

Høye avgifter på landtransport i Norge

- betydning for transport og annen næringsvirksomhet

av

Thorkel Askildsen, Dag Bjørnland
og Tom Granquist

Forskningsrapport 4/2001

Handelshøyskolen BI
Institutt for logistikk

Thorkel Askildsen, Dag Bjørnland og Tom Granquist:
Høye avgifter på landtransport i Norge - betydning for transport og annen næringsvirksomhet

© Thorkel Askildsen, Dag Bjørnland og Tom Granquist

2001

Forskningsrapport 4/2001
ISSN: 0803-2610

Handelshøyskolen BI
P.b. 580
1302 Sandvika
Tlf: 67 55 70 00
URL: www.bi.no

Trykkeri: Nordberg hurtigtrykk

Rapporten kan bestilles fra:

Juul Møller Bøker
Telefon 67 55 74 51
Fax: 67 55 74 50
Mail: jmbok@online.no

Forord

Rapporten dokumenterer resultatene fra et oppdragsprosjekt utført for Nærings- og handelsdepartementet med det formål å analysere den betydning avgifter har på norsk landtransport i et internasjonalt perspektiv og med fokus på tidsforløpet. Hovedvekten er lagt på vegtransport, men jernbanetransport behandles også

Det ligger ikke innenfor prosjektets rammer å foreta noen total analyse av sammenhenger mellom priser, kostnader og konkurranseforhold for norske transportører. I noen grad analyserer vi priser og totalkostnader i kapittel 1, men hovedvekten har vært på avgiftenes betydning for konkurranseforholdene.

Det teoretiske grunnlaget for analysene bygger på logistikk med vekt på kostnader, interorganisatoriske relasjoner og konkurransefordeler og markedsøkonomi med vekt på markedsatferd og atferdens forutsetninger. Statsvitenskapelige elementer med vekt på forståelse for hvordan forvaltningen fungerer og samspiller nasjonalt og i tilknytning til Den europeiske union (EU), inngår også analysen.

Prosjektet er gjennomført dels som litteraturanalyser, dels som case-analyser av et antall utførte lastebilurer mellom Norge og utlandet sammenholdt med lignende turer for utenlandske produsenter. I prosjektet er det lagt vekt på synspunkter på utviklingen fremover. Både case-analysene og viktigheten av å se avgiftene i et tidsforløp representerer originale bidrag til forståelsen av hvilke muligheter som foreligger for fremtidige avgiftsordninger.

Under prosjektets gjennomføring har vi fått verdifulle opplysninger og utlån av grafisk materiale fra Norges Lastebileier-Forbund (NLF) og Transportbrukernes Fellesorganisasjon (TF). Hos NLF har kontakten vært transportøkonom Ole Helmick Øen.

Verdifulle opplysninger om transportpriser i "spotmarkedet" har vi fått av bilmegleren Harald Brekke hos Roadbroker og hos trafikklederne Gunnar Rønningen og Sigurd Therkelsen hos Danzas-ASG. I Brussel har vi fått god hjelp og innsikt av samferdselsråd John Arild Jenssen ved Den norske EU-delegasjonen og ved EU av Chef d'Unitié Dirk Van Vreckem.

Kontakten hos oppdragsgiver har vært underdirektør Brynjulv Steinnes.

Prosjektet er gjennomført av stipendiat Thorkel Askildsen, professor Dag Bjørnland og samferdselssjef Tom Granquist, og rapporten er skrevet av disse tre.

Prosjektet er gjennomført ved Institutt for Logistikk, Handelshøyskolen BI med professor Dag Bjørnland som prosjektleder.

Sandvika, februar 2001

Dag Bjørnland
Professor

Innhold

Abstract	7
Sammendrag.....	9
1 Avgifter, transportkostnader og konkurranseevne	22
2 Avgifter på landtransport.....	34
2.1 Vegavgifter i Norge i et tidsforløp.....	34
2.2 Statens inntekter av biltrafikken øker.....	37
2.3 Avgifter på jernbanetransport	38
2.4 Vegavgifter for lastebiler i utvalgte konkurrerende land i et tidsforløp.....	41
2.5 Sammenlignende analyse av Norge og konkurrentland	46
3 Eksemplifisering av avgiftsforskjeller ved sammenligning av enkeltturer.....	56
3.1 Litt om kjøretøy.....	58
3.2 Aluminiumsfelger fra Høyanger til Ingolstadt. Sammenligning med levering fra Hoboken.....	60
3.3 Transport av fersk laks fra Aukra til Pollaouen. Sammenligning med levering fra Glasgow	64
3.4 Transport av elektriske artikler fra Stjørdal til Calais. Sammenligning med levering fra Östersund.....	71
3.5 Topografiens innvirkning på dieselavgiftsforskjeller.....	78
3.6 Konklusjon.....	80
4 Policy-implikasjoner	86
Referanser.....	91
Vedlegg.....	89

Abstract

The report documents a project carried out for the Norwegian Ministry of Trade and Industry. The purpose of the project has been to analyse the significance and consequences of high excise duties and transport related taxes on land transport in Norway. Literature studies and cases of actually performed international truck trips have been studied.

Both the national geographic handicap and the high excise duties and transport related taxes result in much higher cost levels for Norwegian transporters than experienced by their foreign competitors. Since the middle of 2000 excise duties have been significantly reduced and approach levels comparable with other countries in the European Economic Area. This is also a necessary long-term condition for a competitive Norwegian trucking industry.

Key words:

Excise duties, taxes, fuel consumption, competition, international land transport, case studies, Norway.

Emneord:

Avgifter, skatter, drivstofforbruk, konkurranse, internasjonal landtransport, case-studier, Norge.

Sammendrag

Norge har en svært utadvendt økonomi, f.eks. målt med eksportens og importens andeler av bruttonasjonalproduktet. På grunn av den store betydning utenrikshandelen har for Norges økonomi, spiller de politiske og økonomiske forholdene i utenrikshandelen en større rolle for næringslivets verdiskaping i Norge enn i mange andre land. Det er naturlig å sammenligne Norge med. Forholdene har naturligvis mange dimensjoner som til sammen gjør det mer eller mindre lett for norsk næringsliv å konkurrere med utenlandske virksomheter. De samlede fordeler og ulemper er det derfor viktig å ha et avklart og bevisstgjort forhold til med tanke på at de bør være mest mulig gunstige for det nasjonale næringsliv.

Den betydelige avstand norsk næringsliv har til sine kontinentale markeder, vil isolert sett være et handikap i konkurransen med utenlandsk næringsliv om markedsposisjon. Hvor stort dette handikap kan være, avhenger naturligvis av faktiske transportruter og valgte transportformer, varemengder og varegrupper, samferdselspolitikk og andre forhold som det ligger utenfor rapporten å studere.

I det lange løp vil det i et internasjonalt, liberalisert transportmarked ikke være mulig å benytte norske transportører om disse ikke er konkurransedyktige. Liberaliseringen av forholdene i transportvirksomhet fører til at om ikke norske transportbedrifter kan konkurrere med utenlandske, vil de norske etter hvert bli trent ut av markedet for utenrikshandelen. Det kan se ut som om det er dette som nåholder på åskje i godsbiltransport.

I praksis kan det naturligvis være mange forhold som belyser konkurranseforholdene i en bransje, og avgifter vil bare være ett sett forhold. I spesielle situasjoner kan imidlertid avgiftene være utslagsgivende både for virksomhetenes muligheter for konkurranse og overlevelse. Det er slik vi kan forstå de store demonstrasjonene fra firmaer i godsbiltransport i Norge så vel som andre steder i Europa i 2000. Dette er gjort sannsynlig i rapporten på grunnlag av opplysninger fra flere kilder. Konklusjonen er at i en situasjon som den man opplevde i 2000, kan endringer i avgifter bli "et være eller ikke-være" for selskaper.

Norge med sin store avstand til markedene, sin kompliserte geografi og topografi og vanskelige klima har noen konkurransemessige handikap som det er viktig å kompensere for best mulig ved en fornuftig samferdselspolitikk

og gode politiske rammebestemmelser. Dette naturgitte handikap kan kompenseres ved ny og bedre infrastruktur (faste forbindelser, stabile helårsforbindelser, tunneler, større tillatt akseltrykk, vogntoglengde og totalvekt, bedre horisontal- og vertikalkurvatur osv), bedre drift og vedlikehold av infrastruktur og fornuftig skatte- og avgiftspolitik. Dessverre har vedlikehold for veg, jernbane og kystled vært forsømt i mange år, og investering i transportinfrastruktur regnet i forhold til landets bruttonasjonalprodukt ligger under vesteuropeisk gjennomsnitt. Med høye avgifter skjerpes det naturgitte handikap i stedet for at samferdselspolitikken burde søkt å mildne det.

Vi kan finne et kostnadsmessig uttrykk for det samlede handikap i transport om vi kjenner logistikkostnadene og deres relative andel av næringslivets omsetning. Disse kostnadene løp i 1997 opp i 11,7% av omsetningen på grunnlag av en definisjon som omfattet inn- og utgående transport, lager, administrasjon og planlegging. Transportkostnadene utgjorde samlet sett 68% av logistikkostnadene. I Europa var kostnadsandelen totalt sett betydelig lavere, spesielt transportandelen.

Dersom det beregnede overslag over transportkostnadene på 7,9% av omsetningen var realistisk for den samlede omsetning i 1997 i jordbruk, skogbruk, fiske, bergverk (eksklusive gass og olje fra norsk sokkel), industri og handel, utgjorde transportkostnadene 48 milliarder NOK det år. Dersom andelen kunne reduseres med 1 prosentpoeng, ville transportkostnadene gå ned med 6 milliarder NOK. Det er trolig fullt mulig å spare et par prosentpoeng ved endringer i de politiske rammebetingelser. Selv om det er avgifter som står i fokus i rapporten, er også investerings- og vedlikeholdspolitikken med hensyn på offentlig transportinfrastruktur omtalt som støtte for et slikt utsagn.

Det har vært ført en årelang diskusjon i Norge om avgifter på godsbiler for å få mer gods over på jernbanen. Når det gjelder mulighetene som jernbanen kan ha i det internasjonale transportmarked, vil disse avgjøres av jernbanens egen konkurransekraft.

Diesellokomotiver er pålagt CO₂-avgift og i prinsippet tilleggsavgift for svovel for det tilfellet at diesel har så høyt svovelinnhold at det kommer over minimumsgrensen. Både person- og godstog betaler elektrisitetsavgift. Dessuten betaler jernbanen en kjøreveavgift på 1 øre pr brutto tonnkilometer. Størelsen på denne avgiften har til en viss grad vært politisk bestemt.

I Regjeringens forslag til Nasjonal transportplan 2002-2011 gis godstransport på jernbane fortsatt en konkurransefordel vis-à-vis vegtransport. Dieseldrevne lokomotiver kan fortsette å kjøre uten å betale autodieselavgift, og kjøreveavgiften blir heller ikke foreslått øket til det nivå Transportøkonomisk institutt (TØI) har beregnet, nemlig 1,2 øre pr tonnkm for el-drevne tog og 2,2 øre pr tonnkm for dieseldrevne tog.

Jernbanen har muligheter for å erobre nisjer i transportmarkedet når transporter skjer over en viss avstand, som avhenger av hvor mye ekstra omlasting som er nødvendig og av terminalforholdene. For å bli konkurransedyktig må transportavstanden være over 300 km, i praksis trolig over 500 km. De transportene som vil være mest aktuelle i utenrikshandelen, foregår normalt over betydelig større avstander.

I en analyse som er relevant for jernbanens trafikk over Kornsjø kan forutsetningen for en konkurransedyktig jernbane gjengis under følgende stikkord:

- ✓ bedre organisasjon,
- ✓ fokus på kundeperspektiv,
- ✓ aktiv markedsbearbeiding,
- ✓ høyere kvalitet på infrastrukturen,
- ✓ mer effektiv terminalhåndtering,
- ✓ produktutvikling og ny teknikk.

Vi ser at analysen ikke lister opp høyere avgifter i godsbiltransport som en forutsetning for en konkurransedyktig jernbane. Dette er etter vårt syn også et riktig utgangspunkt. Jernbanens fremtid ligger i de positive tiltak den selv må gjennomføre og ikke i de negative tiltak overfor konkurrenter.

Så lenge Norge kunne betraktes som en øy i forhold til det europeiske fastland, hadde norsk internasjonal jernbanetransport betydelige handikap. Med åpningen av fast forbindelse over Øresund sommeren 2000 og fast forbindelse over Storebælt noen år før, er situasjonen betydelig forbedret. Med sikte på de viktige fisketransportene fra Norge er det nå opprettet direkte jernbaneforbindelse mellom Narvik/Alnabru og Padborg i Danmark. Narvik - Padborg gjennomføres på 36 timer og Alnabru - Padborg på 17 timer. Jernbanen kan med rimelige infrastrukturavgifter og internasjonal organisering finne en for jernbanen viktig nisje i internasjonal godstransport. Den jernbanepolitiske utvikling i Den europeiske union (EU) kan nå tyde på at innen 2008 vil jernbanenettet i EU være åpnet for internasjonal konkurranse.

Avgiftene på motoriserte kjøretøyer registrert i Norge består av flere elementer. I rapporten behandles først og fremst:

- ✓ vektårsavgift (egentlig vektgradert årsavgift),
- ✓ dieselavgift.

Statens inntekter av biltrafikken utgjør en viktig inntektskilde for staten. Gjennom særavgiftene innkasserte staten i 1997 over 29 milliarder NOK. Legger vi til det norske bilister og transportører betaler i tollavgifter og merverdiavgift på særavgiftene ved eie, kjøp og bruk av kjøretøyer, var statens inntekter av biltrafikken i 1997 34,7 milliarder NOK. I tillegg kommer bompengene som trafikantene betaler, og som utgjorde nær 2 milliarder NOK i 1997. Bilistene betaler dessuten personskadeavgift over bilforsikringen. Når vi regner inn alle typer avgifter, ble statens inntekter fra biltrafikken totalt sett over 40 milliarder NOK.

Staten oppkrevede i 1997 3,4 milliarder NOK i autodieselavgift og 0,3 milliarder NOK i vektårsavgift. Dieselavgiften er således dominerende i forhold til vektårsavgiften.

Statens inntekter av særavgiftene på motorvogner har vokst raskt, faktisk med mer enn 50% mellom 1992 og 1998.

Statens utgifter til vegformål er betydelig mindre enn inntekten. I 1997 anvendte staten bare 11 milliarder NOK til vegtransportformål. Legger vi til det kommuner og fylkeskommuner anvendte, stiger beløpet til 18 milliarder NOK, som tilsvarer omtrent halvparten av inntektene til det offentlige fra motorkjøretøyer.

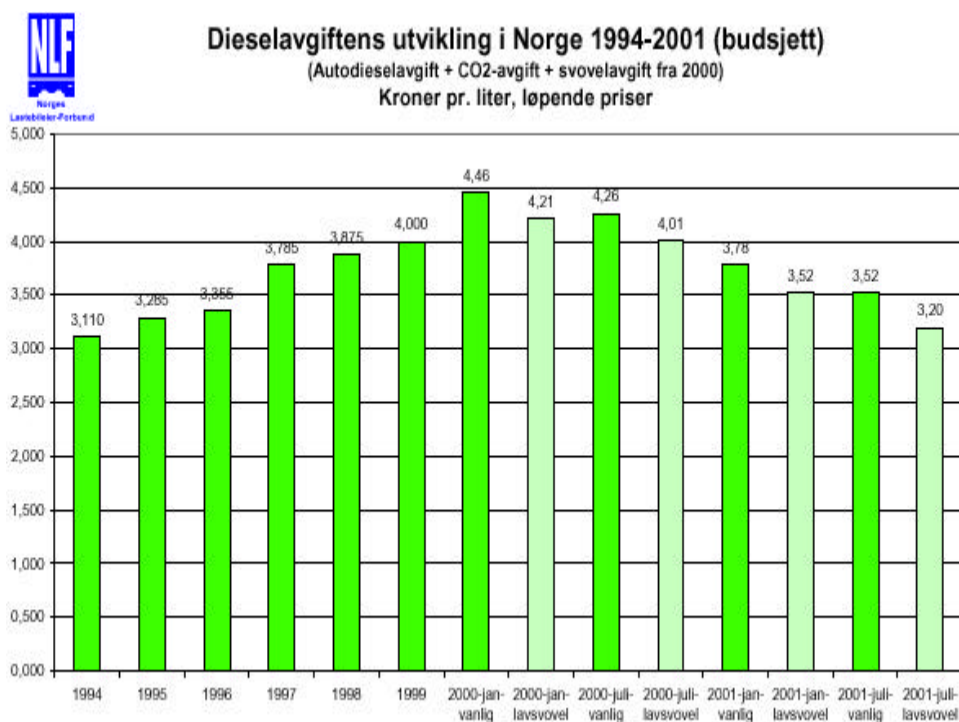
Den vektgraderte årsavgiften blir pålagt kjøretøy og kombinasjoner av kjøretøy med tillatt totalvekt på 12 tonn og mer. Avgiftens størrelse er gradert etter totalvekten på kjøretøyet, fjæringssystem og antall aksler. Fra 1. juli 2000 ble vektårsavgiften redusert til EUs minimumssatser for kjøretøy. Den ble også tilpasset EUs system ved at den ble gradert etter fjæringssystem, dvs om det finnes luftfjæring på bilens drivaksel.

