Østre Rosten 4A, 7075 TILLER - NORWAY

Høringssvar Konseptvalg for et nytt system for veibruksavgift og bompenger,

ref. 2022/3873

Innledning

AMCAR viser til konseptvalgutredning utarbeidet av Skatteetaten og Statens vegvesen for fremtidig system for fastsettelse og innkreving av veibruksavgift og bompenger, og presenterer med dette sine synspunkter.

Hensikten med utredningen er å gi en anbefaling fra Skatteetaten og Statens vegvesen om det de mener er et bærekraftig konsept for fremtidig fastsetting og innkreving av veibruksavgift og bompenger. Oppdraget som er gitt fra regjeringen legger betydelig vekt på en treffsikker prising av eksterne kostnader som oppstår ved bruk av kjøretøy. En stor andel av bilistene stilles i dag ikke overfor priser som reflekterer samfunnskostnadene knyttet til veislitasje, lokale utslipp og ulykker.

Våre synspunkter følger nedenfor. Vi legger stor vekt på personvern i vår vurdering.

Om AMCAR

AMCAR er Norges største bilentusiast-organisasjon. Siden 1975 har vi talt bilismens sak, uavhengig av biltype og opprinnelsesland. Som landets største bilentusiast-organisasjon, representerer vi over 62 000 bilentusiaster, med over 29.000 direktemedlemmer og resten fordelt på våre 163 tilsluttede klubber. Ingen annen bilorganisasjon i Norge har flere tilsluttede klubber. Organisasjonen driftes av en administrasjon med 20 ansatte og er ideell.

Vårt fremste mål er å gjøre hverdagen lettere for de som er glad i bilen. Det gjør vi ved å tilby et unikt og skreddersydd medlemstilbud, og med et sterkt samfunnsengasjement for bilglede og bilsport. Vi yter omfattende teknisk bistand og er behjelpelig med alt fra restaureringsdata til teknisk feilsøking, ombygging, amatørbygging, spørsmål om import, om kjøp og salg, advokatbistand m.m. Gjennom Amcar Magazine, ReFuel.no og våre SoMe kanaler kan vi nå ut til opp mot 1 million bilister. Vi drifter også Nordens største forsikringsordning for bilentusiaster.

En av våre absolutte fanesaker er å fremme en god og fornuftig bilpolitikk, også på avgiftssiden. Vi mener reglene må være logiske og velbegrunnede dersom de skal styre folks bilvalg og bilhverdag. Vi har helt fra starten engasjert oss for å bedre vilkårene for import og godkjenning av bil i Norge. Vi har derfor vært drivkraften bak en mengde saker som har hatt stor betydning for norsk bil- og avgiftspolitikk og norske bilentusiaster. AMCAR gjennomfører årlige spørreundersøkelser om bil og bilbruk. Og som høringsinstans for både Finansdepartementet, Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet og Toll- og

avgiftsdirektoratet blir våre synspunkter hørt. I dag er stikkord som frivillighet, kultur, ivaretakelse, sikkerhet, klima- og miljø og bilavgifter våre sterkeste kort i arbeidet med å påvirke myndighetene og politikerne til å føre en fornuftig bilpolitikk.

Vi ønsker å gi bilisten full trygghet om at vi står på bilismens side - hele veien.

Oppsummering:

- **AMCAR mener en tilnærming til *Konsept 1 – Veibruksavgift for nullutslippskjøretøy* er den mest hensiktsmessige av de fire skisserte løsningene. Ambisjonene om overvåkning bør stoppe der.**
- **AMCAR vil sterkt fraråde et hvert system for betaling for bruk av veien der staten overvåker bilister og hvor de til enhver tid kjører. Dette er ikke den type samfunn Norge skal være.**
- **Selv om ikke en løsning med overvåkning er anbefalingen for personbiler fra start, bærer utredningen alt for stort preg av at det er dit man med tiden vil. Det bekymrer oss.**
- **Det bekymrer AMCAR at systemet legger opp til å styre innbyggernes adferd med å pålegge høyere avgifter i perioder. Med mindre man mener at alle skal flytte inn til sentrum og kunne gå til jobb, er en slik løsning, med å straffe skattebetaleren for at han må reise på jobb til «riktig» tid, en gammeldags tanke.**
- **Konseptvalgutredningen påpeker alvorlige personvernutfordringer, og AMCAR ber om at dette gis tung vekt i de videre vurderinger. Våre undersøkelser viser en langt sterkere motstand mot overvåkningsbasert veiprising enn pilot-undersøkelsen i mulighetsstudien gir inntrykk av.**
- **AMCAR er redd for at et system med GPS-overvåkning kan bli uoversiktlig for bilistene, medføre uventet store regninger fordi man kjørte for lenge på «feil sted».**
- **AMCAR frykter at et system med overvåkning av kjøremønster og detaljert prising etter ulike kriterier blir en inntektsmulighet til statskassen som er alt for fristende for politikere å øke over tid for å skaffe seg inntekter.**
- **AMCAR mener det er en fornuftig tilnærming å beholde dagens system for veibruksavgift for bensin- og dieselbiler som er knyttet til drivstoffkjøp ved pumpene, men mener avgiftene burde vært satt lavere enn i dag.**
- **AMCAR mener det er riktig at elbiler betaler veibruksavgift gjennom et påslag per kilometer kjørt, knyttet til systemet for trafikkforsikringsavgiften som administreres av forsikringsselskapene. Faktisk kjørelengde avstemmes mot avtalt årlig kjørelengde på forsikringen.**
- **AMCAR mener avgiften ikke skal differensieres etter hvor man kjører, eller når. Det er å straffe de som har fast arbeidssted- og tid, samt barnefamilier som må hente og levere på SFO, skole og fritidsaktiviteter.**

- **AMCAR er også bekymret for tilgangen på 98 oktan og mener det burde vurderes å sette ned avgiften på dette drivstoffet, slik at det kun blir marginalt dyrere enn 95 oktan. Det vil gi økt insentiv til at tilgjengeligheten opprettholdes.**

Valg av løsning

Utredningen skisserer fire konsepter der konsept 1 er en tilsvarende modell som AMCAR foreslo i sitt forslag til nye bilavgifter i august 2021, hvor man koblet veibruksavgiften for elbiler til innkrevingen av trafikkforsikringsavgiften i forbindelse med forsikring. Forsikringsselskapet har i dag forsikret kjørelengde og står allerede for systemet for innkreving av trafikkforsikringsavgift.

Konsept 2 – Sone, hvor veibruksavgiften varierer mellom by og land, og *Konsept 3 – Posisjon*, som avgiftsbelegger etter tid sted og distanse, innebærer økende grad av overvåkning, der konsept 3 er klart mest bekymringsfullt med hensyn til personvern. AMCAR er sterk motstander av et slikt overvåkningssamfunn, og vil klart fraråde både konsept 2 og 3. Den samfunnsøkonomiske vurderingen gjort i utredningen viser dessuten at konsept 2 og 3 innebærer kostbare investeringer, er dyre i drift, og begge kommer meget dårlig ut på personvern. Kontroll og klage vil også være tidkrevende. Vi mener disse negative forholdene må tillegges stor vekt ved valg av system.

I tillegg mener AMCAR bilens frihetsideal ikke må ødelegges gjennom et påtvunget løpende og overvåkende avgifts-taksameter i bilen. AMCAR mener bompengeinnkreving, som benyttes til finansiering av nye vei for bilistene, kan holdes utenfor et nytt system. Samtidig ønsker vi å påpeke at vi er sterkt kritiske til bypakker der bilistene tvinges til å finansiere andre formål enn vei.

