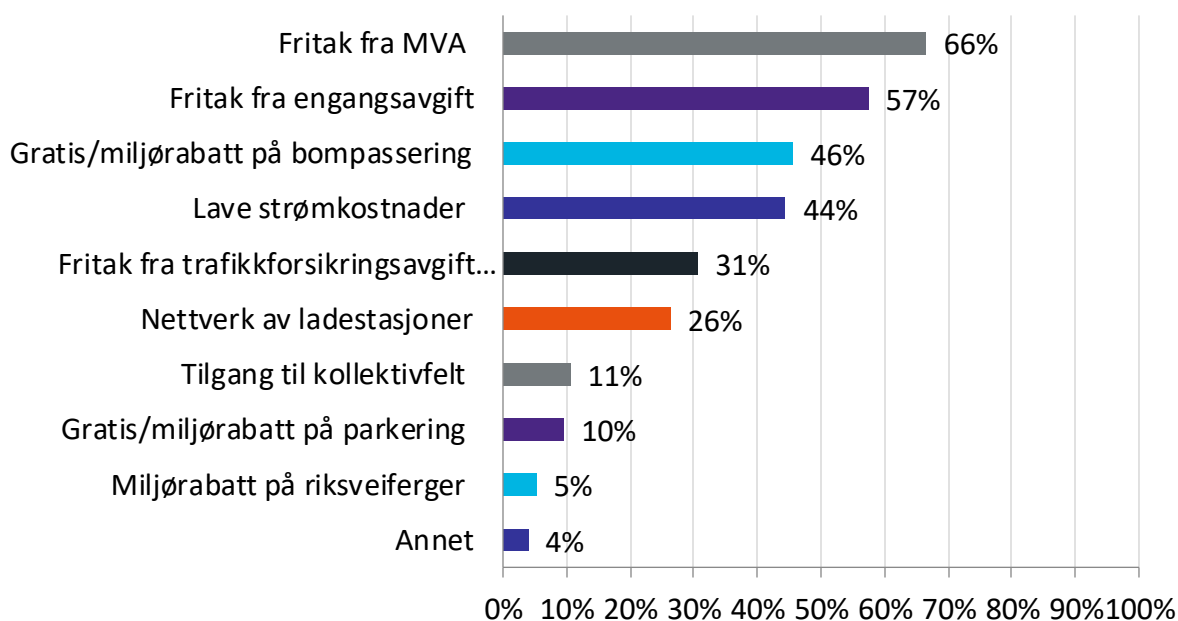
4. Hva sier elbilistene?

Elbilpolitikken er et sett av politiske vedtak som skal motivere forbrukeren til å velge miljø- og klimavennlige løsninger når de skal bytte bil. Endringer i virkemiddelpakken må sees i lys av målsettingen om at alle nye biler som skal selges i 2025 skal være nullutslippsbiler. Da er det avgjørende å forstå hva som motiverer forbrukerne som skal kjøpe bil de neste årene og i 2025 til å velge elbil.

Norsk elbilforening gjennomfører årlig forbrukerundersøkelsen Elbilisten, blant elbilister i Norge. I overkant av 14 000 respondenter fra hele landet svarte på undersøkelsen i 2020, og bompengefordelen markerer seg som en avgjørende elbilfordel for elbilistene.

Miljørabatten skal motivere til å velge miljøvennlig når man bytter bil. Og det gjør folk, uavhengig av eget miljøengasjement. Svarene i undersøkelsen viser at gratis / miljørabatt på bomplassering er en av de tre viktigste grunnene til at folk velger elbil.

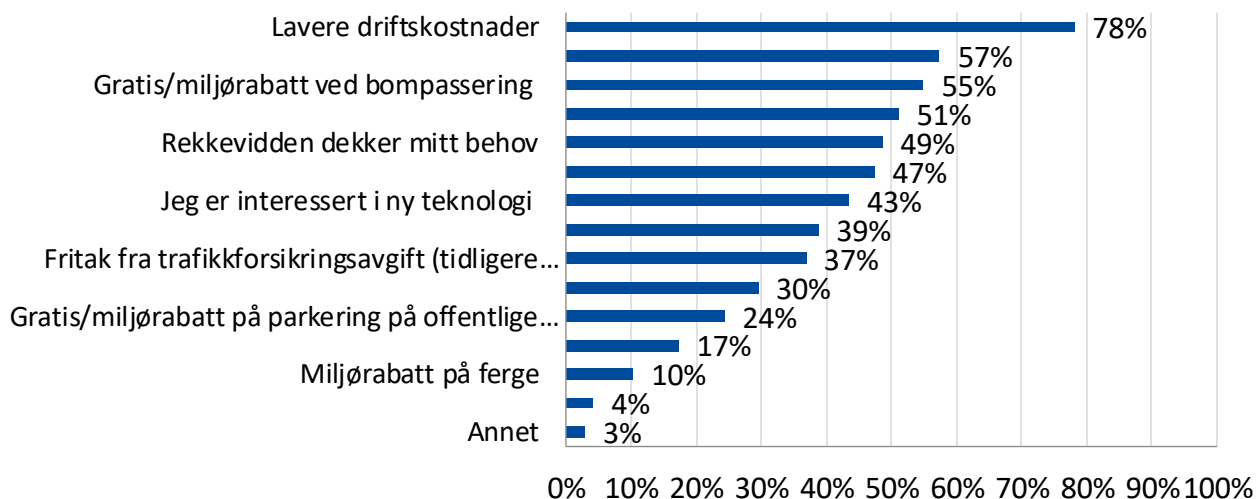
Kjøpsfordelene (fritak fra moms og engangsavgift) er de viktigste fordelene for elbilistene. De er klar over at moms- og engangsavgiftsfritaket ligger til grunn for at de i første omgang kunne kjøpe elbil. Ut over dette er bompengerabatten helt tydelig det viktigste politiske virkemiddelet i elbilpolitikken.