Den miljøgraderte årsavgiften blir differensiert etter vekt og utslippskrav. Fra 1. juli 2000 ble det i EU innført nye krav til typegodkjenning basert på strengere krav til avgasser fra kjøretøy. Den miljøgraderte årsavgiften ble

harmonisert til reglene i EU ved at avgiften for kjøretøy med Euro 3-motorer ble satt til 0. Samtidig ble det innført en maksimalsats for kjøretøyer som ikke oppfyller det tidligste Euro-kravet og som har en totalvekt på mer enn 20 tonn.

Når det gjelder nivået på diesellavgift, ligger det betydelig høyere i Norge enn i alle de øvrige nordiske land, som innbyrdes har rimelig sammenfallende avgiftsnivåer. Nivået er høyere i Norge enn i de aller fleste andre europeiske land. I en oversikt pr september 2000 fremgikk det at prisnivået da var høyest i Storbritannia, men med Norge på annenplass. Disse to land kom i en klasse for seg. Høsten 2000 lå prisnivået på diesel i Storbritannia og Norge omtrent 40% over det gjennomsnittlige prisnivået i de øvrige europeiske landene. Dette skyldes i hovedsak et høyere avgiftsnivå på diesel i disse landene sammenlignet med de andre europeiske landene. Norge hadde på diesel regnet uten skatt, høyere pris enn samtlige andre land i overikten. Det er et tankekors at Norge som storprodusent av råolje også hadde den høyeste pris på diesel regnet uten skatt.

Gjennom budsjettforlik mellom regjering og sentrumpartiene om statsbudsjettet for 2001 skjedde det en betydelig reduksjon i avgiften på diesel. Den erkjennelse kan se ut til å ha nådd regjeringen at det for landet er en fordel å ha en konkurransedyktig godsbilbransje. I det lange løp vil det i så fall være uforvarlig å avvike vesentlig fra avgifter som oppkreves i de viktigste konkurrentlandene. Den følgende figur gir et klart inntrykk av den betydelige avgiftsreduksjon som finner sted.



I rapporten har vi ikke gått inn i en diskusjon om hvordan skatter og avgifter i vegtransport skal utformes innenfor et samfunnsøkonomisk og miljøpolitisk resonnement. Det ligger utenfor prosjektets ramme. Offisiell norsk samferdselspolitikk går ut på at skatter og avgifter skal utformes slik at enhver transportgren skal dekke sine marginalkostnader. Det er imidlertid betydelige vanskeligheter med å beregne slike kostnader. Det er også spørsmål om hvorvidt det er de kortsiktige eller langsiktige marginalkostnader som skal legges til grunn. Vanligvis blir de kortsiktige marginalkostnader lagt til grunn.

EU-kommisjonen la i 1998 frem en hvitbok om betaling for bruk av infrastruktur. Hvitboken foreslår å videreutvikle et system hvor avgifter for bruk av infrastruktur utformes etter prinsippet om at brukerne skal betale de kostnader de påfører infrastrukturen og samfunnet. Kommisjonen ønsker å gjennomføre en slik politikk for alle transportformer, og sette den ut i livet trinnvis og med samme tempo for alle transportformer. Ifølge hvitboken ønsker Kommisjonen å sette den nye prispolitikken ut i livet etter følgende tempoplan:

Fase 1: 1998-2000. I denne fase skal man søke enighet om prinsippene (metodologien) som skal legges til grunn for beregning av marginalkostnadene og samtidig arbeide for å fremme ideen om betaling der hvor bruken finner sted.

Fase 2: 2001-2004. I denne fasen skal man tilpasse dagens avgifter og priser for bruk av infrastruktur slik at disse bedre samsvarer med de etablerte prinsipper, samt harmonisere systemene for prissetting mellom transportformer.

Fase 3: Etter 2004. I denne fasen skal medlemslandene implementere ytterligere de harmoniserte systemene for prissetting.

EU ligger allerede etter det tidsskjema som Kommisjonen satte opp i 1998. Hvor langt EU er kommet og ønskemålene om det videre tempo, vil trolig bli klart når en ny hvitbok om prissettingen blir utgitt, etter planen i første halvår 2001.

Ifølge EU-kommisjonen er målet med prissettingen å øke effektiviteten i transportsystemet, redusere transportbehovet på grunn av den betydelige sosiale skade som trafikken forårsaker, men ikke øke avgifts- og skattenivået. Prissettingen skal også påvirke transportørene til å bruke mer miljøvennlige godsbiler.

Norge og Sverige forfekter lignende synspunkter på prinsippene for prissetting i transport. Begge land har også omtrent sammenfallende målformuleringer. I et femtiårs perspektiv har det innenlandske transportarbeid (tonnkm) med godsbil vokst omtrent like sterkt i de to landene - selv om avgiftene er betydelig lavere i Sverige - og toget står mye sterkere i Sverige enn i Norge.

Når avgiftene på lastebiltransport er så mye lavere i Sverige enn i Norge selv om begge land i utgangspunktet har lagt det samme prinsipp for prissetting av godsbiltransport til grunn, kan kanskje tre forklaringsgrunner være anvendelige. Den ene grunn til avgiftsavvik kan være at hensynet til andre målsettinger, som f.eks. at regionale hensyn og konkurransekraften i næringslivet, har fått større tyngde i Sverige. Dette stemmer imidlertid dårlig med politiske utsagn om hvilke målsettinger som er viktige i de to landene. Den andre forklaringen kan ta utgangspunkt i det faktum at Sverige har så mye bedre transportinfrastruktur enn Norge. Mens Norge ved utgangen av 1997 hadde 100 km med motorveg, hadde Sverige 1 400 km. Derved blir belastningen på vegnettet (marginalkostnadene) mindre i Sverige enn i Norge. Paradoksalt nok vil norske lastebiler "straffes" ved å kjøre på dårlige norske veger når vi ikke i tilstrekkelig grad bygger ut vårt infrastrukturnett. Det vil ramme trafikk i distriktene hardt, og vil være i strid med distriktspolitikken formål. Den tredje grunnen kan være finanspolitisk. Finansdepartementet kan ha hatt en dominerende innflytelse og "overkjørt" andre politiske hensyn. Det er et faktum at vi i årtier har kjørt en særnorsk avgiftspolitik ved kjøp av alkohol, tobakk, sigaretter, drivstoff og biler. En slik politikk vil i det lange løp sette norsk konkurransekraft i fare.

Avgifter, priser og investeringer i transportinfrastruktur bør utformes i sammenheng. Det har ikke skjedd. Det er således gode grunner for at avgiftene på lastebiltransport burde ha hatt en annen avgiftsprofil enn de har hatt.

På ett område kan det se ut til at EU-landene vil legge om noe av sitt avgiftssystem. Det gjelder ordningen med Eurovignette. Seks EU-land, Danmark, Sverige, Tyskland og de tre Be-Ne-Lux-landene, har laget et særskilt vegavgiftssystem som er kalt Eurovignette-systemet. For transport på motorveger og enkelte spesielle veger med kjøretøy med mer enn 12 tonns totalvekt betales en særskilt avgift. Kjøretøy som er registrert i Sverige, kan trekke denne avgift fra den årlige kjøretøyskatt. Ved denne ordning har de seks landene pålagt trafikken på de større veger avgifter, men den er

annerledes enn avgiftene ved passering av bomstasjoner i Norge. I Norge ytes heller ingen refusjon til norske kjøretøy som passerer bomstasjoner.

Den tyske regjering har kunngjort at den vil innføre kilometeravgift for tunge kjøretøyer på sine motorveger fra år 2002. Dette vil i så fall ligne på den generelle kilometeravgift som fantes i Norge og Sverige tidligere. I Tyskland har man forklart at innføringen av kilometeravgiften forutsetter at det finnes en elektronisk utrustning som kan anvendes. Om tyskerne får til en slik ordning, er det vel grunn til å regne med at de andre landene som deltar i ordningen med Eurovignette også vil gjøre noe, men det er foreløpig uavklart.

En oversikt over transportrelaterte avgifters historiske utvikling og deres nasjonale størrelsesforskjeller gir i seg selv ikke et tilstrekkelig bilde av hva disse avgiftene betyr i en gitt konkurransesituasjon og et faktisk transportforløp. I dette prosjektet har vi derfor sett det som ønskelig å eksemplifisere forholdene ved å knytte de godsbil- og transportrelaterte avgifter til faktisk utført transportvirksomhet. Dette kan selvfølgelig gjøres på ulike måter, men da enkelttransporter kan sees som den "minste betalbare enhet" for transporttjenester, og da det fortsatt eksisterer et ganske betydelig "spotmarked" for enkelttransporter, har vi i dette prosjektet sett det som ønskelig å knytte avgiftsbeløpene til slike.

Nå kan det presiseres at ingen av de studerte enkelttransportene omsettes på spotmarkedet, men utføres i et system med både nære og langsiktige relasjoner mellom vareeier og transportør.

Hensikten har vært å sammenligne enkelttransporter fra Norge til sentrale europeiske markeder med tilsvarende intra-kontinentale transportere, med det formål å studere i hvilken grad norske eksportørers lange transportavstand til sentrale europeiske markeder utgjør en konkurranseulempe som ytterligere forsterkes av et antatt høyt norsk avgiftsnivå. Da norsk topografi med et kupert landskap antas å påvirke dieselforbruket og dermed forsterke avgiftsforskjellene pr kjørt kilometer, har det vært ønskelig å studere dette ved å skille mellom kjøring i Norge og kjøring på Kontinentet.

Vi har tatt utgangspunkt i tre foretak på Kontinentet som importerer henholdsvis halvfabrikata og ferdigprodukter både fra Norge og andre europeiske land. For to av de eksemplene vi har gitt, for aluminiumstransport og for transport av elektriske artikler, ligger avgiftskostnaden pr tur og pr utkjørt distanse for transportene fra Norge betydelig over dem vi har sammenlignet

med. Når det gjelder sammenligning av fisketransporter fra Norge og Storbritannia, medfører de høye dieselavgiftene i Storbritannia at disse transportene kommer dårligst ut "på papiret". Et forhold som i betydelig grad er i stand til å påvirke dette resultatet, er at mens norske lastebiler ved innkjøring til Norge kun kan bringe med seg 200 liter diesel, en mengde som vil være oppbrukt før bilen kommer til lasting, kan britiske lastebiler ved innkjøring til Storbritannia bringe med seg inntil 1 000 liter, en mengde som vil være tilstrekkelig til å slippe tanking i Storbritannia i det hele tatt.

Vår undersøkelse ble foretatt mot slutten av år 2000. Fra nyttår 2001 ble innførselsrestriksjonene på diesel til Norge lempet på slik at en lastebil nå kan bringe med inntil 600 liter. Dette vil medføre at på alle våre studerte turer, vil bilen for fremtiden kunne klare seg på utenlandsk diesel, dersom bilene går i kontinuerlig utenlandstrafikk. I den grad en slik importlette er i stand til å påvirke transportprisene, vil dette kunne medføre en bedring av eksportbedriftenes konkurransevne. Derimot vil det kunne medføre en konkurransevidning mellom transportører som kun bedriver nasjonal kjøring og transportører som opererer både i det nasjonale og det internasjonale transportmarkedet.

Nå er det selvfølgelig fullt mulig å gi ulike avgifter ulik begrunnelse, men for kjøring i Norge er det påakelig hvor mye som betales i ekstra infrastrukturavgifter enkelte steder på Vestlandet, hvor trafikkbelastningen og derved miljøbelastningen som følge av tungtrafikken er liten, i motsetning til en beskjeden sum som betales i bomringene rundt de større byene. Denne distriktsmessige ulempe forsterkes av topografiske forhold som medfører økt dieselforbruk, og derved økt dieselavgift pr utkjørt distanse, til tross for at dieselavgiften i seg selv ikke diskriminerer mellom regioner.

Sammenligninger av hva det koster å passere spesifikke norske bompengeprosjekter med vegprosjekter i Europa hvor betaling enten skjer ved bompenger eller ordningen med Eurovignette, faller også dårlig ut for Norges vedkommende: Eksempelvis koster det 345 NOK for et vogntog å benytte Skåavegen, som består av en tunnel på 2 730 meter og en bro på 555 meter. Dette gir en kostnad på 105 NOK pr km, mens motorvegnettet i Frankrike kan benyttes til en kostnad på rundt 1,50 NOK pr km. Ved å unngå motorvegnettet kan man unngå kostnaden fullstendig. Land tilsluttet ordningen med Eurovignette kan vanskelig legitimere ytterligere bompengereordninger, og selv med en "moderat" infrastrukturnyttelse (en lastebil med gjennomsnitts-

hastighet på 60 km/t i 8 timer gir utkjørt distanse på 48 mil) vil dette gi en kostnad på ca 0,1 NOK pr kilometer.

Det er fortsatt et behov for utvikling av en europeisk rasjonalitet som grunnlag for avgiftsutformingen. Slik systemene praktiseres nå kommer produsenter i distriktene lett dårlig ut med hensyn til transportavgifter: først må de betale høye ekstra infrastrukturavgifter i sitt nærmiljø så må de betale miljølegitimerte bompenger ved passering gjennom byene. Når avgiftene i stor grad begrunnes med internalisering av miljøkostnader, gir forskjellene mellom norske og europeiske avgifter slike argumenter svekket legitimitet. Trafikkskapt miljøproblemer på Kontinentet er av en vesentlig høyere størrelsesorden enn i Norge, likevel er altså avgiftene til dels betydelig lavere. Studier av internasjonale transporter fremhever således behovet for en gjennomtenkning av den regionale differensiering av transportavgiftene, ikke bare på nasjonalt nivå, men på europeisk nivå

Interessant er det også å finne at til tross for de konkurranseulempene det høye, norske avgiftsnivået medfører, handler europeiske foretak like eller nesten like produkter fra norske og europeiske leverandører side om side. Mens sentralt lokaliserte, europeiske bilprodusenter har et stort antall felgleverandører i sine hjemland og umiddelbare naboland, er den perifert lokaliserte, norske leverandør likevel konkurransedyktig. Fremveksten av produksjonssystemer basert på *nettverksproduksjon* og *global sourcing* understreker viktigheten av å forstå *hvor* varer produseres som en konsekvens av *hvordan* de produseres.

Transportmodeller opererer med forenklete kostnadsbaserte modeller, mens andre viktige hensyn ikke kommer med. Slike overforenklinger bidrar i liten grad til innsikt i de senere års fremvekst av nye produksjonsformer og de økonomiske rom de produserer.

Noen rimelig klare implikasjoner for fremtidig policy synes å tre klart frem.

Dramatikken om dieselavgiftenes høyde og de politiske avgiftskompromisser i 2000 kan tyde på en mer realistisk politisk erkjennelse av konkurransesituasjonen for selskaper som driver lastebiltransport og spedisjon. Det er god grunn til å anta at bransjeorganisasjonenes protester mot stadig økende avgiftsnivåer har vært medvirkende til den allmenne bevisstgjøringen rundt avgiftsforholdene. Det er ikke mulig i et internasjonalt, liberalistisk og konkurranseutsatt transportmarked å drive med en særnorsk

avgiftspolitik dersom det samtidig er ønskelig med en norsk transportbransje. Høye avgifter svekker også det øvrige næringsliv som får disse avgiftene til syvende og sist veltet over på sine produkter.

Vi har i rapporten påvist hvor høye norske avgifter har vært i forhold til tilsvarende avgifter i land som konkurrerer med Norge om transportoppdrag i andre europeiske land. Nå er vektårsavgiften blitt mer enn halvert siden 1. halvår 1996, og dieselavgiften vil pr 2. halvår 2001 være nede på 1995-nivå

Samtaler med EU-kommisjonen og Den norske EU-delegasjonen bekrefter at ønsket om en politikk for prissetting som tar hensyn til alle kostnader iberegnet miljøkostnadene, står fast. Problemet er tempoet i gjennomføringen og omfanget av kostnader som skal tas med. Siden en slik politikk i praksis må ha godkjennelse fra alle medlemslandene i EU, er det nok rimelig grunn til å anta at de nødvendige vedtak til syvende og sist vil omfatte prinsipper som gir betydelig frihet for hvert land til implementering. Det innebærer at Norge bør tilpasse seg den implementering som de øvrige nordiske land kommer til å gjennomføre.

Det er fortsatt liten grunn til å tro at det er like før ordningen blir gjennomført. Imidlertid kan det rimeligvis i EU være et ønske å få ordningen på plass før det store antall av nye land som søker medlemskap, eventuelt blir opptatt. Derved vil disse søkerlandene bli stilt overfor et faktum, og ikke forslag, som de senere skal være med på å vedta. Vår tro er derfor at ordningen er på plass før 2010.

Vi har i flere tiår opplevd en så sterk vekst i vegtransporten at all nyskapt trafikk nå absorberes av lastebilene. En forståelse av transportutviklingen må inkludere en forståelse av de endringer som skjer i vareproduksjon og varemarkeder, ikke bare bygge på en ekstrapolering av tidligere tendenser. En riktig forståelse av de pågående globaliseringstendenser innebærer at globalisering ikke bare oppfattes som økt internasjonal handel, men som økt *funksjonell integrasjon* av produksjonssystemer på tvers av landegrensene. Dette har selvsagt en rekke konsekvenser, men i denne sammenheng er det spesielt viktig at dersom dette medfører økt transport internt i produksjonssystemer bestående av organisatorisk integrerte, men geografisk spredte produksjonsheter, vil kravene til disse transportene være ganske andre enn de krav som stilles til transporter av ferdigvarer fra et produksjonssted til et "marked". Slik utviklingen av godstransport fordelt på transportmåter har vært

i mange tiår, er det all grunn til å tro at vegtransporten har vært vinneren i denne omstillingsprosessen.

