

Skatteetaten  
horingsinnspill@skatteetaten.no

Dato: 01.02.2023  
Vår ref.: Finans Norge og TFF  
Deres ref.: 2022/3873

## Høringsvar – Konseptvalg for et nytt system for veibruksavgift og bompenger

På oppdrag fra Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet har Skatteetaten og Statens vegvesen gjennomført en konseptvalgutredning for fremtidig system for fastsettelse og innkreving av veibruksavgift og bompenger. Finans Norge og Trafikkforsikringsforeningen (TFF) ønsker med dette å gi sine innspill.

Vårt hovedbudskap er at avgiftsinnkrevingen ikke bør tillegges forsikringsnæringen. Om næringen likevel skal ilegges oppgaven, er det i så fall ønskelig at oppgaven håndteres av TFF på vegne av næringen.

### **Veibruksavgift med kilometer som avgiftsgrunnlag på nullutslippskjøretøy**

Bakgrunnen for utredningen er behovet for å endre dagens system for veibruksavgift og bompenger med et mer bærekraftig og treffsikkert system for prising av bruk av vei. Vi vil i dette høringssvaret fokusere på veibruksavgift med kilometer som avgiftsgrunnlag på nullutslippskjøretøy. I konsekvensutredningen er det foreslått at næringslivsaktører (særlig avgiftspliktige) vil kunne stå for innkreving av kilometerbasert veibruksavgift på nullutslippskjøretøy. Blant mulige aktører er forsikringsselskapene og TFF nevnt.

### **Forsikringsselskapene**

Forsikringsnæringen bør fokusere på sitt samfunnsoppdrag og fremstå som en tydelig trygghetsleverandør. Sammenblanding av rollen som forsikringsgiver og avgiftsinnkrever vil kunne ha utilsiktede og uheldige konsekvenser. Det er derfor uhensiktsmessig å tillegge forsikringsgivere rollen som innkrever. Det er også betydelig usikkerhet knyttet til nødvendige investeringer i teknologiløsninger og kundeservice.

Det er ikke hensiktsmessig at forsikringsselskapene krever inn ytterligere avgifter utover dagens trafikkforsikringsavgift. Forsikringsselskapene har til sammen ca. 30 ulike forsikringssystemer hvor det vil bli behov for omfattende system- og prosertilpasninger for hvert enkelt selskap, og investeringskostnadene og vedlikehold knyttet til dette vil bli omfattende. De fleste forsikringsselskapene har dessuten i dag ikke teknologi som understøtter en videreutvikling av veibruksavgift fra et steg 1 med manuelt innrapportert kjørelengde til mer automatisert registrering.

Vi slutter oss derfor til utfordringen som er anført i høringsdokumentene (vedlegg 5-7 til KVV Veibruksavgift og bompenger).

I tillegg til overnevnte vil det oppstå flere negative forsikringsmessige konsekvenser dersom forsikringsselskapene tillegges ansvaret for å kreve inn veibruksavgift. Under vil vi punktvis synliggjøre og kort kommentere dette:

- Uheldig sammenblanding av bilforsikring og avgifter. Kun en mindre del av prisen (ca 40%) er koblet til produktet forbruker kjøper. Med en kjørelengde på 20 000 km, vil samlede avgifter til staten utgjøre ca. 60 % av prisen som el-bileier vil bli avkrevd av forsikringsselskapet, (veibruksavgiften utgjør 40 % og TFA 20 %). Gitt en forsikringspremie på kr. 6.000,- med tillegg av TFA kr. 3.000,- og i tillegg veibruksavgift kr. 6.000,- = totalsum kr. 15.000,-. Dette gjør det vanskeligere for forbruker å vurdere ulike forsikringer, prisendringer på selve forsikringen og gjøre det mindre forståelig hva de faktisk betaler for.
- Ved sammenligning av ulike leverandører vil det bli vanskeligere å forstå ulikheter og sammenhenger. Avgiftsnivået vil dominere prisbildet. Fra næringens side er det uheldig og utfordrende at folk oppfatter avgiftene som en dyrere forsikring.
- Stor risiko for underforsikring. På grunn av kostnadsøkning vil sannsynligvis langt flere enn i dag velge en lavere kjørelengde enn faktisk behov for å spare penger på totalsummen (forsikring og avgift). Ved skader og overskredet avtalt kjørelengde følger erstatningsavkortning
- Kasko og trafikksikkerhet. Summen av forsikring og avgift, som bileier i stor grad vil oppfatte som bare forsikring, blir såpass stor at bileier, for å spare penger, ønsker å redusere forsikringsdekningen ved å droppe kasko. Forsikringsprisen vil da bli lavere, men vil kunne føre til unnlattelse av påkrevd reparasjon med påfølgende trafikksikkerhetsmessige konsekvenser
- Egenandelsøkning på grunn av høyere totalsum. For å få lavere forsikringspremie fryktes det at forsikringskunden velger en så høy egenandel at bileier får økonomiske problemer når skade inntreffer
- Faktureringsløsning for veibruksavgift kan gjøre at fritt bytte av forsikringsselskap vil bli vanskeligere for kundene. Ved hyppig forsikringsbytte vil det bli også kunne bli mer komplisert og krevende å håndtere innkreving

Om forsikringsselskaper får rollen som innkrever, vil det kunne begrense konkurransen i markedet på flere måter. Det vil bli vanskeligere for kunden å sammenligne forsikringspriser på tvers, og faktureringsløsninger for veibruksavgift vil kunne gjøre det vanskeligere for kunde å bytte forsikringsselskap. Det vil også kreve store investeringer i teknologiløsninger og kundeservice, og gi en økt risiko for underforsikring hos kundene.