Konsept 4, som er det utredningen anbefaler, er et forslag om en trinnvis realisering, som starter med konsept 1 for personbiler, og konsept 2 for tyngre kjøretøy, men hvor målet synes å være konsept 3 på sikt, <u>som innebærer full overvåkning</u>. Det skremmer oss. Arbeidsgruppen sier selv at «*Med hensyn til ikke-prissatte virkninger vurderes konsept 2 og konsept 3 å medføre en vesentlig forverring sammenlignet med dagens situasjon med hensyn til personvern.*» Det heter videre «*Konsept 3 har høy iboende personvernrisiko, og er det konseptet som sannsynligvis blir vanskeligst å forene med retten til privatliv etter EMK art. 8 og personvernregelverket. Det er korrektive tiltak som kan iverksettes ved at detaljerte data forblir i kjøretøyet og kun et ekstrakt sendes videre til sentrale databaser. Utfordringene er at industrien går motsatt vei med lite logikk og data i kjøretøy og mye sentral lagring i skyen. Konsept 2 har noe mindre detaljer om bevegelse mht. at man kjører i by eller spredtbygd, men teknologien vi har lagt til grunn medfører sporing av kjøretøyets bevegelser.*»

Utredningen sier videre rett ut at «[k]onseptet har et langsiktig mål bilde i tråd med Konsept 3» og indikerer at dette kan gjøres fra 2029.

AMCAR mener disse beskrivelsene tilsier at man burde la konseptene ligge for alltid, ikke bare midlertidig. Illustrasjonsbildet i utredningen illustrerer godt et samfunn vi ikke ønsker oss, som er steg 3

i konsept 4, hvor staten via satellitt overvåker bilister på land, by og storby:

AMCAR vil også påpeke at konsept 1 har noe høyere nåverdi enn konsept 4.

- **AMCAR mener en tilnærming til *Konsept 1 – Veibruksavgift for nullutslippskjøretøy* er den mest hensiktsmessige av de fire skisserte løsningene. Ambisjonene om overvåkning bør stoppe der.**
- **AMCAR vil sterkt fraråde et hvert system for betaling for bruk av veien der staten overvåker bilister og hvor de til enhver tid kjører. Dette er ikke den type samfunn Norge skal være.**
- **Selv om ikke en løsning med overvåkning er anbefalingen for personbiler fra start, bærer utredningen alt for stort preg av at det er dit man med tiden vil. Det bekymrer oss.**
- **Det bekymrer AMCAR at systemet legger opp til å styre innbyggernes adferd med å pålegge høyere avgifter i perioder. Med mindre man mener at alle skal flytte inn til sentrum og kunne gå til jobb, er en slik løsning å straffe skattebetaleren for at han må reise på jobb til «riktig» tid, en gammeldags tanke.**

Personvern, GNSS-sporing og teknologi

Strekningsbasert veibruksavgift og bompenger, som registrerer data om ferdsel som kan knyttes til enkeltindivider, må etterleve Personopplysningsloven og EUs personvernforordning. Utredningen innrømmer at utfordringer ved personvern er en av de sterkeste utfordringene ved GNSS-basert brukerbetaling. Heller ikke bruk av en såkalt «tykk klient» der posisjonsdata aldri forlater kjøretøyet beroliger AMCAR.

«Jamming» og «spoofing», som også kan virke inn på kjøretøy i nærheten og med bilførere som ikke har manipulert systemet, vil kreve rutiner for kontroll og klagehåndtering, som igjen innebærer at data må kunne hentes ut. Vi ser dessuten for oss cyberangrep som en økende trussel i dagens samfunn. Et eventuelt angrep vil ha betydelige konsekvenser for personvernet, samt Norges sikkerhet. Det er heller ikke troverdig at eksakte sanntidsposisjonsdata aldri kommuniseres ut av kjøretøyet i et slikt tenkt fremtidig system. Presset fra enkelte myndigheter for å få tilgang til slike data vil alltid være der.

Mulighetsstudien illustrerer det godt. Konsept 3 er nesten ikke realiserbart om krav til personvern skal tilfredsstilles.

Figur: Personvernrisiko for Konsept 3 – posisjonsbasert veibruksavgift og bompenger (veiprising)

Mulighetsstudien hevder at 80 prosent av de som har prøvd teknologien var positiv til registrering av deres personlige reisedata dersom det bidro til et mer rettferdig bompengesystem. Det stiller vi oss spørrende og sterkt kritisk til. Og hva er definisjonen på «rettferdig»? Spørreundersøkelser utført av AMCAR viser sterk skepsis til slike løsninger. Vår ferske undersøkelse fra januar 2023 viste at 54 pst. var negative, mens kun 24 pst. var positive. Resten var verken positive eller negative, eller visste ikke.