Selv om medlemslandene i EU blir enige om prinsippene for prissetting av infrastrukturtenester, vil nok, som nevnt ovenfor, den praktiske utforming i stor grad bli overlatt de enkelte land. Muligvis kan minimumsnivåer bli fastlagt på unionsnivå

Avgiftsproblemene og prissettingen har vært ensidig fokusert på tunge lastebiler i EU-sammenheng. Dersom det er miljøet som først og fremst skal bedres, er dette en avsporing av debatten. Negative effekter av vegtrafikken er i vesentlig grad relatert til personbiltrafikk i byene. Vegvesenets trafikktellinger viser feks at på E18 i Oslo-tunnelen passerte det gjennomsnittlig 74 361 kjøretøy totalt hver dag i 1996 (ÅDT). Av dette hadde 323 kjøretøy en lengde på 16 meter eller mer, altså semitrailere eller vogntog. Tungtrafikkandelen var således **0,5%**. Ofte presenteres andeler for tungtrafikk på mellom 10 og 20%, men da er alle kjøretøy over 5,5 meters lengde medregnet. I denne rapporten er det godstransport over lange avstander som står sentralt, noe som i det alt overveiende foretas med de største kjøretøyene.

Likeledes viser vegvesenets web-side (www.vegvesen.no) at mens trafikken på E18 ved Maritim (ved Skøyen) har en ÅDT på 92 160 kjøretøy, tunge og lette totalt, har dette tallet falt til 18 190 kjøretøy på motorvegbrua i Drammen, og til 5 060 kjøretøy ved Søndbøvann i Telemark. Tilsvarende forhold kan vises for trafikken rundt alle norske byer: antall passerte kjøretøy faller sterkt umiddelbart utenfor sentrene.

Hensikten med å presentere disse tallene er å forsøke å sette trafikkmengden i et geografisk perspektiv. Norge har vært mottakelig for europeiske argumenter om vegtrafikkens negative konsekvenser, men i den grad argumentene reflekterer faktiske norske forhold, begrenser dette seg til områdene i og umiddelbart rundt de ”store” byene, og relaterer seg i vesentlig grad til personbiltrafikken. Enhver som forsøker å passere Hamburg, København eller Amsterdam i rushtiden en fredag ettermiddag, burde få forståelse både for hvor viktig en mer miljøvennlig transportpolitikk er for disse områdene, samt hvor lite dette har å gjøre med rushtrafikken i norske byer. Man kan således ha meninger om tungtransportens ubehageligheter, men i forhold til personbiltrafikken utgjør tungtransporten, og spesielt den internasjonale vegtransporten, en forsvinnende liten del.

1 Avgifter, transportkostnader og konkurransevne

Norge har en svært utadvendt økonomi, f.eks. målt med eksportens og importens andeler av bruttonasjonalproduktet. På slutten av 1990-årene lå eksportens andel av bruttonasjonalproduktet på nærmere 40%, importens andel i intervallet 30-40%. Få land om noen innen EØS-området (Europeisk Økonomisk Sone), har større avhengighet av den innbyrdes samhandel med de øvrige enn Norge når det gjelder eksporten, jfr Bjørnland, 2000 **Pan-European Border Crossing Transport**. Også importen er betydningsfull for Norge når det gjelder samhandel med de øvrige land i EØS-området. Her kan imidlertid land som Belgia og Nederland vise til høyere import-avhengighet, trolig på grunn av disse landenes betydning både i internasjonal handel og transitt. Sverige, Danmark og land i Sentral-Europa utgjør spesielt viktige markeder for norsk utenrikshandel.

På grunn av den betydning utenrikshandelen har for Norges økonomi, spiller de politiske og økonomiske forholdene i utenrikshandelen en større rolle for næringslivets verdiskaping i Norge enn i mange andre land det er naturlig å sammenligne Norge med. Forholdene har naturligvis mange dimensjoner som til sammen gjør det mer eller mindre lett for norsk næringsliv å konkurrere med utenlandske virksomheter. De samlede fordeler og ulemper er det derfor viktig å ha et avklart og bevisstgjort forhold til med tanke på at de bør være mest mulig gunstige for det nasjonale næringsliv.

De politiske rammebetingelsene, herunder skatter og avgifter, har som nevnt ovenfor betydning for næringslivets vekstkraft og den fremtidige verdiskaping. Det ligger imidlertid utenfor prosjektets ramme å analysere andre rammebetingelser enn de utvalgte avgifter og skatter. For en omfattende gjennomgang av forutsetningene for verdiskapingen i næringslivet viser vi til rapport fra ECON, 1999 **Vei til verdiskaping. Næringslivets krav til fremtidige transport**.

Næringslivets internasjonalisering, produksjonsmåter og organisering fører til stadig sterkere betoning av presise, pålitelige, sikre og kundetilpassede transport. For denne type transport har spesielt godsbiltransport vist seg velegnet og kan vise til en overlegen veksttakt gjennom årtier. Jernbanen har hittil spilt en svært liten rolle for slike transport. For en oversiktlig gjennomgang av utviklingen på godstransportmarkedet i etterkrigstiden, nasjonalt så vel

som utenrikshandelen, vises til Bjørnland og Bjerkelund, 2000 **Strukturtrekk i utviklingen i norsk godstransport.**

Godstransport skaper steds- og tidsnytte for næringslivet ved sin forflytning av varer dit de gjør størst nytte. Den transporttekniske, organisatoriske og politiske utvikling har ført til at denne forflytning har kunnet skje over stadig større avstander og er nå i praksis global. På denne måten er moderne transport blitt en viktig forutsetning for næringslivets samlede verdiskaping, konkurransekraft og internasjonalisering.

Den betydelige avstand norsk næringsliv har til sine kontinentale markeder, vil isolert sett være et handikap i konkurransen med utenlandsk næringsliv om markedsposisjon. Hvor viktig dette handikap kan være, avhenger naturligvis av faktiske transportruter og valgte transportformer, varemengder og varegrupper, samferdselspolitikk og andre forhold som det ligger utenfor rapporten å studere.

I det lange løp vil det i et internasjonalt, liberalisert transportmarked ikke være mulig å benytte norske transportører om disse ikke er konkurransedyktige. Liberaliseringen av forholdene i transportvirksomhet fører til at om ikke norske transportbedrifter kan konkurrere med utenlandske, vil de norske etter hvert bli trent ut av markedet for utenrikshandelen. Det kan se ut til at det er dette som holder på å skje i godsbiltransport. Ifølge den nyeste samferdselsstatistikk fra Statistisk sentralbyrå (Samferdselsstatistikk 1998) økte mengden innpassert gods med lastebil over grensen med nesten 50% mellom 1991 og 1998, men den andelen som ble fraktet med norskregistrerte biler, økte bare med 35%. Utpasserte godsmengder økte med 25%, og mengdene med norskregistrerte godsbiler økte bare med 10%. Tallene tyder på at en vridning vekk fra norske transportører holder på å vise seg.

Denne vridning kan naturligvis ha sammenheng med hvem som bestiller transport. Dersom bestilling av transport skjer mer fra utlandet enn tidligere, kan det kanskje være nærliggende at utenlandske transportører foretrekkes. Samtaler vi har ført og studier vi har gjennomført, tyder imidlertid på at konkurranseforholdene i internasjonal transport har betydelig forklaringskraft. Konkurrerende transportfirmaer i utlandet har lavere avgifter og skatter og lavere lønnskostnader.

Det ligger utenfor rammen å studere i hvilken grad norske transportselskaper har etablert datterselskaper i utlandet for å stå sterkere i den internasjonale konkurransen.

I praksis kan det naturligvis være mange forhold som belyser konkurranseforholdene i en bransje, og avgifter vil bare være ett sett forhold. I spesielle situasjoner kan imidlertid avgiftene være utslagsgivende både for konkurranseforhold og overlevelse for virksomheter. Det er slik vi kan forstå de store demonstrasjonene fra firmaer i godsbiltransport i Norge så vel som andre steder i Europa i 2000. Vi skal sannsynliggjøre dette ved et talleksempel som vi mener kan ha vært realistisk for situasjonen i Norge.

Talleksempel som gjelder kjøring med godsbil mellom Norge og utlandet regnet i NOK pr kjørt kilometer			
	1995	1995-2000	2000
Totale driftsinntekter	16,38	1% pr år	17,22
Totale kostnader (før skatt)	14,92	2,5% pr år	16,88
Resultat	1,46		0,34
Resultatgrad (%)	8,40		2,00

Tallkolonnen for 1995 er hentet fra en rapport utgitt på Handelshøyskolen BI mot slutten av 1996 (Omtvedt og Engelstad, **Effektivisering og forbedring av lastebiltransportene**). Rapporten gir opplysninger om tre arbeidsområder: Transport innen et fylke i Norge, transport mellom fylker i Norge og transport mellom Norge og utlandet. Vi har valgt ut transport mellom Norge og utlandet. Denne kjøring har gitt et resultat på 1,46 NOK pr kjørt kilometer, som svarer til en resultatgrad på 8,4% (resultat regnet i prosent av totale driftsinntekter).

Det foreligger ingen undersøkelser etter 1995 som direkte kan kaste lys over resultater i år 2000, men vi har laget et rimelig eksempel og antatt at inntekter pr kjørt km har økt med 1% om året og de totale kostnader med 2,5% om året. Begrunnelsen for disse forutsetninger kan være følgende:

I en rapport fra Transportøkonomisk institutt i 1995 (Lea, **Transportpriser i innenlands gods transport 1995**) kan vi lese at i gjennomsnitt økte prisene i innenlands langtransport på veg med i underkant av 1% om året mellom 1989

og 1995 og kostnadene for en godsbil med totalvekt på 34 tonn og mer med omtrent 2,5% om året. Vi har forlenget tendensene fra første halvdel av 1990-årene til også å gjelde frem til 2000 i oversikten foran. Dersom vi kan ha bommet på resultatet i 2000, er det nok grunn å tro at sannsynligheten for å ha overvurdert resultatgraden er større enn for å ha undervurdert denne. Samferdselsstatistikk 1998 viser således at kostnadene for langtransport med bil og henger økte med nærmere 5% mellom 1998 og 1999.

Vi har nevnt foran at det ser ut til at norsk internasjonal lastebiltransport er presset på grunn av høye kostnader som ikke kan kompenseres med tilsvarende høye priser. Driftsinntektene presses av konkurransen mellom nasjonale og utenlandske transportører, av konkurransen mellom transportformene og av transportkjøperne (etablering av sterke kjeder m v).

Under våre forutsetninger har resultatet sunket til 0,34 NOK pr kjørt km. Det tilsvarer en resultatgrad på 2%.

Ut fra tall for faktisk drivstofforbruk oppgitt i kapittel 3 (4 l pr mil), vil vi finne at det marginale positive resultatet på 34 øre pr kjørt km, blir et underskudd ved en økning i drivstoffprisen på i underkant av 1 NOK pr liter. Avgjørende for en slik utvikling vil være liten mulighet for kostnadsmessig kompensasjon ved høyere pris. Som vi har antydnet ovenfor, ser dette ut til å være situasjonen.

Normalt vil ikke drivstoffkostnadene være utslagsgivende for den mer langsiktige lønnsomhet i bransjen, men med voldsomme svingninger i drivstoffkostnadene i den senere tid, kan forholdene neppe bli betegnet som normale.

Ifølge Omtvedt og Engelstad, 1996 utgjorde drivstoffkostnadene 16% av totalkostnadene ved kjøring mellom Norge og utlandet og er sammenlignbare med de to komponentene kapitalkostnader og vedlikeholds-/dekkkostnader. Personalkostnadene var derimot betydelig høyere og utgjorde nær 30% av totalkostnadene. Norske transportører har både et avgiftshandikap og et lønnskostnadshandikap i forhold til utenlandske konkurrenter.

Det totale kostnadsbildet vil være utslagsgivende for lønnsomheten i bransjen. Det er et faktum at norske kostnader er høye i internasjonalt perspektiv. Et dokument utgitt av det danske Trafikministeriet i 2000 **Gods transport-erhvervet i international konkurrence** kaster indirekte lys over kostnader hos norske lastebilfirmaer. I selskaper som disponerte 20 transportenheter

eller flere, var de gjennomsnittlige kostnader pr km kjørt i 1998 følgende ifølge det danske dokumentet:

Danmark	6,65	DKR
Sverige	8,30	DKR
Tyskland	5,90	DKR

Firmaer både i Nederland og i Polen som var med i undersøkelsen, hadde kostnader som lå under de danske. Om vi justerer disse kostnadstallene opp med 10% for å sammenligne med vårt tall på 14,92 NOK, finner vi at totalkostnadene i Danmark lå på halvparten av de norske, under halvparten i Tyskland og omtrent 40% under i Sverige. Her har vi sammenlignet norske 1995-priser med utenlandske 1998-priser. Dermed undervurderer vi forskjellene noe. Det er med andre ord en stor forskjell på kostnadene til norske lastebilselskaper og utenlandske konkurrenter.

Avgifter på vegtransport i Danmark er betydelige lavere enn norske avgifter. Likevel opplevde godsbilbransjen (vognmandservivet) i Danmark situasjonen som bekymringsfull utover høsten 2000. I en pressemelding 10. oktober beskrives situasjonen som dramatisk, og det hevdes at den truer mange solide danske virksomheter med å bli slått ut. Et tilskudd fra staten på 300 millioner danske kroner og et tilsagn om å stille nye drivstoffavgifter i bero, ville gi bransjen et øyeblikkelig pusterom. Det fremgår også av pressemeldingen at bedriftene bare i begrenset grad har kunnet velte økte drivstoffpriser over i transportprisen. Om forholdene i Danmark er slike som beskrevet i pressemeldingen, selv om danske avgifter er betydelig lavere enn norske, tyder vårt regnestykke, som viser marginal inntjening i 2000, at det kan være en realistisk beskrivelse av kjøring med godsbil mellom Norge og utlandet. I en slik situasjon kan endringer i avgifter bli "et være eller ikke-være" for selskaper.

I talleksempel foran er gjennomsnittlig inntekt pr kjørt km mellom Norge og utlandet beregnet til 16,38 NOK i 1995. Både inntekts- og kostnadstall er beregnet på grunnlag av opplysninger om inntekter og kjørt km i et utvalg selskaper. Dersom selskapene hadde fulle lass og god retningsbalanse, uttrykker tallet også betalte kjørt km. En del kjørt km vil i praksis omfatte tomkjøring, men det er ikke mulig for oss å si i hvilken grad avtalene mellom transportselskapene og oppdragsgiverne har gjort det mulig å få dekket kjøring med tom bil. Det kan være grunn til å tro at priser og inntekt i spotmarkedet stort sett vil ligge lavere enn tallene i Omtvedt og Engelstad, 1996. Selv om

det er vanskelig å skaffe oversikt over slike priser, har vi gjennomført noen undersøkelser for å få innsikt i prisdannelsen i spotmarkedet.

Enkelte større transportører og samlastere opererer riktignok med prislistene, men det er liten grunn til å tro at disse i særlig grad reflekterer de faktiske prisene. For svært mange transportforetak gjelder den såkalte ”80/20-regelen”, det vil si at 80% av omsetningen kommer fra 20% av kundene. Noen få store kunder dominerer således totalomsetningen til transportforetakene, og vil i det klima som råder i transportmarkedet, ha betydelige muligheter enten til å fremforhandle fordelaktige avtaler, eller kunne oppnå lavere transportpriser ved å bruke spotmarkedet for transporttjenester ved enkeltoppdrag. Mens priser i henhold til fremforhandlede avtaler mellom transportforetak og store transportkjøpere er så godt som umulig å få innsikt i, er prisene i spotmarkedet relativt åpne for innsikt. Disse prisene fluktuerte selvfølgelig fra dag til dag etter tilbud og etterspørsel, men har vist seg stabile på lang sikt.

Vi har hatt samtaler med transportforetak om prisnivåene og prisutviklingen på ”meglede lass”, altså de transportoppdragene som formidles på spotmarkedet. Det er grunn til å anta at det i hovedsak er transporter av varer med ikke mer enn gjennomsnittlige krav til transportkvalitet som formidles i dette markedet.

Selskapet Roadbroker er en stor aktør på det norske spotmarkedet for vanlig gods¹. Roadbroker eier ingen lastebiler selv, men formidler lass mellom transportkjøper og transportører. Fra transportprisen vareeier belastes med, trekker Roadbroker 12% meglerprovisjon. Vi har hatt samtale med en bilmegler hos Roadbroker, som har gitt oss priser på en del destinasjoner. I følgende tre oversikter er oppgitt både prisene som vareeier belastes med (bruttopris), prisene som utbetales til lastebilforetaket (nettopris) samt pris pr mil for transportene (avstandene er beregnet i ruteplanleggingsprogrammet Autoroute Plus). Vi har i beregningene av avstand antatt at fergesambandet Oslo - Frederikshavn benyttes. De faktiske fergeprisene transportforetakene betaler, er omhyllert med like stor diskresjon som transportpriser i henhold til transportavtaler.

¹ Begrepet ”vanlig gods” er litt upresist på norsk. Ofte brukes betegnelsen ”stykkgoods”, men dette betegner også størrelsen av forsendelsen. Vanlig gods i vår sammenheng tilsvarer det engelske ”general cargo”, altså alle typer tørgods.

Prisene gjelder fullt lass med standard semitrailer (40 tonn totalvekt, 24 tonn last).