### Trafikksikringsforeningen (TFF)

For steg 1 isolert sett vil TFF være bedre egnet enn forsikringsselskapene som avgiftsinnkrever, men det vil også for TFF være en rekke ulemper ved å bli ilagt innkrevingsoppgaven.

Alle forsikringsselskaper som tilbyr trafikksikring i Norge, er lovpliktige medlemmer i TFF og benytter TFFAuto som kilde til forsikringsinformasjon på forsikringspliktige kjøretøy. TFFAuto administreres og driftes av TFF.

Dersom forsikringsnæringen mot formodning skulle bli tillagt ansvaret som innkrever, er det mer hensiktsmessig og samfunnsøkonomisk lønnsomt at TFF på vegne av næringen og på selvstendig basis håndterer dette. I et slikt scenario vil kun TFF bli avgiftssubjekt og særavgiftspliktig.

Selv om TFF med systemutvikling og investeringer vil være i stand til å kreve inn veibruksavgift for et steg 1 basert på manuell innmelding av kjørelengde til Statens vegvesen, er det klare ulemper ved å la TFF være innkrever.

#### Ulemper:

- Innkreving av en veibruksavgift er ikke TFFs formål og vil ta fokus fra de samfunnsviktige oppgavene TFF har
- Det vil kreve betydelige investeringer i forbindelse med kundehenvendelser med det transaksjonsvolumet man kan forvente her, og med oppbygging av en omfattende kundeservicefunksjon som vil måtte håndtere store mengder kundehenvendelser
- Konsept 4 i KVUen beskriver et steg 2 med en teknisk løsning for tunge kjøretøy som man ser for seg samordnet med løsningene i Sverige og Danmark. Denne type løsninger er langt utenfor TFFs kompetanseområde, og TFF har i dag ikke teknologiløsninger som er rigget for dette
- En eventuell videreutvikling av steg 1 for lette nullutslippskjøretøy fra manuell innrapportering av kjørelengde til mer automatiserte registreringsløsninger (ala steg 2 for tunge kjøretøy) som vil medføre ytterligere investeringer. Vi oppfatter at innkrever i første fase også må kunne håndtere fremtidige krav til mer automatiserte løsninger

Dersom forsikringsnæringen skal kreve inn veibruksavgift, vil det til være vesentlig mer formålstjenlig at TFF bli ilagt innkrevingsoppgaven enn forsikringsselskapene:

#### Fordeler:

- Bærekraftig – gjenbruk av infrastruktur – kun TFFAuto må tilpasses – ett system som må tilpasses, ikke 30 systemer
- Krever ingen system- og prosesstilpasning hos forsikringsselskapene
- Sammenlignet med om selskapene måtte håndtert dette, vil TFF-løsningen ikke påvirke konkurransen negativt – hvilket vil være en fordel for forbruker
- Kundereisen hos forsikringsselskapene vil ikke bli forringet
- Mindre sammenblanding av forsikring og avgift for forbruker – enn om forsikringsselskapene skulle ha stått for innkrevingen
- Forsikringstaker vil ikke oppleve en dyrere forsikring

For TFFs vedkommende vil en eventuell innkreving av veibruksavgift medføre ekstra kostnader. Dersom TFF skulle bli avgiftssubjekt og særavgiftspliktig, forutsettes det at samtlige drifts- og innkrevingsrelaterte kostnader til veibruksavgift vil bli dekket gjennom avgiften eller på annen relevant måte.

### **Grunnlag for veibruksavgift - kilometerrapportering**

En positiv sideeffekt av at Statens vegvesen samler inn informasjon om kjørte kilometer, kan bety økt sikkerhet for at forbruker unngår underrapportering av kjørelengde og unngår eventuell avkortning ved et skadetilfelle.

Uansett hvilken innkrevingsløsning som velges, forutsettes det at kjøretøyeier/-bruker rapporterer inn kilometer til Statens vegvesen som deretter gir det som underlag til den særavgiftspliktige som fakturerer kjøretøyeier og krever inn avgiften fra kjøretøyeier. Bransjen anser at Statens vegvesen vil være den instansen som er best egnet både til å håndtere innrapportering og håndheve eventuell manglende innrapportering gjennom kontroll- og sanksjonsordninger.

Forsikringsselskapene har i dag svært omtrentlige data/ofte dårlig datakvalitet om kjørte kilometer. For at kjøretøyeiere/-brukere kun skal betale forsikring for faktisk kjørelengde og samtidig slippe avkortning ved skade, vil det være en stor fordel om kilometerstanden gjøres tilgjengelig for alle forsikringsselskapene fra Statens vegvesen gjennom TFFAuto.

Med vennlig hilsen  
**Finans Norge**

Hege Hodnesdal  
Direktør prosessområdet skadeforsikring

Med vennlig hilsen  
**Trafikkforsikringsforeningen**

Ståle Solem Ingebrigtsen  
Administrerende direktør

*Dokumentet er godkjent elektronisk og trenger derfor ingen håndskrevne signaturer*