



GPS-basert veipricing – fremtidens bilavgift?

Nederland planlegger å erstatte avgifter ved kjøp av bil med veipricing. Avgiftene blir avhengig av når, hvor og hvor langt man kjører. Det kan gi en yngre og mer trafikksikker bilpark, med redusert lokal forurensning. Men vil det gi en klimagevinst? Og hva med personvernet?

Hvordan virker veipricing?

GPS-basert veipricing innebærer at alle biler utstyres med en GPS-sender som registrerer når, hvor og hvor langt den enkelte bilen kjører. Bileieren mottar så en regning basert på en kilometeravgift som beregnes ut fra biltypens CO₂-utslipp. Et slikt system planlegges innført i Nederland frem mot 2018 (se boks). Dermed vil man beskatte bruken av bilen, og den som forurenser skal betale for forurensningen. Systemet skal gjelde for både personbiler og biler som brukes i yrkesformål.

Et slikt system kan gjøres svært fleksibelt. Det kan for eksempel innføres en ekstra avgift på kjøring på særlig køutsatte strekninger i rush-tiden, eller det kan gis redusert avgift for personer bosatt i særlig grøntstrøket. Videre kan biler som bruker sertifisert biodrivstoff få en lavere avgift.

Har vi ikke nok bilavgifter?

I Norge og de aller fleste andre land betaler vi i dag avgifter til staten ved kjøp av ny bil. GPS-basert veipricing kan innføres som en hel eller delvis erstatning for slike kjøpsavgifter.

Gir det tryggere biler og lavere utslipp?

I Norge betaler vi ca. 150.000 kroner i avgift ved kjøp av en gjennomsnittlig stasjonsvogn med 150 hk. Fjernes denne avgiften – helt eller delvis – vil flere få råd til å kjøpe seg ny bil. Fjerning av kjøpsavgiftene vil derfor gi en raskere utskiftning av bilparken, og en tryggere bilpark med redusert lokal forurensning.

Forutsetninger for klimagevinst

Klimagassutslippene fra veitrafikken er på ca. 10 millioner tonn årlig, tilsvarende ca. 20 % av våre samlede utslipp. Utslippene forventes å øke til ca. 12 millioner tonn innen 2020. Dersom veipricing kan føre til mindre bilkjøring og økt salg av energieffektive biler, vil det kunne ha en positiv klimaeffekt.

Klimagevinsten vil imidlertid ikke komme automatisk. Den vil avhenge av at avgiftssystemet bidrar til at de som kjøper ny bil velger en bil med vesentlig lavere utslipp enn den de bytter ut. Tilbudet av biler med lave utslipp øker nå i alle størrelsesklasser, og tilbudet forventes å øke enda mer i årene som kommer. Men hvis denne muligheten skal utnyttes må bruk av biler med høye utslipp beskattes vesentlig hardere enn biler med lave utslipp. Klimagevinsten vil derfor avhenge av at politikerne vedtar en tilstrekkelig differensiert beskatning.

Klimagevinsten kan også motvirkes av at billigere biler fører til flere biler per husstand, og at den samlede bilbruken i landet dermed øker. Dette kan spise opp en eventuell gevinst fra at veipricing har ført til flere biler med lave utslipp på norske veier.

Enkel teknologisk løsning

For å løse klimautfordringene vil vi trenge ny teknologi, også innen transportsektoren. Det stilles store forventninger til andre og tredje generasjon biodrivstoff, samtidig som bred bruk av hydrogen kan gi vesentlig klimagevinster. Teknologeutvikling er imidlertid tidkrevende, og det kan ta lang tid før de nye teknologiene vil gi

**Saken forklart:
GPS-basert veiprising – fremtidens bilavgift?**

Redaksjon

Jon Fixdal, Tore Tennøe

Mer informasjon

www.teknologiradet.no

omfattende klimagevinster. GPS-systemer som kan brukes i veiprising er derimot kommersielt tilgjengelig teknologi. Den kan tas i bruk raskt.

Et dilemma for politikerne

Bilavgiftene brukes til å betale for de eksterne virkningene av bilbruken: kø, støy, veislitasje, ulykker og utslipp til luft. Avgiftene bidrar imidlertid også til å finansiere barnehager, skoler, eldreomsorg og andre deler av velferdsstaten.

Dilemmaet for politikerne er at dersom avgiften på bruk settes for lavt kan det gi økt bilbruk med tilhørende begrenset klimagevinst. Settes avgiften derimot for høyt og gir kraftig reduksjon av bilbruken, vil statens inntekter fra bilavgiftene kunne avta. Hensynet til statens inntekter kan derfor være i konflikt med ønsket om redusert bilbruk og en mindre forurensende bilpark. Bør staten akseptere reduserte inntekter fra bilavgiftene?

En trussel mot personvernet?

GPS-basert veiprising kan utgjøre en trussel mot personvernet. Man vil i teorien kunne

overvåke hvor bilister er til enhver tid. Registrerte data vil kunne overføres fortløpende til sentrale databanker. Dette vil utvilsomt innebære en vesentlig overvåking av bilistene.

Det må imidlertid vurderes om et system for GPS-basert veiprising kan implementeres på en slik måte at det reduserer konfliktene med personvernet. Sentrale spørsmål for personvernet er hvor ofte data overføres fra den enkelte bil til de sentrale datalagrene, hvilken informasjon som lagres, og hvor lenge dataene lagres.

For veiprisingsformål holder det å vite hvor langt hver enkel bil har kjørt innenfor hver enkelt avgiftssone. Man trenger ikke vite nøyaktig *når* en bestemt bil har kjørt på strekninger med særlig ruhshtidsavgift, eller hvilken strekning det var. Det holder å vite hvor mange kilometer bilisten har kjørt på slike veier.

Informasjonen om den enkelte bils kjøremønster kan så lagres i bilens GPS-system, og overføres til regningsutsteder for eksempel én gang i måneden. Dermed vil man unngå sanntids overvåking av bilbruken.

En slik registrering av data kan imidlertid være utilstrekkelig. Hva gjør man for eksempel hvis en bileier vil klage på det hun mener er feilaktig ilagt avgift? Seriøs klagebehandling kan da kreve at mer detaljerte data er lagret. Kan en løsning kan være at data lagres i bilen og kun overføres til regningsutsteder ved slike konflikter, og etter bileiers eksplisitte samtykke?

GPS-basert veiprising i Nederland

Nederlandske myndigheter planlegger å innføre GPS-basert veiprising. Systemet skal innføres gradvis med start i 2012, og være ferdig utrullet i 2018. Da skal alle kjøpsavgifter på bil være fjernet og erstattet med avgifter på bruk av bilen.

Bilistene vil motta en regning basert på bilens CO₂-utslipp, en fast kilometeravgift, samt en tilleggsavgift på bruk av særlig trafikkutsatte strekninger i rushtiden. Avgiften for en gjennomsnittlig personbil vil være ca. 50 norske øre per kilometer når systemet er fullt installert i 2018.

Nederlandske myndigheter mener bruksavgifter på bil vil gjøre bilistene mer bevisste på egen bilbruk, og bidra til reduserte klimagassutslipp, mindre lokal forurensning og mindre køer.

Det avholdes parlamentsvalg i Nederland 9. juni 2010. Innføringen av GPS-basert veiprising avhenger av at det nye parlamentet godkjenner ordningen.

Teknologirådet er et uavhengig, rådgivende organ for teknologivurdering. Det ble opprettet ved kgl. res. 30.april 1999 etter initiativ fra Stortinget. "Saken forklart" utgis av Teknologirådets sekretariat.