Spotmarkedspriser (NOK), eksport vanlig gods				
Relasjon	Bruttopris	Nettopris	Distanse, mil	Nettopris pr mil
Oslo - Rotterdam	10 000	8 800	100	88
Oslo - München	12 000	10 560	130	81
Oslo - Milano	17 000	14 960	185	81
Oslo - Barcelona	20 000	17 600	230	77

Spotmarkedspriser (NOK), import vanlig gods				
Relasjon	Bruttopris	Nettopris	Distanse, mil	Nettopris pr mil
Rotterdam - Oslo	14 500	12 760	100	128
München - Oslo	17 500	15 400	130	118
Milano - Oslo	24 000	21 120	185	114
Barcelona - Oslo	26 000	22 880	230	99

Vi ser at prisene for importtransport av vanlig gods til Norge ligger en del høyere enn prisene for eksporttransport, noe som blant annet reflekterer retningsubalansen. Ofte tas dette også som et uttrykk for at transportprisene reflekterer vareverdien: Norge eksporterer varer av lavere verdi enn det som importeres, altså blir prisene på eksporttransporter lavere enn prisene på importtransporter. Unntakene fra denne "regelen" er likevel så mange at en skal være forsiktig med å forveksle korrelasjon med årsaksforklaring.

Videre ser vi at milprisen avtar med økende transportdistanse, noe som er et typisk forhold.

På grunn av den store eksporten av sjømat fra Norge finnes det et betydelig antall norske termobiler i europeisk trafikk. Vi ønsket derfor å sammenligne prisene i spotmarkedet for vanlig gods med tilsvarende priser på temperatur-regulerte varer. I den sammenheng hadde vi samtaler med trafikkledere hos Danzas-ASG, en viktig aktør innen norsk internasjonal termotransport.

På eksportsiden transporterer Danzas-ASG nesten bare fersk laks. Så godt som alle slike transporter foregår med faste transportører i henhold til avtaler,

altså finnes det ikke noe spotmarked for disse transportene. For returtransportene derimot, eksisterer det et betydelig internasjonalt spotmarked for transport av frukt og grønt, hvor Danzas-ASG benytter sin ledige kapasitet. Vi gjengir prisene på noen viktige relasjoner i den følgende oversikt. I likhet med Roadbroker eier ikke Danzas-ASG lastebilene selv, men videreformidler oppdragene til transportører mot en kommisjon på 15% av transportprisen.

Tallene i den etterfølgende oversikten viser at milprisene på transporter av temperaturregulert gods ligger noe høyere enn for tilsvarende transporter av vanlig gods, noe som reflekterer kostnadene på transportutstyret (skap-påbygg og kjøleaggregater). Milprisene for termotransportene avtar også ved økt transportdistanse.

Spotmarkedspriser (NOK), import temperaturregulert gods				
Relasjon	Bruttopris	Nettopris	Distanse, mil	Nettopris pr mil
Rotterdam - Oslo	17 500	14 875	100	149
Angers - Oslo	22 000	18 700	170	110
Milano - Oslo	27 000	22 950	185	124
Bari - Oslo	34 000	28 900	255	113
Alicante - Oslo	36 000	30 600	280	109
Almeria - Oslo	39 000	33 150	305	109

Vi kjenner ikke til data over prisutviklingen på spotmarkedene, men våre samtalepartnere hevder ut fra sin betydelige erfaring i bransjen at nominelle priser har vært svært stabile i årenes løp. Prisene på termotransport fluktuerer nok noe mer enn for vanlig gods, ikke minst på grunn av sesongsvingninger i tilgangen på frukt og grønnsaker. Eksempelvis nevnes det at prisene for termotransport fra Almeria til Oslo har økt fra 37 000 NOK til 39 000 NOK på 20 år, men med en mellomliggende topp på 40 000 NOK. Tilsvarende er prisen for termotransport fra Rotterdam til Oslo nå omtrent det den var for 15 år siden, med en mellomliggende bunn på 12 000-14 000 NOK. Ved inflasjonsjustering ville vi ha funnet en helt klar negativ reell prisutvikling.

Prisene i spotmarkedet i 2000 for fullt lass gir inntekt pr mil som alle ligger under gjennomsnittlig inntekt i 1995 ifølge Omtvedt og Engelstad, 1996.

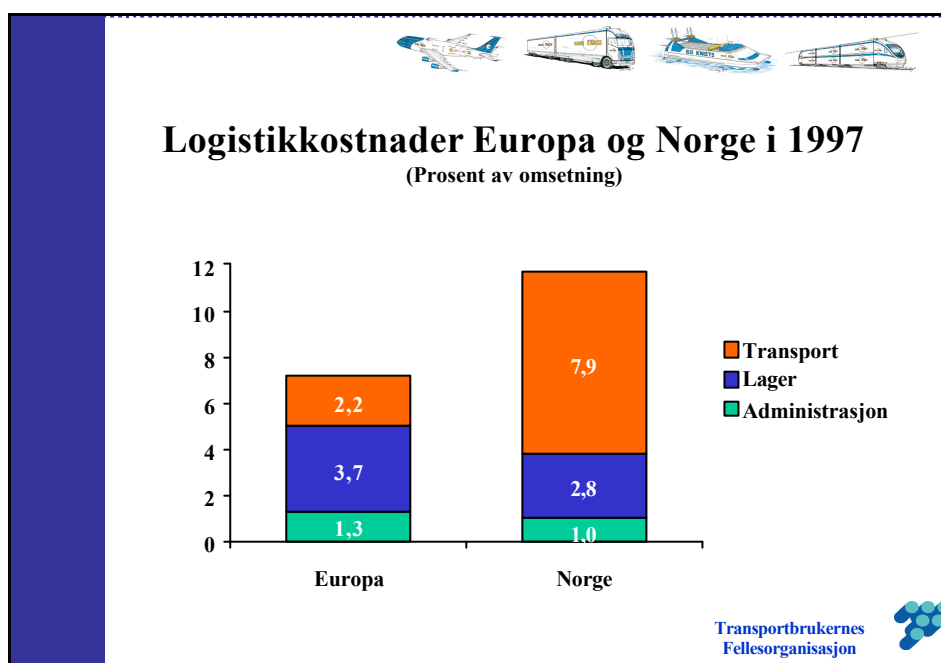
Norge med sin store avstand til markedene, sin kompliserte geografi og topografi og vanskelige klima har noen konkurransemessige handikap som det er viktig å kompensere for best mulig ved en fornuftig samferdselspolitikk og gode politiske rammebestemmelser. Dette naturgitte handikap kan kompenseres ved ny og bedre infrastruktur (faste forbindelser, stabile helårsforbindelser, tunneler, større tillatt akseltrykk, vogntoglengde og totalvekt, bedre horisontal- og vertikalkurvatur osv), bedre drift og vedlikehold av infrastruktur og fornuftig skatte- og avgiftspolitik. Dessverre har vedlikehold både for veg, jernbane og kystled vært forsømt i mange år, og investering i transportinfrastruktur regnet i forhold til landets bruttonasjonalprodukt ligger under vesteuropeisk gjennomsnitt, se ECMT, 1999 **Investment in Transport Infrastructure 1985-1995** og St meld nr 46 (1999-2000) **Nasjonal transportplan (2002-2011)**. Med høye avgifter skjerpes det naturgitte handikap i stedet for at samferdselspolitikken burde søkt å mildne det.

Norsk næringsliv har også et handikap ved at landet er stort og vidstrakt, folketallet lite og spredt, bosetting konsentrert i tettsteder med store avstander mellom og næringslivet fordelt over hele landet. Import av stykkogods, som er den mest verdifulle del av varehandelen, kommer stort sett inn over Østlandet og spres derfra utover landet. Som regel er det ikke mulig å oppnå god retningsbalanse i transportgrunnlaget. Den enkelte transportmengde kan dessuten være liten og transporttilbudet utilstrekkelig for effektiv nasjonal konkurranse. Dermed blir det ikke mulig å få til kostnadseffektive løsninger i transport, og transportene vil bli dyrere enn i områder med gunstigere beliggenhet, større konsentrasjon av næringsliv og folkemengde. Det kan i den sammenheng være nyttig å minne om at Danmark er som Finnmark fylke i utstrekning. I Danmark bor det 5 millioner mennesker, mens det i Finnmark fylke bor mindre enn 100 000.

Vi kan finne et kostnadsmessig uttrykk for det samlede handikap i transport om vi kjenner logistikkostnadene. Figur 1 viser at logistikkostnadene for norsk industri i 1997 utgjorde 11,7% av omsetningen. I Europa lå andelen på ca 7%.

Som det fremgår av figuren, var imidlertid transportkostnadene relativt sett over tre ganger så store i Norge som gjennomsnittet i Europa. Logistikkostnadene omfatter i figuren kostnader til inn- og utgående transport, lager, administrasjon og planlegging. Transportkostnadene utgjorde samlet sett 68% av logistikkostnadene.

Dersom det beregnede overslag over transportkostnadene på 7,9% av omsetningen var realistisk for den samlede omsetning i 1997 i jordbruk, skogbruk, fiske, bergverk (eksklusive gass og olje fra norsk sokkel), industri og handel, finner vi at transportkostnadene løp opp i 48 milliarder NOK det år. Dersom andelen kunne reduseres med 1 prosentpoeng, ville transportkostnadene gå ned med 6 milliarder NOK. Det er trolig fullt mulig å spare et par prosentpoeng ved endringer i de politiske rammebetingelser.



Figur 1: Logistikkostnader i Europa og Norge 1997.

Totale kostnadsoversikter gjenspeiler naturligvis både bransjestruktur og -sammensetning, handikap av naturgitte forhold så vel som politiske forhold i et land i tillegg til andre styrende krefter. Tallene må derfor tolkes med forsiktighet. Effektiv logistikk kan f eks ha ført til at kostnader til lager er redusert over tid mot at kostnader til transport er økt. Vareproduksjon og varesammensetning i norsk næringsliv tyder likevel ikke på at dette forhold kan ha noen betydelig forklaringskraft for Norges vedkommende.

I Bjørnland og Granquist, 1997 **Transportinfrastruktur i Oslo/Göteborg-korridoren og næringslivets logistikkostnader** er kostnadsbesparelsen

for næringslivet ved full utbygging til firefelts motorvegsstandard mellom Oslo og Göteborg beregnet til å utgjøre 15-20% av næringslivets transportkostnader i transportkorridoren. I arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2002-2011 **Forslag til Nasjonal transportplan 2002-2011** (utarbeidet av samferdselsetatene) er det oppgitt hvor store næringslivets transportkostnader vil være under forskjellige alternativer for investeringspolicy. Om investeringene ble konsentrert om fremkommelighet (effektivitet) fremfor den blandede strategi som etatene hadde foreslått, ville besparelsene for næringslivet øke med nærmere 70%. Det er altså betydelige besparelser å oppnå ved investeringspolitiske tiltak. Tilsvarende kunne vi resonnerer i forhold til bedre vedlikehold av infrastruktur i transport.

I neste kapittel gjennomgår vi avgiftsutviklingen. Med utgangspunkt i et enkelt regneeksempel over den avgiftsreduksjon som nå er vedtatt, og en kostnadsandel på 16% for drivstoffkostnadene, er det lett å se at vi kan få en merkbar reduksjon i næringslivets logistikkostnader også på grunn av reduserte avgifter.

I resten av rapporten vil vi holde oss til avgiftspolitikken i samsvar med oppdraget fra departementet.

Nivået på transportkostnadene kan ha avgjørende betydning for bedriftenes konkurransevne og lønnsomhet. Vegtransporten står for brorparten av de totale transportkostnadene og er den dominerende transportform i alle landsdeler i Norge. Vegtransport har en andel av innenlandsk godstransportarbeid (tonnkm) på omtrent 50%, og andelen har økt dramatisk gjennom etterkrigstiden. Det er derfor en vesentlig oppgave å legge forhold til rette for en effektiv og konkurransedyktig norsk godsbilbransje.

Avgiftene på norsk landtransport har betydning for konkurranseforholdene mellom norsk og utenlandsk virksomhet og for konkurransen mellom transportformer. For å kunne belyse disse forhold best mulig innenfor rapportens ramme, har vi i kapittel 2 sett på de viktigste avgiftsformer og avgiftenes tidsutvikling og sammenlignet med andre land.

Ved kjøring i utlandet vil avgiftene i de enkelte land slå ut med ulik styrke, alt etter hvilke land en godsbil passerer på sin veg mellom avskiper og mottaker av en vare. I kapittel 3 har vi derfor gjennomført observasjoner av utvalgte, faktisk gjennomførte transporter for å studere hvordan avgifter totalt sett slår ut i praksis.

I kapittel 4 har vi utledet policy-implikasjoner av de analysene vi har gjennomført i de foregående kapitlene.

I prosjektet har det vært viktig å få innsikt i de langsiktige avgiftsstrategier som forsøkes gjennomført EU. I den sammenheng er det ført samtaler både med den norske EU-delegasjonen og med Kommisjonen i EU. De implikasjoner vi har utledet, er innarbeidet i kapittel 4.

Det er vår oppfatning at i det lange løpe vil Norge i praksis ikke kunne avvike for mye fra den avgiftspolitikken som naboland og konkurrenter fører. Dette synspunkt ser nå også ut til å ha nedfelt seg i samferdselspolitikken. I St meld nr 46 (1999-2000) **Nasjonal transportplan 2002-2011** kan vi f.eks. lese følgende: *"Utforming av den generelle avgiftspolitikken på miljøområdet må ses i en bredere sammenheng enn transportsektoren alene. Regjeringen foreslår derfor ikke gjennom denne meldingen endringer på dette området."* (side 8). *"Gjennom EØS-avtalen har Norge innarbeidet EUs regelverk på en rekke områder. Skatte- og avgiftspolitikken ligger utenfor EØS-avtalen, og Norge står i prinsippet fritt til å føre en egen skatte- og avgiftspolitik. Avgiftspolitikken må imidlertid være i samsvar med EØS-avtalens øvrige avtaleverk. Særlig viktig i denne sammenheng er konkurranseverket. Også nasjonale konkurransehensyn på transportområdet kan tilsi at Norge må ta hensyn til endringer i EUs politikk på området."* (side 22). *"Det bør tilstrebes forutsigbarhet i skatte- og avgiftspolitikken over tid, slik at avgiftene justeres i samsvar med en langsiktig ønsket utvikling."* (side 66).

2 Avgifter på landtransport

2.1 Vegavgifter i Norge i et tidsforløp

Avgiftene på motoriserte kjøretøyer registrert i Norge består av flere elementer. I det følgende behandles:

- ✓ dieselavgift
- ✓ vektårsavgift (egentlig vektgradert årsavgift)
- ✓ engangsavgift og omregistreringsavgift.

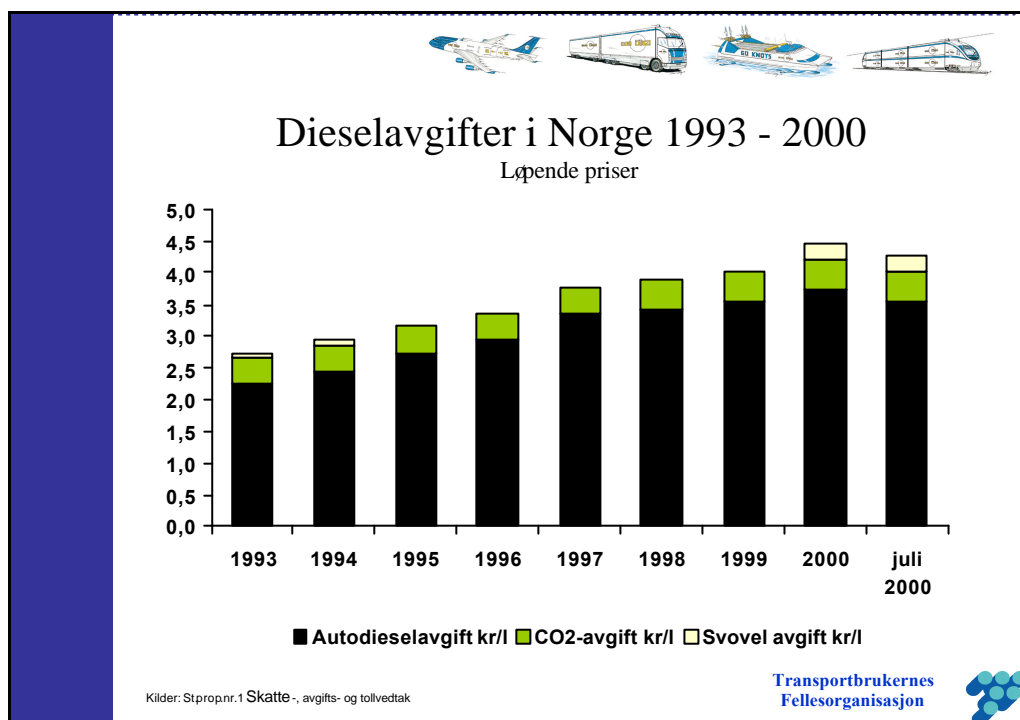
Det er lagt vekt på å vise utviklingen i avgiftene i et tidsperspektiv, statens inntekter fra avgiftene blir også gjennomgått. For vegtrafikken er de fleste bruksavhengige avgifter lagt på drivstoff forbruket.

Dieselavgift

Figur 2 viser *dieselavgift* i perioden 1993 - juli 2000. I juli 2000 beløp det samlede avgiftsnivå seg til 4,26 NOK/liter og var satt sammen av auto-dieselavgift (3,54 NOK/liter), CO₂-avgift (0,47 NOK/liter) og svovelavgift (0,25 NOK/liter). Den svovelfattige dieselen (<50 parts pr million (ppm) svovel) er unntatt svovelavgift, og de samlede dieselavgifter for denne type diesel er følgelig redusert til 4,01 NOK. Det legges merverdiavgift på toppen av den samlede avgift. Figur 2 viser at det er autodieselavgiften som er den dominerende avgiftskomponenten. Dieselavgiften ble 1. juli 2000 redusert med 20 øre pr liter. Som figuren viser, steg avgiften sterkt mellom 1993 og 2000.