Det har i enkelte sammenhenger vært hevdet at befolkningen overvåkes så mye gjennom for eksempel mobiltelefoner at GNNS-overvåkning i forbindelse med nytt veibruksavgiftsystem ikke utgjør store forskjellen. Forskjellen er likevel at man kan skru av overvåkning på mobiltelefonen om man ønsker. Statlig tvungen overvåkning er noe helt annet og mye mer alvorlig etter AMCARs syn.

- **Konseptvalgutredningen påpeker alvorlige personvernutfordringer, og AMCAR ber om at dette vektlegges tungt i de videre vurderinger. Våre undersøkelser viser en langt sterkere motstand mot overvåkningsbasert veiprising enn pilot-undersøkelsen i mulighetsstudien gir inntrykk av.**

Avgiftssystem

I august 2021 presenterte AMCAR sitt forslag til nytt bilavgiftsystem. Som et ledd i å se inn i fremtiden foreslo vi at dagens system ble videreført for bensin- og dieselbiler, og at elbiler begynner å betale veibruksavgift gjennom et påslag per kjørte kilometer. Veibruksavgiften for elbiler kunne knyttes til systemet for trafikkforsikringsavgiften som administreres av forsikringsselskapene, men med en avstemming for antall kjørte kilometer. Avgiften skulle ikke differensieres etter hvor man kjørte. Systemet er tilnærmet likt det som nå foreslås i utredningen i Konsept 1 og første trinn for personbiler i Konsept 4. AMCAR mener ambisjonene om bedre veiprising ivaretas av Konsept 1 og burde stoppe der.

Det bør ikke innføres GNSS-basert veiprising, både fordi det er overvåkning, men også fordi vi frykter det det blir et sugerør ned i bilistenes lommebok og uoversiktlig hva man betaler. Dessuten vil systemet være kostbart å innføre, både med tanke på installasjoner i tilknytning til veinettet og for alle biler. Et GNSS-system er dessuten svært utsatt for jamming eller annen manipulering. Kontroller i tilknytning til dette vil nødvendigvis bety systemer som bryter med personvernhensyn.

Avgiftsnivå

Utredningen tar utgangspunkt i en flat avgift per kilometer på 30 øre for elbiler som generelt ellers har et langt lavere avgiftstrykk enn bensin- og dieselbiler. Vi mener det tilsier at veibruksavgiften bør ligge lavere for bensin- og dieselbiler, fordi komponentene i engangsavgiften allerede tar sikte på å prise inn eksterne kostnader gjennom både vekt- og NOX-komponent.

Bensin har i dag en veibruksavgift på 4,70 kroner per liter. En bensinbil bruker gjerne en halv til én liter per mil, og veibruksavgiften per kilometer blir da fra 23,5 øre til 47 øre, og inkludert merverdiavgift, som er det prisen privatpersoner vil bli stilt overfor, hhv. 29,4 øre og 58,8 øre.

Finansdepartementets egne tall viser at for alt annet enn tettstedene er dagens veibruksavgift for høy for bensinbiler. De store byene har dessuten såkalte bymiljøpakker som allerede innebærer priser på kjøring langt over de beregnede eksterne kostnadene ved bilkjøring. Beregnede eksterne kostnader for disse tettstedene bør følgelig ikke tillegges vekt i beregningen av en flat sats for veibruksavgift som skal gjelde for hele landet.

AMCAR vil bemerke at kø heller ikke skal regnes inn i veibruksavgiften, ettersom det betyr at bilistene straffes dobbelt, både med kø og avgift. Vi mener bilisten ikke bør straffes for at politikerne ikke prioriterer nødvendig veikapasitet.

Generelt mener vi at myndighetene i større grad må vektlegge de positive effektene av persontransport og godstransport, og slutte å kun se på det som en belastning for samfunnet. Fungerende veinett er en forutsetning for både livskvalitet og utvikling av en velferdsstat.