Figur 8: Resultat når respondentene skal velge ut de tre viktigste elbilfordelene. Kilde: Elbilisten 2020.

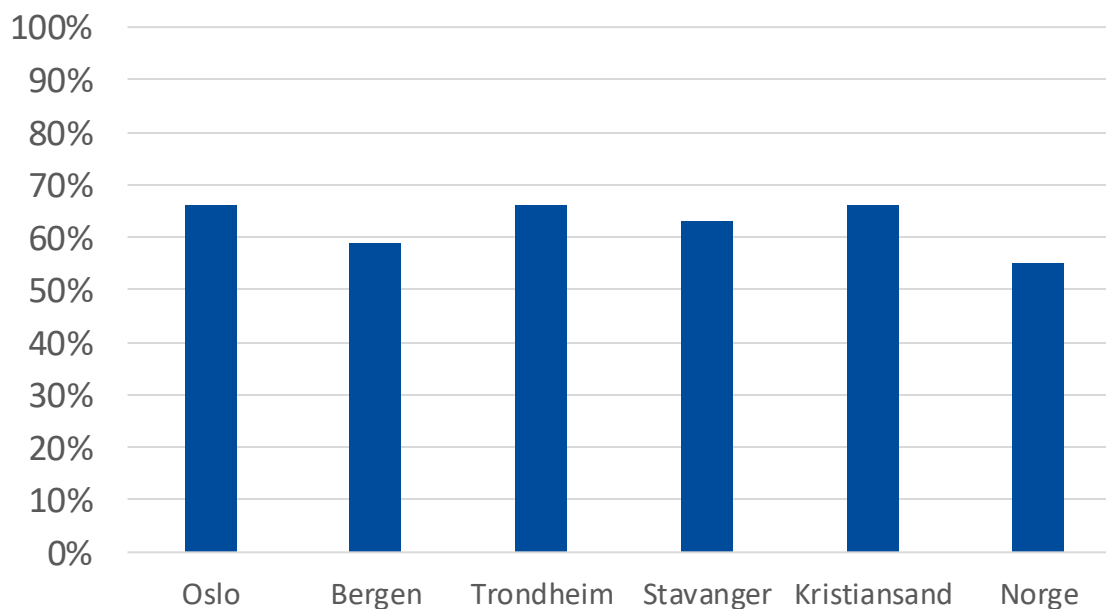
4.1. Bompengerabatten motiverer til elektrifiseringen

Mange har kjøpt elbil på grunn av billigere bomplassering. Elbilfritaket og 50-prosentregelen har bidratt til et langsiktig og stabilt signal fra myndighetene om at det skal lønne seg å velge miljøvennlig. Over halvparten av alle respondentene i undersøkelsen har svart at gratis eller rabatterte bomplassering bidro til valget om å kjøpe elbil.



Figur 9: Resultat fra spørsmålet: Hvorfor kjøpte du elbil (flere valg)? Kilde: Elbilisten 2020.

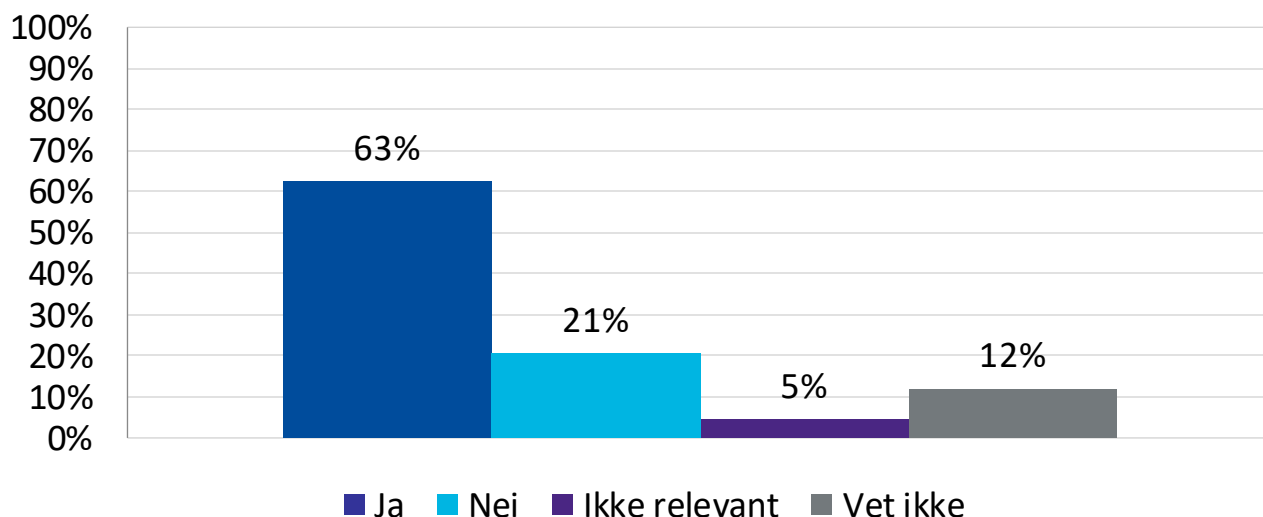
Hvis man ser nærmere på responsen fra de større bykommunene der vi vet forbrukerne er berørt av bomringer, ser vi at gratis/miljørabatt ved bomplassering er enda viktigere.