Norge hadde tidligere avgift som ble beregnet etter kjørte km (kilo meteravgift). Frem til første oktober 1993 besto avgiftsbyrden på tunge kjøretøy i vesentlig grad av vektårsavgift, en årlig avgift på rundt 20 000 NOK for de tyngste kjøretøyene, og en kilometeravgift som ble belastet i henhold til avlesning av ekstra påmontert kilometerteller. Rent praktisk førte kilo meteravgiften til en rekke problemer: kilometertellerne hadde dårlig funksjonalitet, svak kontrolloppfølging med avstempling ved grensepassering mulig gjorde omfattende fusk, og inndrivelse av avgiftsbeløpene var tid- og ressurskrevende.

Avgiftsomleggingen skulle tjene flere formål. Avgiftene skulle vis slik at kjøringen ble belastet der den foregikk. Det ville virke mindre diskriminerende mellom transportører av ulik nasjonalitet. Innføringen av dieselavgift som betales ved tanking - altså på forskudd - eliminerer også problemet med inndrivning av avgiften. Omleggingen var dessuten et viktig skritt på veien til å harmonisere norske avgifter til avgiftsregimet i EU.



Figur 2: Dieselavgift i Norge 1993-2000.

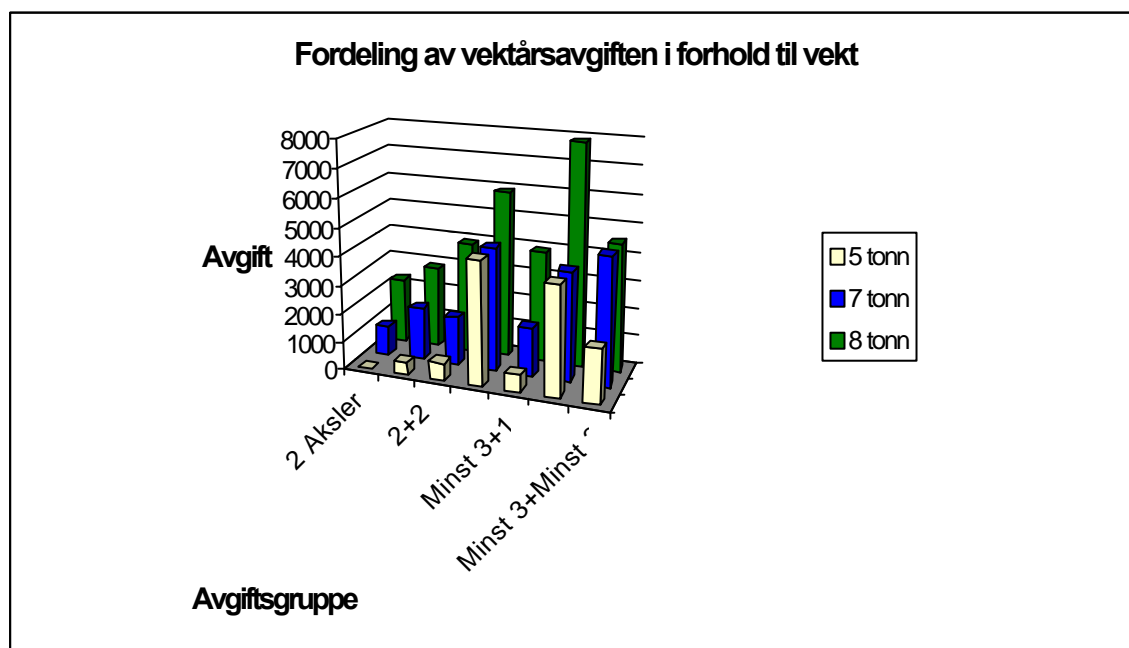
Vektårsavgift

Vektårsavgift er avgift på eie av tyngre kjøretøyer og tilhengere til disse. Fra 1. juli 2000 ble avgiften utvidet til å omfatte to komponenter:

- ✓ vektgradert årsavgift
- ✓ miljødifferensiert årsavgift.

Den vektgraderte årsavgiften blir pålagt kjøretøy og kombinasjoner av kjøretøy med tillatt totalvekt på 12 tonn og mer. Avgiftens størrelse er gradert etter totalvekten på kjøretøyet, fjæringssystem og antall aksler. Avgiften varierer fra ca 200 NOK på en liten lastebil til over 12 000 NOK på et 50-tonns vogntog. Fra 1. juli 2000 ble vektårsavgiften redusert til EUs minimumssatser for kjøretøy. Den ble også tilpasset EUs system ved at den ble gradert etter fjæringssystem dvs om det finnes luftfjæring på bilens drivaksel.

De nye avgiftssatsene for vektårsavgiftene synes likevel å medføre en del skjevheter for de ulike kjøretøy/kjøretøykombinasjoner. Vi går ut fra at intensjonen med graderingen av vektårsavgiften er å gi økt avgift for økt belastning på vegbanen etter en noenlunde progressiv skala. Dagens vektårsavgifter har en del svakheter i denne sammenheng. Dette kommer frem i etterfølgende figur, jfr også tidsskriftet Lastebilen 12/2000.



Figur 3: Fordeling av vektårsavgift etter avgiftsgruppe og akseltrykk.

Den miljøgraderte årsavgiften blir differensiert etter vekt og utslippskrav. Fra 1. juli 2000 ble det i EU innført nye krav til typegodkjenning basert på strengere krav til avgasser fra kjøretøy (Euro 3). Den miljøgraderte årsavgiften

ble harmonisert til reglene i EU ved at avgiften for kjøretøy med Euro 3-motorer ble satt til 0. Samtidig ble det innført en maksimalsats for kjøretøyer som ikke oppfyller det tidligste Euro-kravet og som har en totalvekt på mer enn 20 tonn.

Det nye avgiftssystemet for den miljøgraderte årsavgiften ser nå slik ut (NOK):

Typegodkjenning	Vekt 12-20 tonn	Vekt over 20 tonn
Ikke-Euro	5 551	9 869
Euro 1	3 084	5 654
Euro 2	2 159	4 009
Euro 3	0	0

Engangsavgift og omregistreringsavgift

Engangsavgift er avgift på kjøp av kjøretøyer som i prinsippet pålegges alle kjøretøyer for første gangs registrering i Norge. Unntatt er lastebiler og busser med over 17 sitteplasser. Avgiften beregnes av bilens vekt, motorstyrke og sylindervolum, og den inngår i grunnlaget for merverdiavgiften.

Omregistreringsavgiften pålegges kjøretøyer som registreres på nytt navn etter tidligere å ha vært registrert på et annet navn i Norge (noen unntak).

Omsetningen av brukte motorvogner og tilhengere er fritatt for moms. Det betales i stedet en særavgift ved omregistrering. Avgiften er gradert etter type kjøretøy, alder og vekt. Satsene for omregistreringsavgift ble økt med 10% fra og med 1. juli 2000.

2.2 Statens inntekter av biltrafikken øker

Statens inntekter av biltrafikken utgjør en viktig inntektskilde for staten. Gjennom sær avgiftene innkasserte staten i 1997 over 29 milliarder NOK. Legger vi til det norske bilister og transportører betaler i tollavgifter og merverdiavgift på særavgiftene ved eie, kjøp og bruk av kjøretøyer, var statens

inntekter av biltrafikken i 1997 34,7 milliarder NOK. I tillegg kommer bompengene som trafikantene betaler, og som utgjorde nær 2 milliarder NOK i 1997. Bilistene betaler dessuten personskadeavgift over bilforsikringen. Når vi regner inn alle typer avgifter, ble statens inntekter fra biltrafikken totalt sett over 40 milliarder NOK.

Staten oppkrevde i 1997 3,4 milliarder NOK i autodieselavgift og 0,3 milliarder NOK i vektårsavgift. Dieselavgiften er således dominerende i forhold til vektårsavgiften.

Statens inntekter av særavgiftene på motorvogner har vokst raskt, faktisk med mer enn 50% mellom 1992 og 1998.

Statens utgifter til vegformål er betydelig mindre enn inntekten. I 1997 anvendte staten bare 11 milliarder NOK til vegtransportformål. Legger vi til det kommuner og fylkeskommuner anvendte, stiger beløpet til 18 milliarder NOK, som tilsvarer omtrent halvparten av inntektene til det offentlige av motorkjøretøyer.

Til sammenligning tok staten inn vel 12 milliarder NOK gjennom ordinær skatt på inntekt og formue (unntatt ordinær skatt på oljeutvinning) fra norske skattebetalere i 1997.

2.3 Avgifter på jernbanetransport

Dieseldrevet jernbane ble i år 2000 pålagt CO₂-avgift med 47 øre pr liter og i prinsippet tilleggsavgift for svovel på 7 øre pr liter, til sammen 54 øre pr liter for det tilfellet at diesel har så høyt svovelinnhold at det kommer over minimumsgrensen. Ellers ble bare betalt 47 øre pr liter. Både persontog og godstog betalte elektrisitetsavgift med 8,56 øre pr kWh.

Jernbane betalte en kjøreveavgift på 1 øre pr brutto tonnkilometer. Denne betalingen går teknisk sett ikke til Jernbaneverket, men til statskassen, og skal være en betaling til staten for bruk av infrastrukturen. Størrelsen på denne avgiften har til en viss grad vært politisk bestemt.

I Regjeringens forslag til Nasjonal transportplan 2002-2011 gis godstransport på jernbane fortsatt en konkurransefordel vis-à-vis vegtransport. Dieseldrevne lokomotiver kan fortsette å kjøre på avgiftsfri diesel, og kjøreveavgiften blir

heller ikke foreslått øket til det nivå Transport økonomisk institutt (TØI) har beregnet, nemlig 1,2 øre pr tonnkm for el-drevne tog og 2,2 øre pr tonnkm for dieseldrevne tog. Samferdselsdepartementet foreslår at dagens praksis med 0 øre for persontog og 1 øre for godstog videreføres. Departementet ser ut til å mene at analysene til TØI ikke gir grunnlag for å endre avgiftssatsen.

Jernbanen har muligheter for å erobre nisjer i transportmarkedet når transporter skjer over en viss avstand. Både i Dagnås, Boeshave og Christensen, 2000 **Konkurrenceflader og udviklingstræk** og i stortingsmeldingen om **Nasjonal transportplan (NTP) 2002-2011** finner vi påstander om at jernbanen kan bli konkurransedyktig på avstander over 300 km. De transportene som er mest aktuelle i utenrikshandelen foregår normalt over betydelig større avstander.

I en analyse som er gjennomført i regi av Norge-Vänernlänken **Sammanfatning 1999-2000** er forutsetningen for en konkurransedyktig jernbane gjengitt under følgende stikkord:

- ✓ bedre organisasjon
- ✓ fokus på kundeperspektiv
- ✓ aktiv markedsbearbeiding
- ✓ høyere kvalitet på infrastrukturen
- ✓ mer effektiv terminalhåndtering
- ✓ produktutvikling og ny teknikk.

Vi ser at analysen ikke lister opp høyere avgifter i godsbiltransport som en forutsetning for en konkurransedyktig jernbane. Dette er etter vårt syn også et riktig utgangspunkt. Jernbanens fremtid ligger i de positive tiltak den selv må gjennomføre og ikke i de negative tiltak overfor konkurrenter. Det vises for ørig til Bjørnland og Granquist, 1998 **Forutsetninger og muligheter for radikal trafikkøkning i Oslo/Göteborg-korridoren – en analyse av teori og muligheter.**

Så lenge Norge kunne betraktes som en øy i forhold til det europeiske fastland, hadde norsk internasjonal jernbanetransport betydelige handikap. Med åpningen av fast forbindelse over Øresund sommeren 2000 og fast forbindelse over Storebått noen år før, er situasjonen betydelig forbedret. Med sikte på de viktige fisketransportene fra Norge er det nå opprettet direkte jernbaneforbindelse mellom Narvik/Alnabru og Padborg i Danmark. Narvik - Padborg gjennomføres på 36 timer, Alnabru - Padborg på 17 timer. Jernbanen

kan med rimelige infrastrukturavgifter og internasjonal organisering finne en for jernbanen viktig nisje i internasjonal godstransport.

2.4 Vegavgifter for lastebiler i utvalgte konkurrerende land i et tidsforløp

I kapitlet blir det gitt oversikt over lastebilavgiftene i Norden og i Europa. Avgiftssystemene er i dag forskjellige i de ulike europeiske land og er på ingen måte harmonisert. Vektårs avgiften beregnes eksempelvis i noen land på grunnlag av godsbilens totalvekt og i andre land på grunnlag av gods bilens egenvekt. I noen land beregnes avgiften av trekkvogn og tilhenger/ semi-trailer hver for seg, i andre land av vogntogets totalvekt.

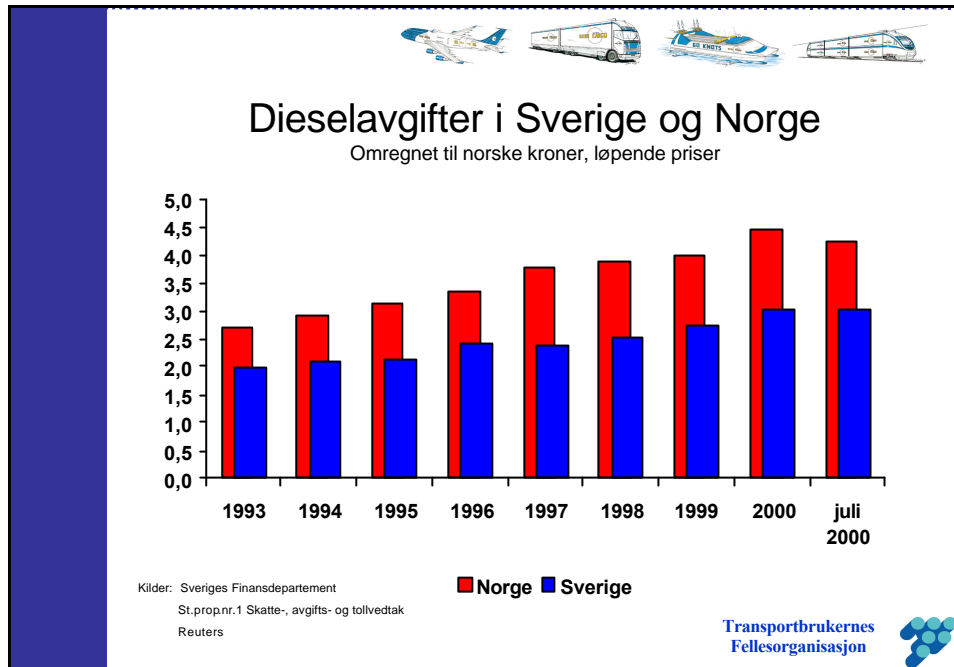
I markedet selges forskjellige typer autodiesel med ulikt innhold av svovel og anvendelsen av de ulike typer varierer mellom land. Oljeforbruket varierer følgelig både med oljetype, trafikkforhold, klima og topografi. Sammenligningen mellom nivåene i avgiftsbelastningen er i hovedsak innhentet fra opplysninger gitt av Norges Lastebileier-Forbund (NLF), Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) og Transportbrukernes Fellesorganisasjon (TF).

De lastebilavgiftene som betales i praksis, og tilretteleggingen av konkurranseforholdene, er et resultat av både nasjonal og internasjonal transportpolitikk. For den internasjonale transport vil derfor transportørens avgiftsbelastning variere med de drivstoffavgifter som påføres ved tanking i utlandet. Det gir muligheter til å redusere avgiftsbelastningen ved å fylle drivstoff der avgiftene er rimeligst langs transportørens kjærrute. Vi viser til kapittel 3.

Diesellavgift

Norge har et avgiftsnivå som ligger langt over nivået i våre viktigste konkurrentland. I det følgende sammenligner vi diesellavgift og vektårsavgift i Norge med tilsvarende avgifter/priser i Norden og andre land i Europa.

Figur 4 gir en historisk sammenstilling av utviklingen av diesellavgiftene i Sverige og Norge i løpende avgifter mellom 1993 og juli 2000. Avgiftene har hele tiden ligget betydelig høyere i Norge sammenlignet med Sverige.



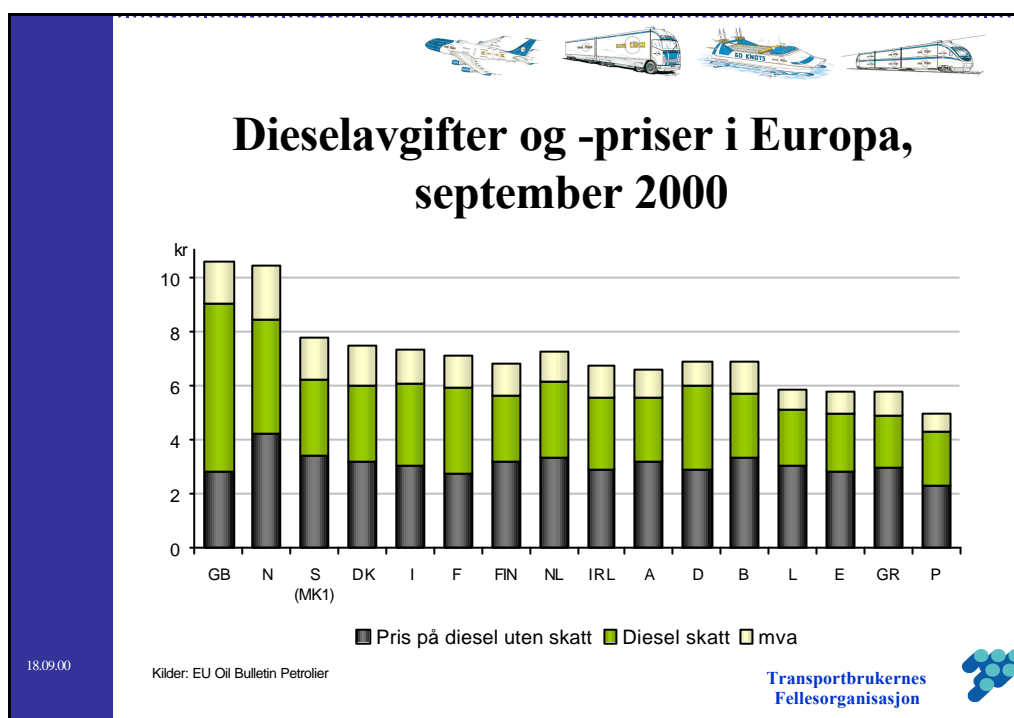
Figur 4: Dieselavgifter i Norge og Sverige 1993-2000.