For dieselbiler ligger veibruksavgiften regnet per kilometer gitt et forbruk mellom 0,5 og 1 liter per mil på mellom 18,25 og 36,50 øre. Amcar mener veibruksavgiften for bensin bør settes ned slik at avgiftssatsen blir lik mht. energiintensitet.

Målt etter energiintensitet ligger satsen for bensin langt høyere enn diesel, med 0,145 kroner per MJ for bensin og 0,081 kroner per MJ for diesel. Veibruksavgiften for bensin bør følgelig settes ned.

En avgiftssats på 2,64 kroner per liter vil likestille bensin og diesel, men om lokale utslipp skal tillegges vekt bør avgiften på bensin likevel ligge noe lavere enn diesel. Og som nevnt innledningsvis bør begge avgiftene settes ned. AMCAR mener dessuten det er gode argumenter for å fjerne veibruksavgiften i sin helhet ut fra den positive verdien bilens mobilitet utgjør for samfunnet.

Sikringskvalitet

For folk med eldre biler og/eller entusiastbiler blir det stadig vanskeligere å fylle riktig drivstoff fordi 98 oktan blir mindre tilgjengelig. Mens mengden drivstoff fylt stabilt går ned grunnet overgangen til eklektiske kjøretøy, utgjør 98 oktan en stabil 3-prosents andel av markedet. Om lag 40 pst. av bensinstasjonene tilbyr slikt drivstoff. Behovet for 98 oktan vil aldri forsvinne – og til sist være den dominerende drivstoffkvaliteten. Det rimer ikke med at tilgangen blir mindre. AMCAR mener ett av flere

tiltak for å opprettholde tilgangen på dette drivstoffet kan være redusert avgift, likevel slik at 98 oktan ikke blir billigere ved pumpen enn 95 oktan. Det andre tiltaket kan være å pålegge at stasjonsnettet har en god geografisk dekning av 98 okt.

- **AMCAR er redd for at et system med GPS-overvåkning kan bli uoversiktlig for bilistene, medføre uventet store regninger fordi man kjørte for lenge på «feil sted».**
- **AMCAR frykter at et system med overvåkning av kjøremønster og detaljert prising etter ulike kriterier blir en inntektsmulighet til statskassen som er alt for fristende for politikere å øke over tid for å skaffe seg inntekter.**
- **AMCAR mener det er en fornuftig tilnærming å beholde dagens system for veibruksavgift for bensin- og dieselbiler som er knyttet til drivstoffkjøp ved pumpene, men mener avgiftene burde vært satt lavere enn i dag.**
- **AMCAR mener det er riktig at elbiler betaler veibruksavgift gjennom et påslag per kilometer kjørt, knyttet til systemet for trafikkforsikringsavgiften som administreres av forsikringsselskapene. Faktisk kjørelengde avstemmes mot avtalt årlig kjørelengde på forsikringen.**
- **AMCAR mener avgiften ikke skal differensieres etter hvor man kjører, eller når. Det er å straffe de som har fast arbeidssted- og tid. Barnefamilier som må hente- og levere på SFO, skole og fritidsaktiviteter**
- **AMCAR er også bekymret for tilgangen på 98 oktan, og mener det burde vurderes å sette ned avgiften på dette drivstoffet, slik at det kun blir marginalt dyrere enn 95 oktan. Det vil gi økt insentiv til at tilgjengeligheten opprettholdes.**

Konklusjon:

AMCAR mener Konsept 1 er det eneste man bør gå videre med. Konsept 2 og 3 er ikke holdbare av hensyn til personvern. Konsept 4 bærer for stort preg av å være første steg mot det overvåkningssamfunnet 2 og 3 innebærer. Det vil AMCAR advare sterkt imot. Vi er dessuten bekymret for at denne typen systemer blir instrumenter for detaljstyring og økte avgifter for bilistene.

Vennlig hilsen,

HILBERG OVE JOHANSEN
General Manager
amcar
RēFUEL

hilberg@amcar.no

Mobil: 92809096