Figur 10: Hvor mange som oppgav «Gratis/miljørabatt ved bomplassering» som årsak i spørsmålet Hvorfor kjøpte du elbil (flere valg)? Kilde: Elbilisten 2020.

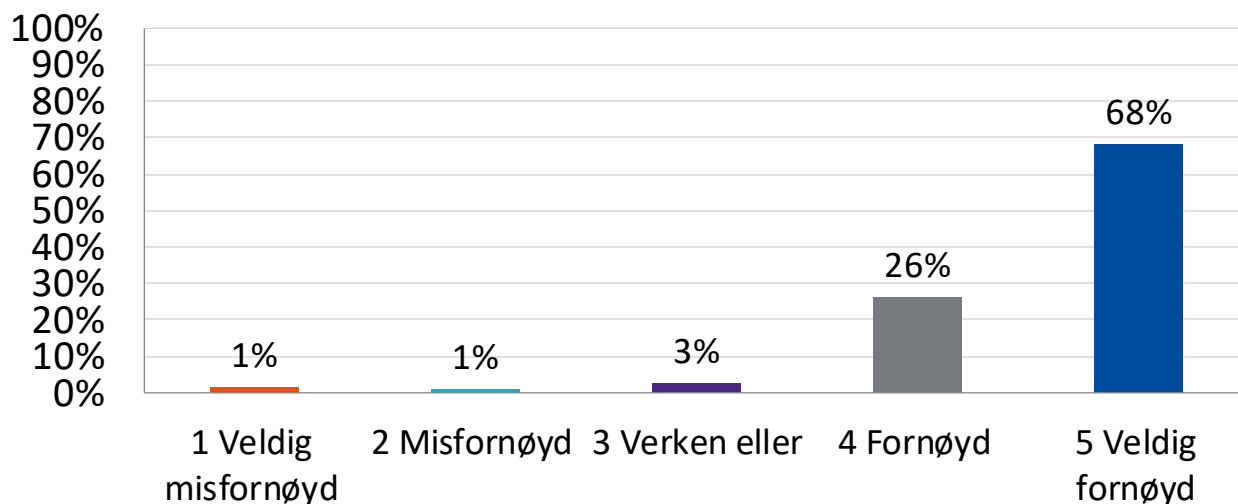
4.2. En av fem elbilister ville ikke kjøpt elbil uten bomfordelen

I undersøkelsen kommer det også fram at hele 21 prosent av elbilistene ikke ville ha kjøpt elbil uten gratis/reduisert pris på bomplasseringer.



Figur 11: Resultat fra spørsmålet: *Ville du ha kjøpt elbil i dag uten gratis/reduisert pris på bomplassering?* Kilde: Elbilisten 2020.

4.3. Fornøyde deltakere i det grønne skiftet



Figur 12: Resultat fra spørsmålet: *Hvor fornøyd / misfornøyd er du med din elbil?* Kilde: Elbilisten 2020.

Hele 94 prosent forteller at de er fornøyde eller svært fornøyde som elbilister. Elbilpolitikken generelt, med bompengfordelen i spissen, er dermed en politikk som får vanlige folk med på det grønne skiftet uavhengig av om de engasjerer seg i miljøet, samtidig som de er veldig fornøyde med det.

5. For tidlig og for kraftig innfasing av bompenger for elbil bremser elbilutviklingen

Det er i dag opp til berørte kommuner, fylkeskommuner og staten å vedta takstpolitikken i de forskjellige bomprosjektene. Stortinget har vedtatt at elbiltaksten skal begrenses oppad til maksimalt 50 prosent av normaltakst. Innenfor dette avgjøres elbiltaksten i hvert enkelt bomprosjekt. For kommuner og fylkeskommuner er bompenger det kraftigste elbilvirkemiddelet man rår over.

I flere bomprosjekter har man i løpet av 2019 og 2020 valgt å innføre elbilbetaling, mens man i andre har valgt å beholde fritaket. Dette gjør det mulig å vurdere hvordan elbilbetaling virker.

Elbilutviklingen i et område kan blant annet vurderes ut fra elbilandelen i nybilsalget, da en høy elbilandel her er et sikkert tegn på hvorvidt bilparken elektrifiseres, altså hvorvidt bensin- og dieslbiler blir skiftet ut med elektriske biler.