Figur 5 sammenstiller dieselavgiftsnivået i de nordiske land i januar 2000. Avgiftsnivået ligger betydelig høyere i Norge enn i alle de øvrige nordiske land, som innbyrdes har rimelig likt avgiftsnivå



Figur 5: Diesellavgifter i Norden pr januar 2000.

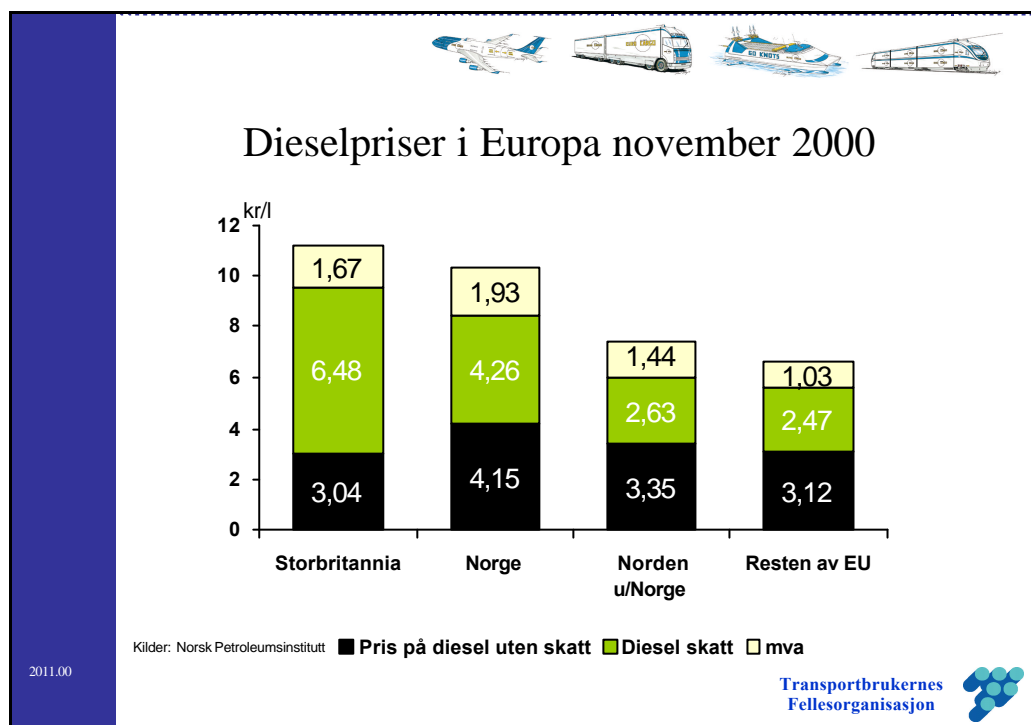
Figur 6 sammenstiller diesellavgifter og priser på diesellolje i Europa pr september 2000. Prisen er sammensatt av komponentene pris på diesel uten skatt, diesellavgift og merverdiavgift, som varierer noe fra land til land. Men som det fremgår, er det den nasjonale diesellavgiften som i hovedsak bestemmer og styrer forskjellen i diesellpriser i Europa.



Figur 6: Diesellavgift og -priser i utvalgte europeiske land, september 2000.

Prisnivået var på det tidspunkt høyest i Storbritannia, men med Norge på annenplass. Disse to land kom i en klasse for seg. Høsten 2000 lå prisnivået på diesel i Storbritannia og Norge omtrent 40% over det gjennomsnittlige prisnivået i de øvrige europeiske landene. Dette skyldes i hovedsak et høyere avgiftsnivå på diesel i disse landene sammenlignet med de andre europeiske landene. I Regjeringens budsjettforlik med sentrumspartiene ble det foreslått en avgiftsreduksjon på 82 øre pr liter fra 1. juli 2001 for svovel fattig diesel. Dette kan endre forskjellene noe i favør av Norge, dersom ikke de andre europeiske landene endrer sine satser tilsvarende.

Figur 6 viser at Norge har høyere pris på diesel regnet uten skatt enn samtlige andre land på figuren. Det er et tankekors at Norge som stor produsent av råolje også har den høyeste pris på diesel regnet uten skatt.



Figur 7: Dieselpriser i utvalgte europeiske land, november 2000.

Figur 7 gir en mer detaljert sammenstilling av dieselprisens avgiftskomponenter i Storbritannia, Norge, Norden uten Norge og resten av EU i november 2000. Sammenstillingen viser klart forskjellen i dieselprisen, som for Norges del ligger mer enn 3 NOK høyere enn gjennomsnittet i EU-landene.

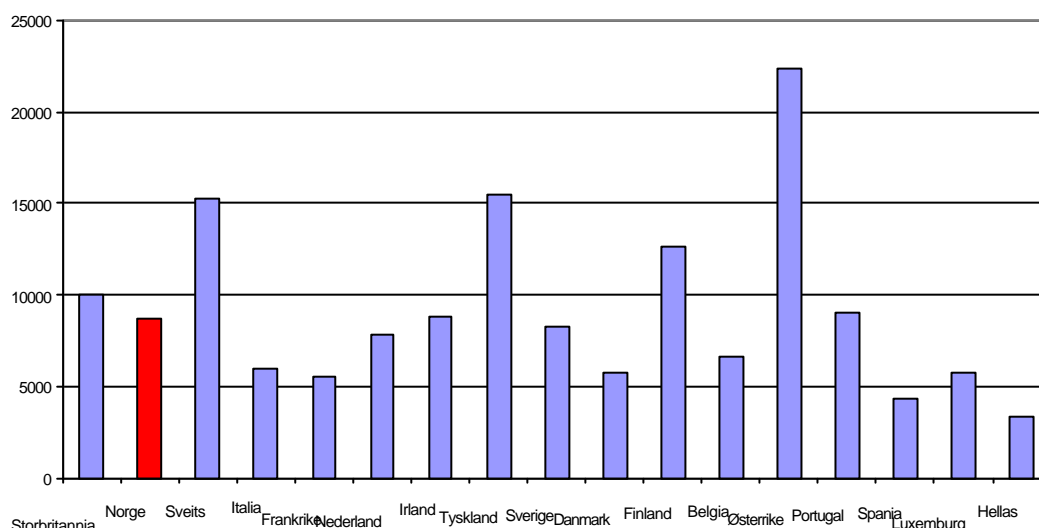
Transportbrukernes Fellesorganisasjon (TF) har i figuren sammenlignet nivået på autodieselavgiften i Norge med andre land i Europa. Med unntak av Storbritannia ligger de norske avgiftene 20-50% over disse land.

Figuren viser at det er de nasjonale satsene for avgiftsnivået som først og fremst bidrar til den store forskjellen i prisnivået for diesel i Norge sammenlignet med de øvrige nordiske land og resten av EU. Den store forskjellen

mellom Norge og våre naboland Sverige og Danmark er spesielt viktig for konkurransesituasjon for lastebilnæringen i Norge.

Vektårsavgifter i Europa

Vektårsavgift i Europa august 2000 for et 40 tonns 2+3 aksler, Euro I-motor, ikke luftfjæret.



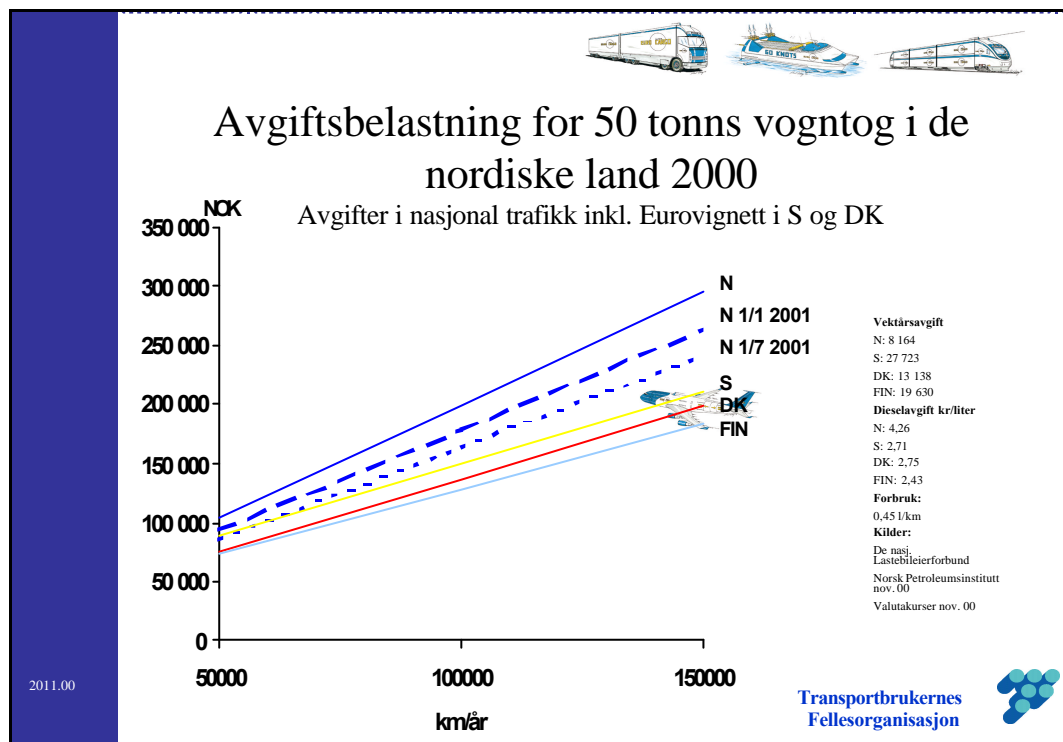
Figur 8: Vektårsavgift i utvalgte europeiske land, august 2000, for et 40-tonns vogntog, 2+3 aksler, Euro-I motor, ikke luftfjæret. NOK pr år.

Vektårsavgiftene er - som gjennomgått i kapittel 2.1 - gradert noe forskjellig mellom land. Den beste sammenstillingen kan derfor trolig foretas med utgangspunkt i bestemte kjøretøy typer i de forskjellige EU-landene.

Figur 8 viser vektårsavgiften for et 40-tonns vogntog med 2+3 aksler m v for utvalgte europeiske land i august 2000. Sammenstillingen viser at avgiftsnivået i Norge for dette vogntog lå noe over gjennomsnittet.

2.5 Sammenlignende analyse av Norge og konkurrentland

For å få en mer dekkende sammenligning av avgiftnivået i Norge og i andre land, må man konkretisere de samlede avgiftene for de ulike kjøretøyene avhengig av vogntype og kjørelengde. Det er gjort i figur 9, som viser avgiftsbelastningen for et 50-tonns vogntog i de nordiske landene ved nasjonal kjøring. Figuren viser klart at det norske avgiftnivået blir mer og mer ugunstig når kjøredistansen øker.



Figur 9: Avgifter (NOK) for et 50-tonns vogntog i de nordiske land 2000.



Avgifter som påvirker tømmertransporten på vei.
Sammenligning mellom Finland, Sverige og Norge
september 2000

Avgiftstype	Finland	Sverige	Norge
VEI- OG VEKTAVGIFTER: (kr pr år)			
Vektårsavgift bil + henger	19 343	25 745	8 164
Veiavgift bil		10 426	
SUM VEI- OG VEKTAVGIFT	19 343	36 172	8 164
DIESELAVGIFTER: (kr pr liter)			
Generell sats	2,51	0	3,54
Energiavgift		1,78	0
CO2-avgift		1,01	0,47
Svovलगift		0	0,25
SUM DIESELAVGIFTER	2,51	2,79	4,26
Dieselpris pr liter eks. mva	5,61	6,22	8,47

27.09.00

Transportbrukernes
Fellesorganisasjon

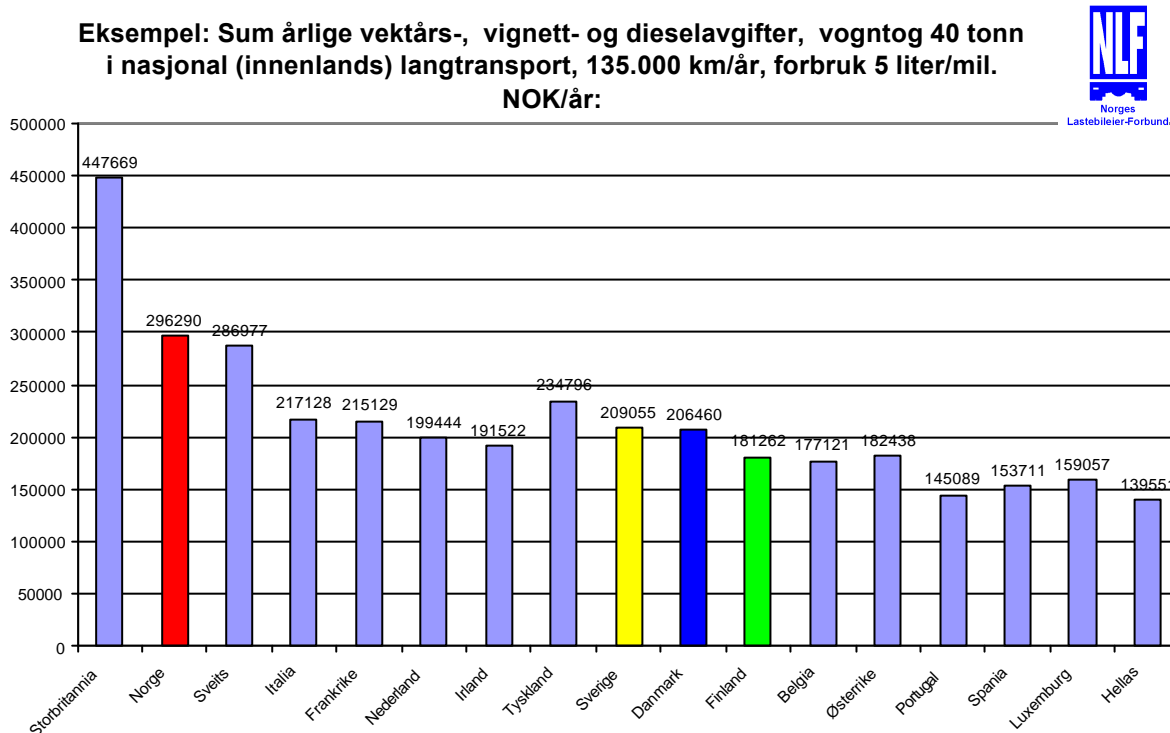


Figur 10: Vegavgift, vektavgift (2000) og diesलगift (pr januar 2000).

Figur 10 gir en oversiktlig sammenstilling av de ulike avgiftskomponentene i Finland, Sverige og Norge ved tømmertransport på veg med hensyn til de årlige veg-, vekt- og diesलगiftene (NOK pr liter i januar 2000). Norge lå lavere for veg- og vektavgift, men høyere for diesलगift og diesलगift. Selv om det neppe foregår store mengder internordisk tømmertransport, kan figuren vise forskjeller ved nasjonal transport.

Figur 11 sammenstiller vektårs- og diesलगifter for et 40-tonns kjøretøy som kjører 135 000 km/år. Figuren viser at det norske kjøretøyet ligger høyere i årlige utgifter enn kjøretøy i de andre land med unntak av Storbritannia. I forhold til svenske, danske og finske forhold vil det norske avgiftsnivået for et

slikt vogntog ligge i størrelsesordenen 100 000 NOK over de andre nordiske land.



Figur 11: Sum årlige vektårs-, vignette- og dieselavgifter for et 40-tonns vogntog i nasjonal (innenlands) langtransport. Forutsetning: kjørelengde 135 000 km pr år, forbruk 5 l/mil. NOK pr år.

I St prop nr 1 (200-2001) om Skatte-, avgifts- og tollvedtak, som ble fremlagt i forbindelse med statsbudsjettet høsten 2000, står det bl a:

"I Sverige er avgiftene på autodiesel 2,92 svenske kroner, mens de norske er til sammen 4,01 kroner. Med valutakurser fra midten av september utgjør avgiftsforskjellen mellom Norge og Sverige 1,22 norske kroner pr liter for diesel. I Norge er det en svovलगift på 25 øre pr liter på autodiesel med svovelinhold over 0,005%. Det er imidlertid opplyst fra oljebransjen at

mesteparten av dieselen på markedet har svovelinnhold under denne grensen, og blir dermed ikke pålagt svovelavgift. Det er videre opplyst at markedspris ekskl. avgift for lavsvovlet diesel ligger 14-18 øre pr liter over annen diesel. Også i Sverige er det tilleggsavgifter på diesel som ikke oppfyller bestemte miljøkrav. Den mest miljøvennlige dieselkvaliteten (miljøklasse 1) dominerer også markedet i Sverige. Kravet til svovelinnhold i miljøklasse 1 i Sverige er imidlertid strengere enn det norske kravet på 0,005%. Den svenske regjeringen har foreslått å øke dieselavgiften med 11,7 øre pr liter fra 1. januar 2001. Dette innebærer at svensk avgift på diesel vil være om lag 3,04 svenske kroner fra årsskiftet. Med gjeldene valutakurs tilsvarende dette om lag 2,90 norske kroner, dvs. om lag 1,10 kroner under det norske nivå i 2000."

