

Innspill til Transport- og kommunikasjonskomiteens behandling av Representantforslagene 26 S og 35 S om satellittbasert veiprising

Opplysningsrådet for veitrafikken takker for muligheten til å presentere våre innspill for komiteen. Vi finner at 35 S ivaretar intensjonen i 26 S, og vil således kommentere de to forslagene i ett. Vi stiller oss bak de fremmede forslagene, med følgende merknader:

- Et dynamisk veiprisingssystem må erstatte dagens bruksavhengige kostnader.
- Satsene i et veiprisingssystem må gjenspeile den samfunnsøkonomiske marginalkostnaden ved bilbruken.
- Prinsippet med forurensere betaler må ivaretas.
- For å sikre legitimiteten i systemet må det være transparent og lett forståelig for bilistene.
- Systemet må være teknologinøytralt.
- Bevegelsesdata skal ikke lagres sentralt. Personidentifiserende data må slettes etter fakturering.
- Anonymiserte stordata innsamlet gjennom veiprising skal være offentlig forvaltet, og kun benyttes til forskning og utvikling.

Bakgrunn

Regjeringspartiene sier i sin regjeringserklæring at de i perioden vil «starte arbeidet med et bilavgiftssystem som er bærekraftig etter 2025.» Vi mener at en offentlig utredning av et system med dynamisk veiprising som erstatning for dagens bompenger og bruksavhengige bilavgifter vil være et viktig skritt i retning av å oppfylle dette målet. Et system som baserer seg på den faktiske veibruken, og som reflekterer den samfunnsøkonomiske marginalkostnaden ved bilbruk, vil være bærekraftig også etter overgangen til et nullutslippssamfunn. Et slikt system vil også fordele kostnaden mer rettferdig blant befolkningen, og hindre at tilfeldigheter skaper «vinnere» og «tapere» i avgiftssystemet.

Bærende prinsipper

For at et slikt system skal fungere optimalt og ivareta intensjonene må noen viktige prinsipper ligge til grunn. Det første er at satsene som settes gjenspeiler den samfunnsøkonomiske marginalkostnaden ved veibruken. Dette vil innebære at det blir dyrere å bruke veien i tettbygde strøk, i rushtiden, om vinteren og med mer forurensende kjøretøy, fordi den samfunnsøkonomiske marginalkostnaden i disse tilfellene vil være høyere. Tilsvarende vil det være billigere å bruke veien når presset på veinettet er lavere og miljøbelastningen fra kjøretøyet er mindre. Det andre er at prinsippet med at forurensere betaler ivaretas, og at dette prinsippet er teknologinøytralt. Det er utslippene fra kjøretøyet, ikke teknologien det er drevet av, som skal avgjøre avgiftsbelastningen. Et tredje prinsipp er at systemet



skal være transparent og lett forståelig. Den senere tids kraftige motstand mot dagens bompenge-system viser viktigheten av at veibrukerne ser sammenhengen mellom egen veibruk og avgiftsbelastningen de blir pålagt. En opplevelse av at avgiftsbelastningen er rettferdig er avgjørende for legitimiteten til et eventuelt veiprisings-system.

Hvilke avgifter bør omfattes?

OFV mener det er lite hensiktsmessig om alle dagens bil- og veirelaterte avgifter omfattes av en dynamisk veiprising. Vi skiller mellom bruksavhengige og bruksuavhengige avgifter. Sånn OFV ser det er det i hovedsak de bruksavhengige avgiftene som kan knyttes til den samfunnsøkonomiske marginalkostnaden ved bilbruken. Det er derfor disse som bør omfattes av en dynamisk veiprising. Videre er de anskaffelsesrelaterte avgiftene viktige insentivvirkemidler for å påvirke sammensetningen av bilparken, og det vil være lite hensiktsmessig å gi fra seg disse virkemidlene.

Teknologi og personvern

Ved siden av å være en mer rettferdig og hensiktsmessig måte å fastsette og kreve inn avgifter, vil dynamisk veiprising også være et mye mer effektivt og presist trafikkstyringsverktøy enn dagens rushtidsavgifter med bomsnitt. For å kunne dra fullt nytte av mulighetene som ligger i et satellittbasert veiprisings-system forutsettes det at det tas i bruk teknologi som samler og bearbeider informasjon om bilens geografiske plassering. Det er svært viktig at personvernet ivaretas i innsamling, bearbeiding og lagring av disse dataene, og at bruken av innsamlet stordata er strengt regulert. For å ivareta personvernet bør bevegelsesdata kun lagres lokalt i det enkelte kjøretøy, og at kun tekstinformasjon sendes til innkrever. Vi støtter det fremmede forslaget i at personidentifiserende data skal slettes umiddelbart etter fakturering.

Anonymiserte stordata innsamlet gjennom veiprising vil være av stor verdi for forskning og utvikling. Dataene må derfor eies og forvaltes av det offentlige, for å sikre at de brukes på en forsvarlig og samfunnsnyttig måte.

OFVs anbefaling

Det bestilles en offentlig utredning for et satellittbasert veiprisings-system til erstatning for dagens bruksavhengige bilavgifter. Dette systemet må basere seg på den samfunnsøkonomiske marginalkostnaden ved bilbruken. En utredning må inneholde et utkast til hvordan denne skal fastsettes. Systemet må være teknologinøytralt, transparent og det må ivareta prinsippet om at forurenser betaler. Innsamling og oppbevaring av data må gjøres på en måte som ivaretar personvernet.