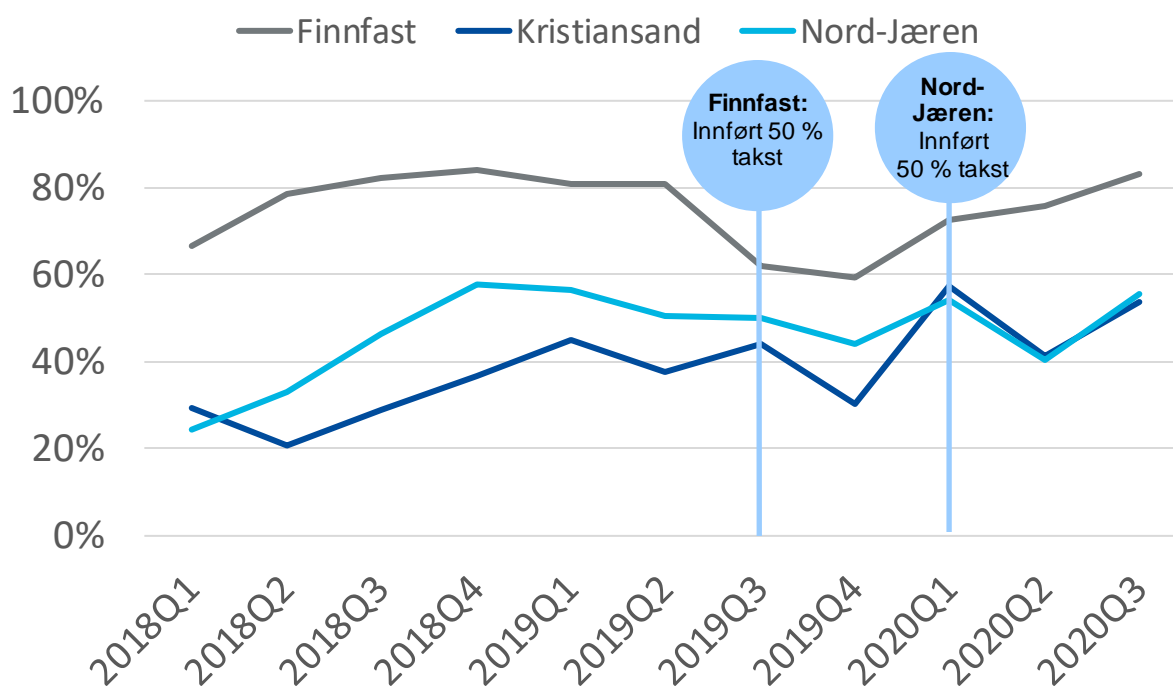
Ved å se på og sammenligne elbilandelen i nybilsalget i et utvalg kommuner med varierende elbiltakst, ser vi en trend. For tidlig og for stor innføring bremser elbilutviklingen. Noen steder ser vi også indikasjoner på at det sender utviklingen feil vei.

I eksemplene under har vi sett på utviklingen i elbilandelen i nybilsalget et halvt år før innføring av bompenger for elbil, og et halvt år etter innføring av bompenger for elbil. For å unngå store månedlige variasjoner i tallene, har vi sett på kvartalstall. Ved å se på denne utviklingen opp mot elbilandelen i nybilsalget i tilsvarende tidsspenn i sammenlignbare områder uten elbiltakst, eller opp mot den nasjonale utviklingen, kan vi se en indikasjon på at innføring av elbiltakst bremser elbilutviklingen, som må kunne sies å være en forventet effekt. Selv med kvartalstall svinger elbilsalget i Norge en del. Dette skyldes blant annet leveringssituasjonen for ulike bilmerker, samt at det ved introduksjonen av nye modeller ofte leveres ut mange biler over en kort tidsperiode.

Det understrekes at vi har ikke har undersøkt effekten av andre faktorer som også kan påvirke utviklingen. Det må også nevnes at markedsutviklingen for elbil generelt er positivt på grunn av fritak for kjøpsavgifter og en teknologisk utvikling som går raskt og gir mange nye elbilmodeller.

5.1. Sørlandet med fullt fritak tar igjen Rogaland etter 50 prosent elbiltakst

Rogaland har lenge vært et ledende elbilfylke, der elbiler har hatt fritak for bompenger. I 2019 vedtok politikerne elbilbetaling på to av fylkets store bomprosjekter. I Kristiansand ble det valgt en annen strategi, og fullt fritak for elbiler ble opprettholdt. Kristiansand og omegn kan feire en jevn vekst og har nå tatt igjen Stavanger etter å ha ligget bak i lang tid.

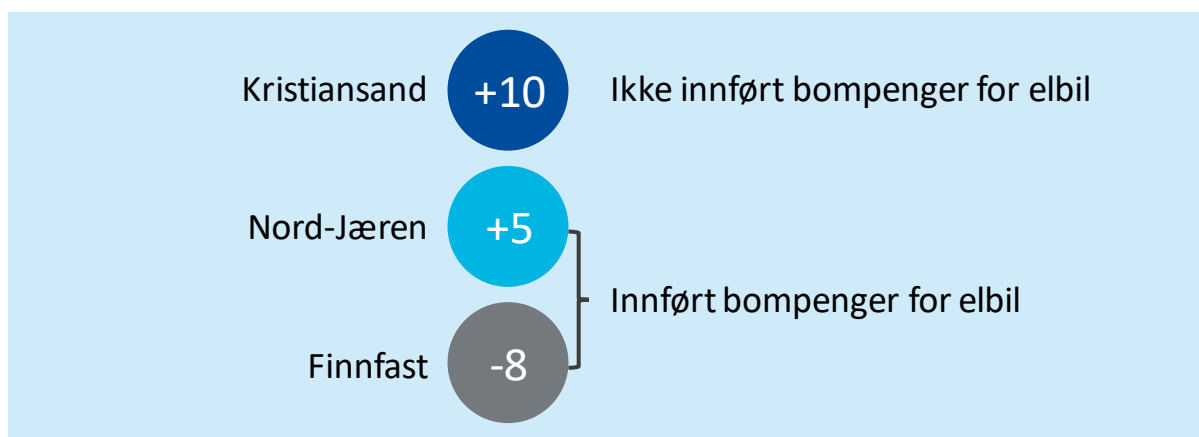


Figur 13: Elbilandelen i nybilsalget av personbiler per kvartal fra første kvartal 2018 og til og med tredje kvartal 2020 fra kommunene rundt bomprosjektene Finnfast (fastlandsforbindelsen til Finnøy i Rogaland), Nord-Jæren bomring (rundt Stavanger) og Kristiansand bomring⁷. Kilde: Tall fra Opplysningsrådet for veitrafikken.