Det heter videre:

"Sverige er tilsluttet en ordning med vegbruksavgift ("vignettavgift") der alle kjøretøyer må betale for bruk av svenske hovedveger. Vegbruksavgiften er om lag 10 000 norske kroner pr år for kjøretøyer i langtransport. Avgiften er i prinsippet ikke diskriminerende. Svenske kjøretøyer er imidlertid etter nasjonale lovbestemmelser forpliktet til å betale denne avgiften uansett hvor de opererer. Dette er en åpenbar avgiftsmessig ulempe for svenske kjøretøyer ved kjøring i Norge.

Norske kjøretøyer er pålagt en omregistreringsavgift ved eierskifte. Dette henger sammen med at det ikke betales merverdiavgift ved omsetning av brukte biler i Norge. For et kjøretøy som er 5-6 år utgjør avgiften rundt 22 000 kroner.

Det er generelt vanskelig å sammenlikne skattebelastningen mellom Norge og Sverige, bl.a. fordi den avhenger av selskapsform og eierstruktur. Sverige har gunstigere avskrivingsregler enn Norge, men på den annen side er skatten på utbytte høyere i Sverige. I Sverige er arbeidsgiveravgiften om lag 33%. Dette er vesentlig høyere enn i Norge, hvor høyeste sats er 14,1%. I Norge vil dessuten transportbedrifter i distriktene med under 50 ansatte ha lavere sats. Dette er tilfellet for de fleste bedrifter i godstransport. Siden lønnskostnader er en stor kostnad i varetransport,

representerer arbeidsgiveravgiften en betydelig merkostnad for lastebiltransport i Sverige sammenliknet med i Norge.

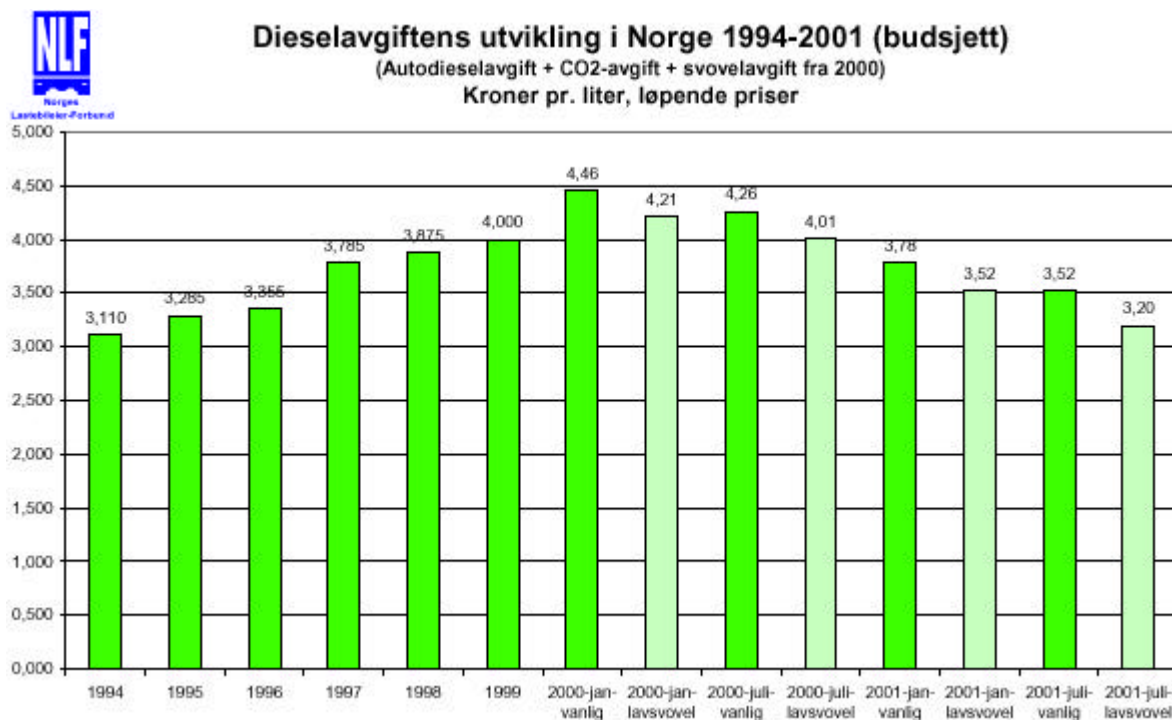
Regjeringen foreslår derfor at både autodieselavgiften og bensinavgiften reduseres nominelt med 50 øre pr liter fra årsskiftet og med ytterligere 32 øre i forbindelse med merverdiavgiftreformen fra 1. juli 2001. CO₂-avgiften på mineralolje foreslås prisjustert på vanlig måte fra årsskiftet, dvs. at avgiften øker med 1 øre pr liter. De samlede avgiftene på autodiesel vil dermed bli redusert til 3,52 kroner fra årsskiftet, og videre ned til 3,20 kroner fra 1. juli 2001. Avgiftsforskjellen vil da være redusert med 110 øre pr liter siden 1. halvår 2000, og differansen mellom norsk og svensk avgift vil være om lag 30 øre pr liter fra 1. juli 2001."

Det heter i budsjettforliksdokumentet mellom Regjeringen og sentrums-partiene av november 2000: "Avtalepartene er enige om å avvikle den ekstraordinære svovelavgiften på 26 øre på mineralolje som er omfattet av autodieselavgiften fra 1.7.2001. Reduksjonen i autodieselavgiften på 32 øre fra samme dato gjøres kun gjeldende for diesel med opp til 50 ppm svovelinnhold."

Dette gir følgende avgiftssatser (øre pr liter) for diesellolje med og uten mer enn 50 ppm svovel:

	2000		2001			
	Vanlig diesel (>=50 PPM svovel)	Svovelfattig diesel (<50 PPM svovel)	Vanlig diesel (>=50 PPM svovel)		Svovelfattig diesel (<50 PPM svovel)	
	2. halvår	2. halvår	1. halvår	2. halvår	1. halvår	2. halvår
CO ₂ -avgift:	47,0	47,0	48,0	48,0	48,0	48,0
Svovelavgift:	25,0	00,0	26,0	0,0	0,0	0,0
Autodieselavgift:	354,0	354,0	304,0	304,0	304,0	272,0
Til sammen:	426,0	401,0	378,0	352,0	352,0	320,0
Gjennomsnitt for året:			360,0		336,0	
Merverdiavgift:	23%		24%			

Som det fremgår av tabellen, har man fra år 2000 ulike avgiftssats for autodiesel for svovelrik og svovelfattig diesel. Fra 2. halvår 2001 blir hele svovelavgiften fjernet. Diesellavgiftens utviklingsforløp er illustrert i figur 12.



Figur 12: Diesellavgiftens utvikling i Norge 1994-2001 (budsjett).

Ved inngangen til 2001 var forskjellen mellom Norge og Sverige 1,37 NOK pr liter.

Fra 1. januar 2001 ble diesellavgiften på lavsvovel (maks 50 ppm svovel) 3,52 NOK pr liter. Det er omtrent 50 øre lavere avgift enn høsten 2000. Fra 1. juli 2001 reduseres avgiften for lavsvovel diesel med ytterligere 32 øre til 3,20 NOK. Dermed blir nivået lavere enn diesellavgiften var i 1995. I Sverige blir avgiften i 2001 2,90 NOK. Forskjellen mellom Norge og Sverige blir da 30 øre.

I revidert nasjonalbudsjett på forsommeren 2000, ble avgiften foreslått redusert med 20 øre, som ble gjennomført fra 1. juli 2000. I løpet av ett år fra 1. juli 2000 har vi altså fått redusert diesellavgiften med 1,02 NOK for

svovelfattig diesel. I tillegg blir svovelavgiften helt tatt vekk fra 01.07.2001. Vi har må o fått en avgiftsreduksjon på 23% i løpet av ett år. Etter hva vi forstår har ingen andre land i Europa fått en tilsvarende reduksjon, men på den annen side har avgiftsnivået vært usedvanlig høyt.

I rapporten har vi ikke gått inn i en diskusjon om hvordan skatter og avgifter i vegtransport skal utformes innenfor et samfunnsøkonomisk og miljøpolitisk resonnement. Det ligger utenfor prosjektets ramme. Offisiell norsk samferdselspolitikk går ut på at skatter og avgifter skal utformes slik at enhver transportgren skal dekke sine marginalkostnader. Det er imidlertid betydelige vanskeligheter med å beregne slike kostnader. Det er også et spørsmål om hvorvidt det er de kortsiktige eller langsiktige marginalkostnader som skal legges til grunn. Vanligvis blir de kortsiktige marginalkostnader lagt til grunn.

St meld nr 46 (1999-2000) **Nasjonal transportplan 2002-2011** omtaler disse resonnement, men Regjeringen erkjenner at den økonomiske politikk i praksis innebærer avvik fra prinsippene nevnt ovenfor. Vi tar opp igjen denne tråd i kapittel 4.

På side 22 i stortingsmeldingen omtales en hvitbok som EU-kommisjonen la frem i 1998, om betaling for bruk av infrastruktur. Hvitboken foreslår å videreutvikle et system hvor avgifter for bruk av infrastruktur utformes etter prinsippet om at brukerne skal betale de kostnader de påfører infrastrukturen og samfunnet. Kommisjonen ønsker å gjennomføre en slik politikk for alle transportformer, og sette den ut i livet trinnvis og med samme tempo for alle transportformer. Ifølge hvitboken ønsker Kommisjonen å sette den nye prispolitikk ut i livet etter følgende tempoplan:

Fase 1: 1998-2000. I denne fase skal man søke enighet om prinsippene (metodologien) som skal legges til grunn for beregning av marginalkostnadene og samtidig arbeide for å fremme ideen om betaling der hvor bruken finner sted.

Fase 2: 2001-2004. I denne fasen skal man tilpasse dagens avgifter og priser for bruk av infrastruktur slik at disse bedre samsvarer med de etablerte prinsippene og harmonisere systemene for prissetting mellom transportformer.

Fase 3: Etter 2004. I denne fasen skal man implementere ytterligere de harmoniserte systemene for prissetting.

EU ligger allerede etter det tidsskjema som Kommisjonen satte opp i 1998. Hvor langt EU er kommet, og det ønskede tempo fremover, vil trolig bli klart når en ny hvitbok om prissettingen blir utgitt, etter planen i første halvår 2001.

Ifølge EU-kommisjonen er målet med prissettingen å øke effektiviteten i transportsystemet, redusere transportbehovet på grunn av den betydelige sosiale skade som trafikken forårsaker, men ikke øke avgifts- og skatte nivået. Prissettingen skal også påvirke transportørene til å bruke mer miljøvennlige godsbiler.

Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2002-2011 hevder at i prinsippet fører Norge en transportpolitikk som reflekterer kostnadene ved transport, men innrømmer at skatte- og avgiftspolitikken ikke alltid er utformet i samsvar med transportpolitikken. For å sannsynliggjøre at det er langt frem til at EU får gjennomført en slik politikk, skal vi gjengi sitat (sidene 28-29) fra en bok utgitt av Transportindustriforbundet i Sverige i år 2000. Boken er forfattet av Björklund, Tjäder og Wiberg og heter **Europeisk transport politik. En översikt.**

"Kommissionen publicerade för några år sedan en vitbok om rättvis prissättning i transportsektorn. Huvudprincipen bör enligt Kommissionen vara att man skall tillämpa marginalkostnadsprissättning varvid hänsyn skall tas till de negativa effekter som följer av trafiken. Principen skall emellertid inte bara tillämpas i fråga om vägtrafiken utan för alla trafikslag. Bland medlemsstaterna är meningarna om ett sådant synsätt mycket delade. Något snart beslut i EU om prissättning är inte att förvänta. Enligt riksdagens transportpolitiska beslut 1998 skall Sverige tillämpa marginalkostnadsprissättning."

Norge og Sverige forfekter lignende synspunkter på prinsippene for prissetting i transport. Begge land har også noenlunde sammenfallende målformuleringer. Det vises til kapittel 6 Vedlegg som er hentet fra Bjørnland og Ekström, 2001 **Harmoni mellan mål och medel i transportpolitiken? Exempler från Norge og Sverige.** Vedlegget viser også at i et femtiårs perspektiv har det innenlandske transportarbeid (tonnkm) med godsbil vokst omtrent like sterkt i de to land selv om avgiftene er betydelig lavere i Sverige og toget står mye sterkere i Sverige enn i Norge.

Når avgiftene på lastebiltransport er så mye lavere i Sverige enn i Norge, selv om begge land i utgangspunktet har lagt det samme prinsipp for prissetting av godsbiltransport til grunn, kan kanskje tre forklaringsgrunner være anvendelige. Den ene er at hensynet til andre målsettinger som f.eks regionale hensyn og konkurransekraften i næringslivet, har fått større tyngde i Sverige. Dette stemmer imidlertid dårlig med politiske utsagn om hvilke målsettinger som er viktige i de to landene, jfr kapittel 6. Den andre forklaringen kan ta utgangspunkt i det faktum at Sverige har så mye bedre transportinfrastruktur enn Norge. Mens Norge ved utgangen av 1997 hadde 100 km med motorveg, hadde Sverige 1 400 km. Derved blir belastningen på vegnettet (marginalkostnadene) mindre i Sverige enn i Norge. Paradoksalt nok vil norske lastebiler "straffes" ved å kjøre på dårlige norske veier når vi ikke i tilstrekkelig grad bygger ut vårt infrastrukturnett. Det vil spesielt ramme trafikk i distriktene hardt, jamfør kapittel 3, og vil være i strid med distriktpolitikkenes formål. Den tredje grunnen kan være finanspolitisk. Finansdepartementet kan ha hatt en dominerende innflytelse og "overkjørt" andre politiske hensyn. Det er et faktum at vi i årtier har kjørt en særnorsk avgiftspolitikken ved kjøp av alkohol, tobakk, sigaretter, drivstoff og biler. En slik politikk vil i det lange løp sette norsk konkurransekraft i fare.

Avgifter, priser og investeringer i transportinfrastruktur bør utformes i sammenheng. Det har ikke skjedd. Det er således gode grunner for at avgiftene på lastebiltransport burde ha hatt en annen avgiftsprofil enn de har hatt.

På ett område kan det se ut til at EU-landene vil legge om noe av sitt avgiftssystem. Det gjelder ordningen med Eurovignette. Seks EU-land, Danmark, Sverige, Tyskland og de tre Be-Ne-Lux-landene, har laget et særskilt vegavgiftssystem som er kalt Eurovignette-systemet. For transport med kjøretøy med mer enn 12 tonns totalvekt på motorveger og enkelte spesielle veier betales en særskilt avgift. Kjøretøy som er registrert i Sverige, kan trekke avgiften fra den årlige kjøretøyskatt. Ved ordningen har de seks landene pålagt trafikken på de større veier avgifter, men den er annerledes enn avgiftene ved passering av bomstasjoner i Norge. I Norge ytes heller ingen refusjon til norske kjøretøy som passerer bomstasjoner.

Den tyske regjering har kunngjort at den vil innføre kilometeravgift for tunge kjøretøy på sine motorveger fra år 2002. Dette vil i så fall ligne på den generelle kilometeravgift som fantes i Norge og Sverige tidligere. I Tyskland har man forklart at innføringen av kilometeravgiften forutsetter at det kan

finnes en elektronisk utrustning som kan anvendes. Om tyskerne får til en slik ordning, er det vel grunn til å regne med at de andre landene som deltar i ordningen med Eurovignette også vil gjøre noe, men det er foreløpig uavklart.

3 Eksemplifisering av avgiftsforskjeller ved sammenligning av enkeltturer

En oversikt over transportrelaterte avgifters historiske utvikling og deres nasjonale størrelsesforskjeller gir i seg selv ikke et tilstrekkelig bilde av hva disse avgiftene betyr i en gitt konkurransesituasjon og et faktisk transportforløp. I dette prosjektet har en derfor sett det som ønskelig å eksemplifisere forholdene ved å knytte de godsbil- og transportrelaterte avgifter til faktisk utført transportvirksomhet. Dette kan selvfølgelig gjøres på ulike måter, men da enkelttransporter kan sees som den ”minste betalbare enhet” for transporttjenester, og da det fortsatt eksisterer et ganske betydelig spotmarked for enkelttransporter, har vi i dette prosjektet sett det som ønskelig å knytte avgiftsbeløpene til slike.

Nå kan det presiseres at ingen av de studerte enkelttransportene omsettes på spotmarkedet, men utføres i et system med både nære og langsiktige relasjoner mellom vareeier og transportør.

Hensikten har vært å sammenligne enkelttransporter fra Norge til sentrale europeiske markeder med tilsvarende intra-kontinentale transporters, med det formål å studere i hvilken grad norske eksportørers lange transportavstand til sentrale europeiske markeder utgjør en konkurranseulempe som ytterligere forsterkes av et antatt høyt norsk avgiftsnivå. Da norsk topografi med et kupert landskap antas å påvirke dieselforbruket og dermed forsterke avgiftsforskjellene pr kjørt kilometer, har det vært ønskelig å studere dette ved å skille mellom kjøring i Norge og kjøring på Kontinentet.