På Finnøy og Rennesøy har man tapt godt over et år med elbilutvikling i perioden rundt innføring av elbiltakst i august 2019. Elbilandelen i nybilsalget gikk ned åtte prosentpoeng fra 81 prosent til kvartal før innføring av elbiltakst til 73 prosent til kvartal etter, med enda dårligere resultater umiddelbart, med 62 og 59 prosent elbilandel i nybilsalget i de to siste kvartalene i 2019. Ved inngangen til fjerde kvartal 2020 er elbilsalget nesten tilbake der det var to år tidligere.

I Stavanger innførte Stavanger elbiltakst i bomringen i februar 2020, mens Kristiansand har valgt å beholde fritaket for elbiler i bomringen. Stavanger og omegn har klart å øke elbilandelen noe fra to kvartal før innføringen og til to kvartal etter, men Kristiansand og kommunene rundt har hatt en dobbelt så høy vekst i samme periode. Og fortsatt er ikke Stavanger-kommunene på nivået de var i nybilsalget i siste kvartal 2018, da forbrukerne enda ikke hadde fått noen signaler om at det skulle innføres elbiltakst i bomringen.

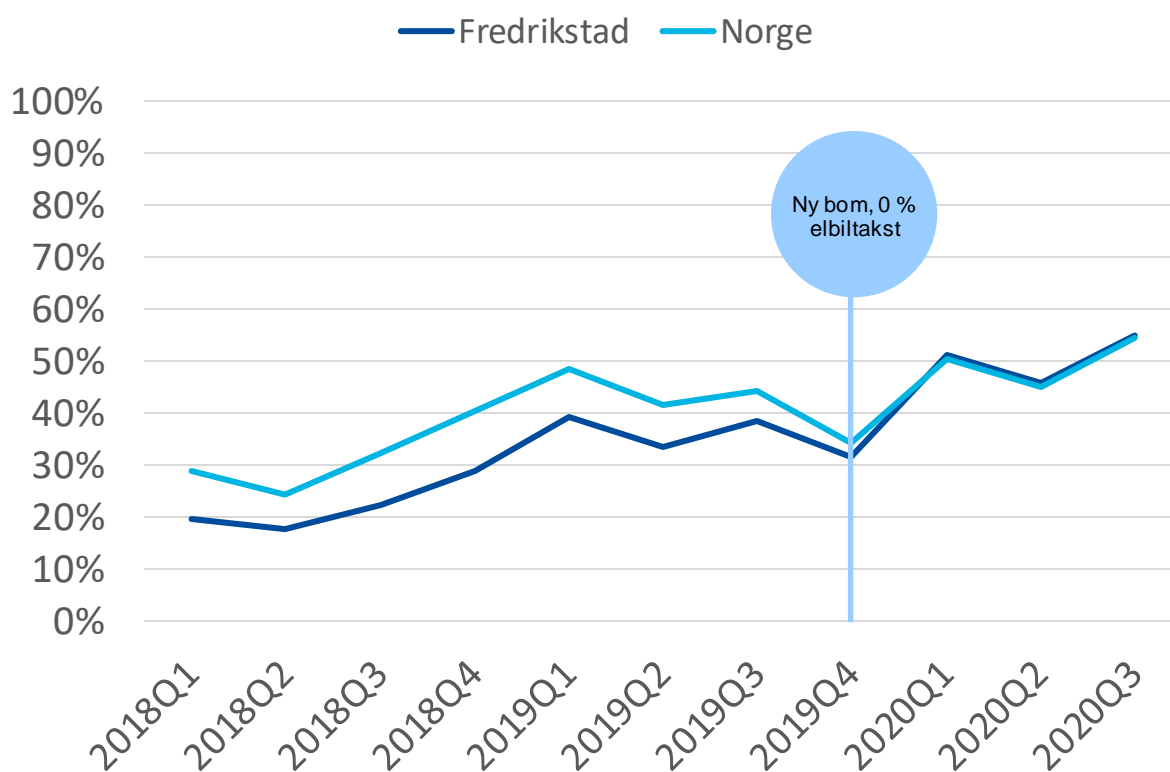
⁷ Tall fra følgende kommuner: **Finnfast:** Finnøy og Rennesøy kommune. **Nord-Jæren:** Stavanger, Gjesdal, Hå, Klepp, Sandnes, Sola, Time. **Kristiansand:** Kristiansand, Lillesand, Søgne, Vennesla.



Figur 14: Prosentpoeng endring i elbilandelen i nybilsalget av personbiler fra to kvartal før innføring av elbiltakst til to kvartal etter innføring, altså fra første kvartal 2019 til første kvartal 2020 i Finnfast, og fra tredje kvartal 2019 til tredje kvartal 2020 i Nord-Jæren og Kristiansand. Samme inndeling av kommuner som figur 13.

5.2. Folk tilpasser seg elbilfritak i Fredrikstad

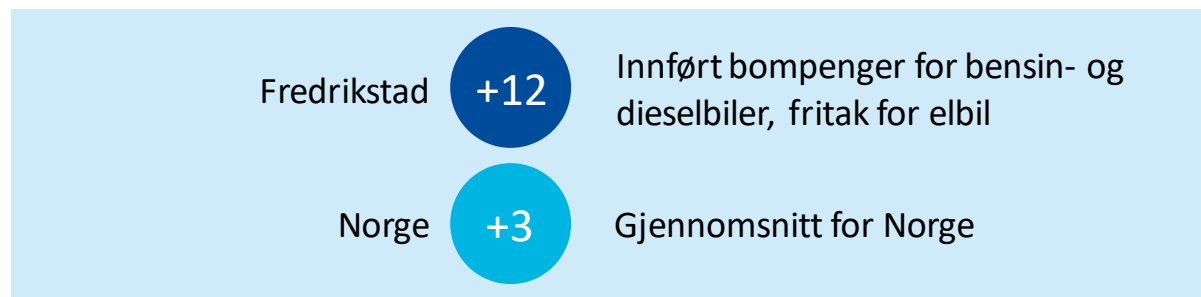
Siden begynnelsen av 2018 har elbilandelen i nybilsalget i Fredrikstad og kommunene rundt ligget omtrent 10 prosentpoeng bak landsnittet. I november 2019 ble det satt opp bomring rundt Fredrikstad, med fullt fritak for elbiler, og elbilandelen i nybilsalget i området har tatt igjen landsnittet.



Figur 15: Elbilandelen i nybilsalget av personbiler per kvartal fra første kvartal 2018 og til og med tredje kvartal 2020 fra kommunene rundt den nye bomringen i Fredrikstad⁸. Kilde: Tall fra Opplysningsrådet for veitrafikken.

⁸ Tall fra følgende kommuner: Fredrikstad, Hvaler, Råde, Sarpsborg.

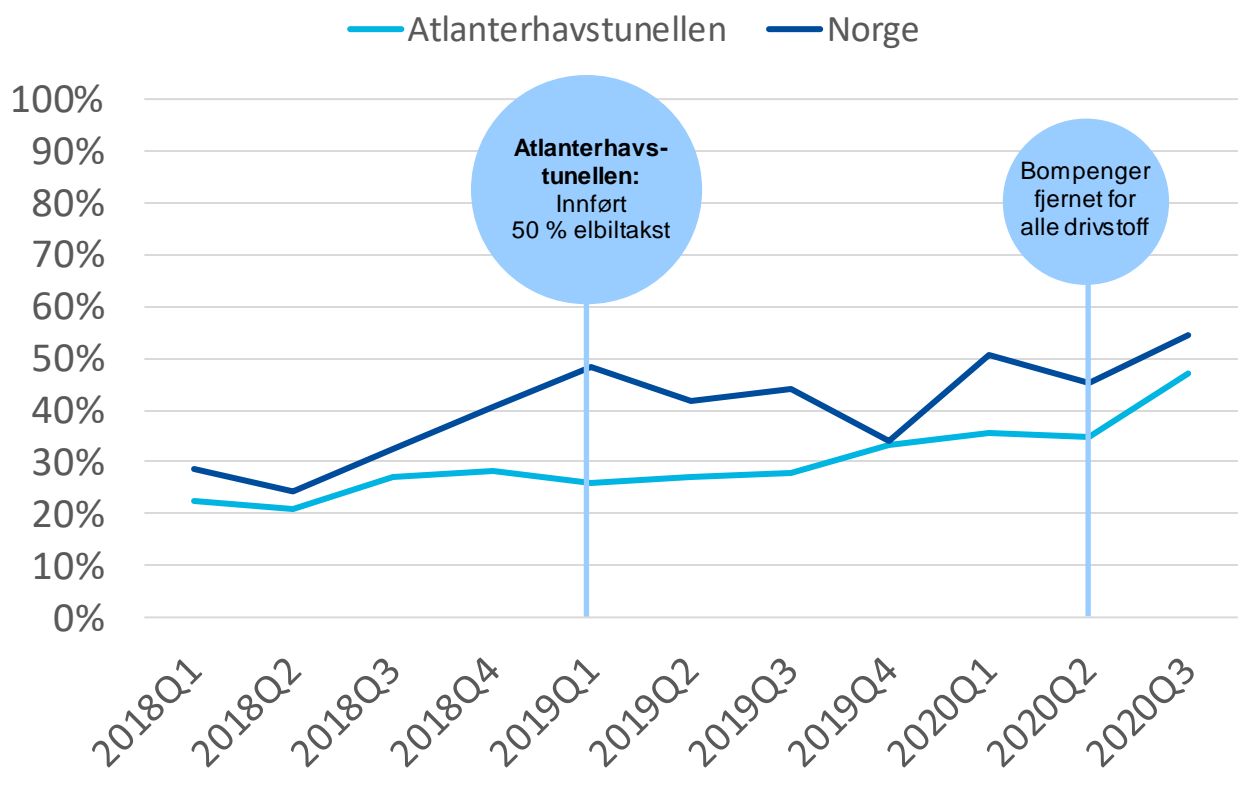
To kvartal før innføringen av bomringen i Fredrikstad lå elbilandelen i nybilsalget på 34 prosent i Fredrikstad og kommunene rundt. To kvartal etter er elbilandelen på 46 prosent. Det tilsvarer en økning på 12 prosentpoeng. I Norge økte elbilandelen i nybilsalget med 3 prosentpoeng i samme periode.



Figur 16: Prosentpoeng endring i elbilandelen i nybilsalget av personbiler fra to kvartal før innføring av elbiltakst til to kvartal etter innføring, altså fra andre kvartal 2019 til andre kvartal 2020. Tallet for Norge er fra samme periode. Kommuneinndelingen er samme som for figuren ovenfor.

5.3. «Mistet» et år med elbilutvikling på Nordvestlandet

I Norge fikk elbilsalget et løft mot slutten av 2018 og første kvartal i 2019. Dette løftet ble aldri bilistene som brukte Atlanterhavstunellen med på. I november 2018 vedtok Averøy og Kristiansund kommune 50 prosent elbiltakst i Atlanterhavstunellen fra 1. januar 2019. Veksten flatet ut og holdt ikke følge med den nasjonale utviklingen.



Figur 17: Elbilandelen i nybilsalget av personbiler per kvartal fra første kvartal 2018 til og med tredje kvartal 2020 i Averøy og Kristiansund (Atlanterhavstunellen) og i Norge. Kilde: Tall fra Opplysningsrådet for veitrafikken.

To kvartal før innføringen av elbiltakst i Atlanterhavstunellen lå elbilandelen i nybilsalget i Averøy og Kristiansund på 27 prosent, mens den nasjonale elbilandelen var 5 prosentpoeng høyere med en andel på 32 prosent. To kvartal etter innføringen av elbiltakst i Atlanterhavstunellen har elbilandelen i Averøy og Kristiansund bare beveget seg med 1 prosentpoeng, mens resten av Norge har skutt fart og økt med 12 prosentpoeng.



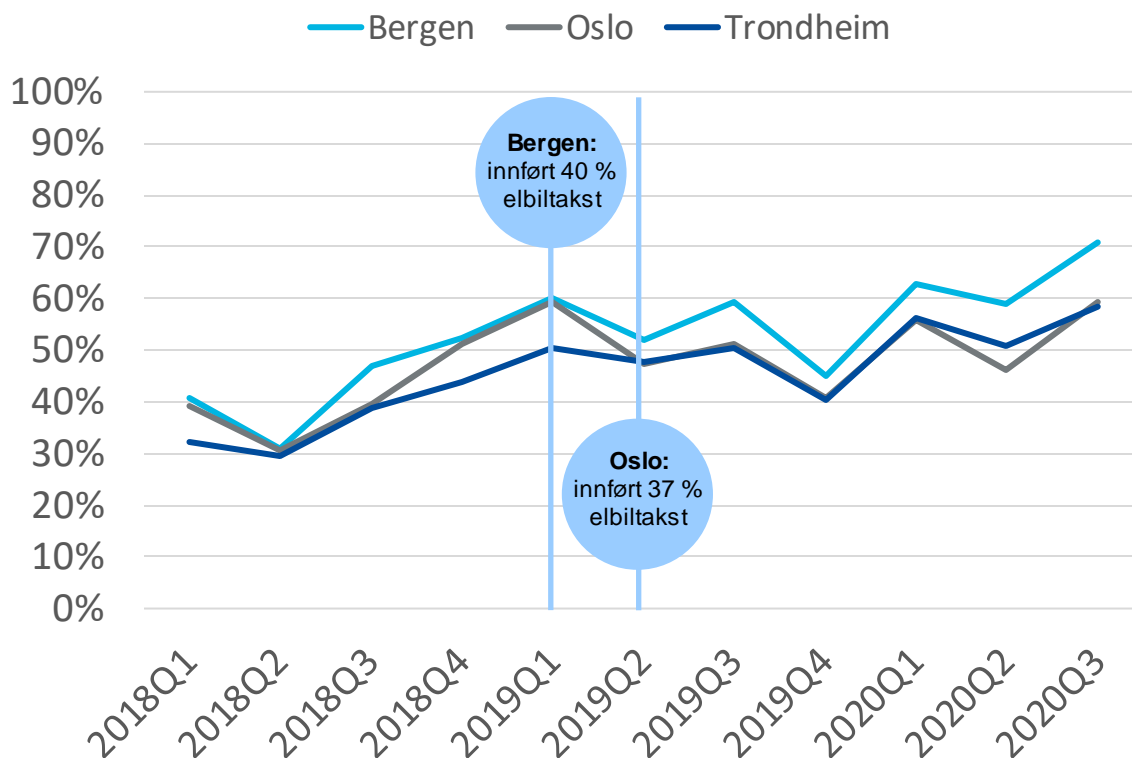
Figur 18: Prosentpoeng endring i elbilandelen i nybilsalget av personbiler fra to kvartal før innføring av elbiltakst til to kvartal etter innføring, altså fra tredje kvartal 2018 til tredje kvartal 2019. Kommuneinndelingen er samme som for figuren ovenfor.

5.4. Risikabelt med for tidlig elbiltakst i storbyene

Utviklingen i de tre største byene har vært svært ulik både hverandre og også til en viss grad andre bomsnitt vi har sett på. Dette kan være et signal om at elbilpolitikk er mer enn bompenger. Storbyene har flere virkemidler å spille på (parkering og prisen for lading, kollektivfelt, støtteordning for lading i borettslag m.m.), og forskjellige strategier utenom bompenger kan få større utslag.

I 2019 ble det innført bompenger for elbil i de to største byene, 37 prosent av normaltakst i Oslo og 40 prosent i Bergen, mens det i Trondheim ble opprettholdt fullt fritak for elbiler. I 2020 ble det vedtatt økning til 50 prosent elbiltakst i Oslo (utsatt), og i Bergen vedtok bystyret å bruke midlene fra regjeringens bompengeforlik til å frita elbiler for takst i ytre ring.

Trondheim kommune er eneste kommune som har beholdt fullt fritak i bomringen. Etter å ha ligget et godt stykke bak de to andre storbyene ved årsskiftet 2018-2019, har Trondheim tatt igjen Oslo i løpet av 2019.



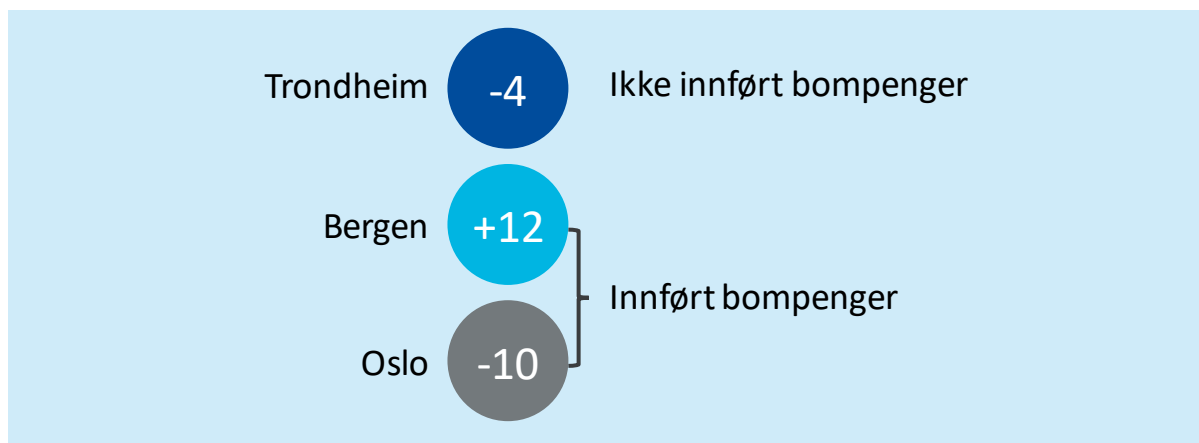
Figur 19: Elbilandelen i nybilsalget av personbiler per kvartal fra første kvartal 2018 til og med tredje kvartal 2020 i kommunene i og rundt bomringene i Bergen, Oslo og Trondheim⁹. Kilde: Tall fra Opplysningsrådet for veitrafikken.

Elbilandelen i nybilsalget i Oslo og omegn falt med ti prosentpoeng fra fjerde kvartal 2018 (to kvartal før elbiltakst ble innført) til fjerde kvartal 2019 (to kvartal etter elbiltakst ble innført). Selv om også Trondheim og kommunene rundt falt i dette tidsrommet, var ikke fallet like stort, og i løpet av 2019 tok Trondheim-kommunene igjen Oslo-kommunene. Bergens-kommunene har hatt en kraftig vekst sammenlignet med to andre områdene, og har passert 70 prosent elbilandel i nybilsalget.

Selv om vi ikke har sett på andre faktorer enn bompenger i denne rapporten, kan det være verdt å merke seg at Trondheim kommune som den eneste av disse byene har innført 100 prosent betaling for parkering av elbiler på kommunale p-plasser.

For Bergen og kommunene rundt, er det også flere faktorer som kan spille inn som ikke vurderes i denne rapporten. For eksempel har gamle Hordaland fylke det beste hurtigladsnettverket i Norge. Det er også flere bomsnitt utover bomringen som kan påvirke, som f.eks. Askøy der taksten i utgangspunktet er høy og dermed blir rabatten høy i kroner og øre, til tross for femti prosent betaling for elbiler.

⁹ Tall fra følgende kommuner: **Bergen:** Askøy, Bergen, Os, Samnanger. **Oslo:** Asker, Bærum, Nittedal, Oppegård, Oslo Skedsmo, Ski. **Trondheim:** Klæbu, Malvik, Melhus, Skaun, Stjørdal, Trondheim.



Figur 20: Prosentpoengs endring i elbilandel i nybilsalget av personbiler fra to kvartal før innføring av elbiltakst til to kvartal etter innføring av elbiltakst i Bergen og Oslo. Utviklingen i Trondheim er målt i samme tidsrom som Oslo. Kommuneinndelingen er samme som for figuren ovenfor.

Med en mye kraftigere vekst i elbilandelen i Bergens-området enn i de to andre byområdene kan tallene tyde på at Oslo og Trondheim bør gjøre en vurdering av hele spekteret av virkemidler, og være særlig varsomme med å innføre (høyere) elbiltakst i bomringene om de skal nå sine egne klimamål.

5.4.1. Byene viser vei til 2025-målet

Norge er verdens ledende elbilland, og storbyområdene er selve motoren i utviklingen. Skal vi nå målet om at det kun selges nullutslippsbiler i 2025 må byområdene gå foran, og vise at dette er mulig enda raskere enn dette. Ikke bare vil dette være symbolsk viktig, det er også viktig fordi en stor andel av bilparken i Norge befinner seg i disse områdene.