Det må presiseres at vi i denne undersøkelsen kun har lagt vekt på spesifikke, transportrelaterte avgifter. Det kan da bli liggende som en uuttalt forutsetning at andre skatter og avgifter de ulike lands transportforetak belastes med, er like, noe de jo ikke nødvendigvis er. Skal man kunne si noe sikkert om i hvilken grad transportnæringens internasjonale konkurranse evne påvirkes av dette, må man ta i betraktning *alle* de offentlige skatter og avgifter foretak i ulike land betaler, i tillegg til avskrivningsregler osv. Det er således fullt mulig, uten at vi har gått inn på dette, at de høyere diesel avgifter i Norge motsvares av andre, høyere avgifter i andre land. Problemstillingen utvides selvfølgelig ytterligere av at de institusjonelle rammevilkårene bare utgjør delbidrag til det totale sett av konkurransefaktorer foretakene forholder seg til. Utvidet kunnskap om disse forhold, som kunne bidra til å sette betydningen av

rammevilkårene inn i en større sammenheng, burde utgjøre et viktig grunnlag for enda større forståelse for næringslivets internasjonale konkurranse vilkår. Vi viser for ørig til kapittel 1.

De avgifter en i dette prosjektet har ønsket å studere, er således:

- ✓ dieselavgift
- ✓ vektåavgift
- ✓ betaling for bruk av infrastruktur.

En fordel med å ”omsette” avgiftsnivåene til avgiftsbeløp knyttet til enkelt turer er at de ulike lands avgiftsnivåer er knyttet til ulike tekniske standarder. Eksempelvis tillater både Sverige og Finland 25,25-meters vogntog med totalvekt på 60 tonn for innenlands kjøring, mens norske bestemmelser begrenser vogntog til 18,75 meter lengde og 50 tonn totalvekt. Svenska Petroleum Institutet argumenterer for at svensk ”miljødiesel”, som i det alt vesentligste er den kvalitet som omsettes på svenske bensinstasjoner, er av renere/mindre forurensende kvalitet enn den som omsettes i Norge, og dermed legitimerer et lavere avgiftsnivå Norske transportører på sin side hevder at kvaliteten på svensk diesel derimot medfører økt diesel *forbruk*, noe som skulle bidra i retning av å utligne avgifts forskjellen pr liter.

Da de aktuelle enkeltransportene ble gjennomført mot slutten av 2000, eksisterte to dieselkvaliteter side om side i markedet, men på grunn av ulikt innhold av svovel ble de belastet med ulike avgifter. Ifølge Norsk Petroleums-institutt har den reneste dieselkvaliteten en høyere produksjons kostnad, slik at utsalgsprisen på de to kvalitetene er like. Transportøren har derved ikke noe økonomisk incitament til å velge den reneste kvaliteten, og vet heller ikke hvilken kvalitet han faktisk har kjøpt. Vi har i det følgende antatt at det er den reneste kvaliteten med den laveste avgiften som er blitt kjøpt.

Alle bilene som er benyttet på de studerte turene, er fra produsent utstyrt med en ”kjøre computer”, som bl a kan benyttes til å måle dieselforbruk. Sjåførene uttrykker en viss skepsis til nøyaktig heten av disse, men vi har ikke hatt mulighet til å foreta målingene på noen mer nøyaktig måte.

Vi har de senere år opplevd at en rekke fergeforbindelser er blitt erstattet av faste infrastrukturforbindelser der det betales en vegbruksavgift. Prisen på den tidligere fergebilletten er videreført som en vegbruksavgift. Det som tidligere kunne sees som betaling for en tjeneste (en fergereise), kan nå sees

som en offentlig avgift for benyttelse av infrastruktur. Mens fergepriser ikke fremkommer i dette prosjektet, gjør derimot vegbruksavgifter det. En økt andel av offentlige avgifter medfører derfor ikke nødvendigvis at transportkostnadene har økt, ettersom fergekostnaden er erstattet av en vegbruksavgift.

Vi har valgt å ta med havneavgifter i eksemplifiseringene, da dette også er en betaling for infrastrukturbenyttelse knyttet til godsfremføringen. Det må allikevel presiseres at havneavgiftene er kommunale avgifter som kan variere sterkt i størrelse mellom de ulike havnene.

Utvelgelsen av case-studier har blitt foretatt som et kompromiss mellom hva vi ideelt sett ønsket å studere og hvilke kontakter det har vært mulig å knytte til prosjektet i løpet av relativt kort tid.

Verdifull tilleggsmasjasje om europeiske avgiftsnivåer og kjøretøybestemmelser er velvillig skaffet til veie av Ole H Øen i Norges Lastebilier-Forbund.

3.1 Litt om kjøretøy

Ulike nasjonale kjøretøybestemmelser medfører at ulike tekniske løsninger foretrekkes for kjøring i de forskjellige land. I dette kapitlet diskuteres slike ulike løsninger på flere steder, og for en leser som ikke er så kjent med dette, presenteres derfor bilder av de kjøretøy det snakkes om.



Bilde 1: Kontinentbil. 2-akslet trekkvogn påkoplet semitrailer med trippelboggi (Kilde: www.Volvo.no)

En kjøretøykombinasjon bestående av en 2-akslet trekkvogn og semitrailer med trippelboggi gir den optimale vekt-/volumutnyttelse tilpasset internasjo-

nale bestemmelser med en tillatt totalvekt på 40 tonn. Derimot gir kjøre tøy-kombinasjonen en tillatt totalvekt på 43,5 tonn ved kjøring i Norge, og en får dermed ikke utnyttet de norske totalvektsbestemmelsene på 50 tonn fullt ut. Samtidig gir enkel drivaksel et tillatt drivakseltrykk på 11,5 tonn, noe som kan gi dårlig fremkommelighet vinterstid.

Bilde 2: 3-akslet trekkvogn med pusher-aksel (Kilde: www.Scania.se)



I forhold til en 2-akslet trekkvogn økes tillatt totalvekt på denne trekkvognen med 5,5 tonn (pluss 1 tonn margin).

Bilde 3: 6-akslet vogntog, her med bulk-påbygg

(Kilde:www.jørgensen-ransport.no)



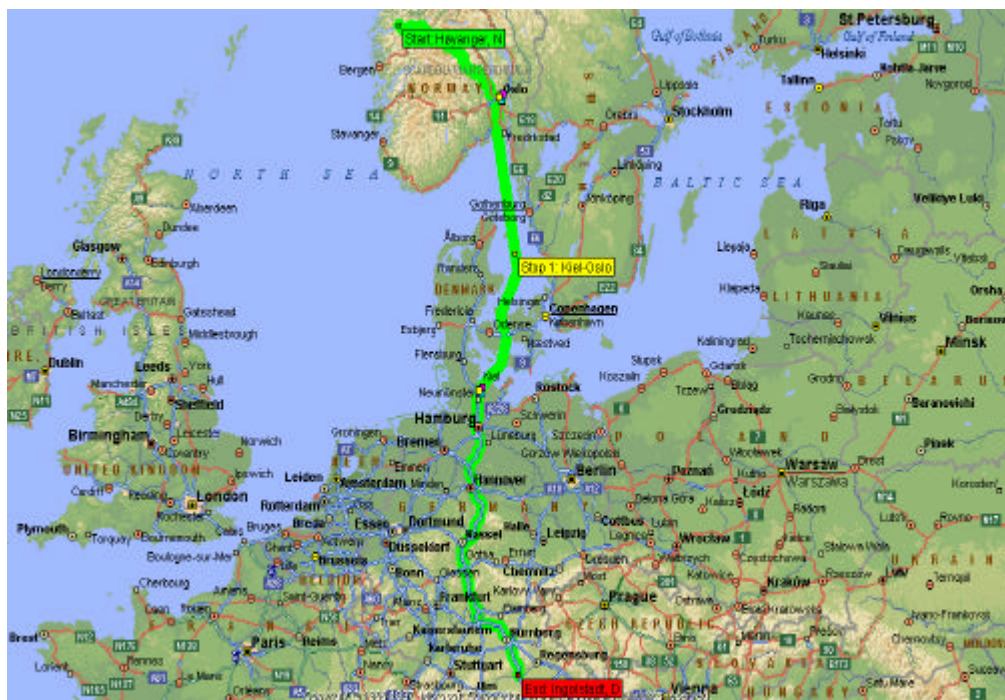
Med en 3-akslet lastebil tilkople 3-akslet tilhenger utnyttes norske vektbestemmelser fullt ut (50 tonn totalvekt). Kjæretøyene har derimot en relativt høy egenvekt, noe som gir lav lasteevne i henhold til internasjonale bestemmelser.

3.2 Aluminiumsfelger fra Høyanger til Ingolstadt. Sammenligning med levering fra Hoboken

Fra Høyanger leveres aluminiumsfelger til en rekke europeiske bilprodusenter. Leveransene betegnes som ”just-in-time-leveranser” og foregår i sterk konkurranse med en rekke andre europeiske felgprodusenter, som selvfølgelig har vesentlig kortere transportavstand. Avsender står for valg av transportør, og et lokalt transportforetak står for transportene til Kontinentet. Vi har innhentet data fra en enkelttransport fra Høyanger til Ingolstadt i Tyskland med tanke på hva de ovennevnte avgiftene beløper seg til for en enkelttransport.

Aluminium har relativt lav egenvekt, slik at et vogntog møter volumbegrensninger før vektbegrensninger. Dette gjelder for øvrig for flere av turene vi har sett på noe som har vanskeliggjort sammenligning: Hvert vogntog er individuelt oppbygd og har ulike volumbegrensninger, og vårt ønske om å sammenligne avgiftsstørrelse pr transportert enhet har derfor ikke latt seg gjennomføre med fullstendig grad av sikkerhet.

Kart 1: Transport Høyanger - Ingolstadt



Slik "vå" transport ble utført, ved å benytte ferge fra Oslo til Kiel, er transportdistansen på veg fra Høyanger til Ingolstadt 123,8 mil, hvorav 43 mil i Norge og 80,8 mil i Tyskland.

Dieselavgift

Sjøføren leste av dieselforbruket ved Hjortneskaia i Oslo og ved ankomst Ingolstadt, slik at det var mulig å skille mellom dieselforbruk i Norge og dieselforbruk i Tyskland. Forskjellen i dieselforbruk var som nedenstående oversikt viser:

Høyanger - Ingolstadt. Dieselavgift i Norge og på Kontinentet				
	Utkjørt distanse:	Dieselforbruk:	Dieselforbruk pr mil:	Dieselavgift pr mil:
Norge	43,0 mil	215 liter	5,01 liter	20,10 NOK
Tyskland	80,8 mil	324 liter	4,01 liter	12,43 NOK

Prisene er i norske kroner. Som vist i foregående kapittel ligger dieselavgiften i Norge 29% over tilsvarende avgift i Tyskland (4,01 NOK/liter i Norge mot 3,10 NOK/liter i Tyskland). I tillegg medfører norske kjøre forhold (vegstandard, kurvatur, topografi og klima) et økt dieselforbruk som medfører at den faktiske forskjell i dieselavgiftsbelastning pr utkjørt distanse blir 62% høyere i Norge enn i Tyskland.

Den lave enhetsvekten på det transporterte produktet medførte som nevnt volumbegrensninger på lasset. Bilens *faktiske* totalvekt var således ikke mer enn 33,5 tonn, mens *tillatt* totalvekt for kjøring på Kontinentet altså er 40 tonn. Vi fant det noe overraskende at forskjellen i dieselforbruk i Norge og på Kontinentet skulle være såpass markert med så lett lass, men sjøføren bekrefter at dette overensstemmer med målinger han selv har foretatt tidligere.

Betaling for bruk av infrastruktur

Det er ikke helt uproblematisk å betegne betaling for bruk av infrastruktur som en offentlig avgift. Når tidligere fergesamband avløses av faste vegforbindelser, og prisen på den tidligere ferge billetten videreføres som en

vegbruksavgift, endrer det beløpet seg som transportøren betaler, fra å være betaling for en tjeneste (en fergetransport) til å bli en offentlig avgift for bruk av infrastruktur.

Prosjektet har ikke har til formål å se på transport utgiftene totalt sett, men bare på avgiftene. Derfor vil betalingen for bruk av infrastruktur fremkomme, men ikke betaling for fergetransporter. Dette gjelder også mellom Norge og utlandet: "Fugleflukten" mellom Oslo og Kiel (landeveien Oslo - Øresund - Rødby - Puttgarden - Kiel) ville medføre en vesentlig høyere avgiftssum enn om Kielfergen ble valgt, men dette er likevel ikke bestemmende for rutevalget. En slik avveining ville nødvendigvis tilgang til vesentlig flere kostnadselementer enn dem som er fremhevet i dette prosjektet. I en større kostnadmessig sammenheng vil det naturligvis være interessant å studere alle kostnadene knyttet til internasjonal kjøring.

Våre samtaler med transportører tyder på at internasjonale fergesamband er å foretrekke kostnadmessig fremfor å kjøre landevegen, men at avveininger foretas i forhold til hvordan fergerutene avgangs- og ankomsttider passer med ruteplanleggingen for ørig. I det følgende er fergepriser ikke opplistet, mens betaling for faste anlegg er tatt med.

Den følgende oversikt viser hva vår transportør betalte mellom Høyanger og Ingolstadt for bruk av infrastruktur:

Høyanger - Ingolstadt. Infrastrukturavgift i Norge og på Kontinentet, NOK				
	Vegavgift	Bompenger	Havneavgift	Sum pr mil
Norge		Fodnes –Mannheller: 175	Hjortnes: 110,05	
		Oslo: 22,-		7,14
Tyskland	2 døgn: 97,15		Kiel: 304,-	4,96

Som de følgende turene viser, varierer selvfølgelig "infrastrukturavgift pr utkjørt distanse" i høy grad i forhold til hvor kjøringen faktisk foregår. Den avhenger av hvorvidt kjøretøyet passerer en strekning som er ekstra avgiftsbelagt eller ikke i den forstand at lastebiler allerede betaler vektårs avgift som også er legitimert bl a med slitasje på infrastruktur. I dette tilfellet ligger ekstra infrastrukturavgifter pr kjørt mil i Norge 44% over tilsvarende nivå i Tyskland.

Totale avgiftsforskjeller

De samlede, transportrelaterede avgifter på den studerte turen utgjør da:

Høyanger - Ingolstadt. Samlede avgifter i Norge og på Kontinentet, NOK	
Dieselavgift	1 866,55
Vektårsavgift	68,66
Andre infrastrukturavgifter	708,20
Sum:	2 643,41

Et europeisk motstykke til felgleveranser fra Høyanger kan eksemplifiseres ved Hayes -Lemmerz i Hoboken i Belgia. Transportdistansen er i dette tilfellet 67,5 mil. Dieselforbruket er 3,8 liter pr mil, og bilen kjører 130 000 km i året. Avgiftene pr tur blir da som følger:

Hoboken – Ingolstadt. Samlede avgifter, NOK	
Dieselavgift	610,47
Vektårsavgift	86,25
Andre infrastrukturavgifter	
Sum:	696,72

I oversikten over er Eurovignette-avgiften innkalkulert i vektårsavgiften, da belgiske lastebiler betaler denne avgiften på årsbasis. Summen av vektårsavgift og Eurovignette er sågjort kilometeravhengig.

”Naturlig” nok blir avgiftssummen ved transport fra Norge vesentlig høyere enn ved transport mellom Belgia og Tyskland grunnet transportavstand. Ser vi påsummen av avgifter pr transportert mil, blir forholdet:

Samlede avgiftsforskjeller til Ingolstadt			
	Sum avgifter	Transportstrekning	Avgifter pr mil
Norsk transport	2 643,41 NOK	123,8 mil	21,35 NOK
Belgisk transport	696,72 NOK	67,5 mil	10,32 NOK

Vi ser at avgiftsbelastningen pr mil er vel dobbelt så høy ved transport fra Norge med norsk-registrert kjøretøy som ved transport fra Belgia med belgisk-registrert kjøretøy.

Kart 2: Transport Hoboken - Ingolstadt



3.3 Transport av fersk laks fra Aukra til Pollaouen. Sammenligning med levering fra Glasgow

Til tross for at produksjonskjeden fersk fisk inngår i, må kunne sies å være vesentlig enklere enn hva som kjennetegner bilproduksjon, er det trekk ved markedet og ved produktet selv som medfører korte ledetider og derved svært strenge presisjonskrav til transportene. Størelsen på det norske eksportmarkedet for fersk fisk, samt konkurransen blant transportforetakene, har medført et logistikktilbud som ifølge skotske lakse eksportører er misunnelsesverdig.

I motsetning til aluminiumstransport vil et fiskelass møte vektbegrensning før volumbegrensning, i alle fall når det lastes på europeiske premisser (40 tonn totalvekt). Den angjeldende bil var i så måte fullastet. I likhet med aluminiumstransporten ble fergen Oslo - Kiel valgt som tilknytningspunkt til Kontinentet. Den totale transportdistansen er 219,3 mil, hvorav 52,5 mil i Norge og 166,8 mil på Kontinentet.

Kart 3: Transport Aukra - Pollaouen



Dieselvavgift

Også i dette tilfellet ble det skilt mellom dieselforbruk i Norge og på Kontinentet. Sjøfaren tanket diesel flere steder underveis, og oversikten nedenfor viser hva som faktisk ble betalt i avgifter i Norge og på Kontinentet, i henhold til drivstoffet som ble forbrukt:

Aukra - Pollaouen. Dieselaygift i Norge og på Kontinentet						
	Diesel- forbruk	Dieselaygift pr liter	Dieselforbru- k pr mil	Sum diesel- avgift	Utkjørt distanse	Dieselaygift pr mil
Norge	220,5 liter	4,01 NOK	4,2 liter	884,21	52,5 mil	16,84 NOK
Tyskland	150,9 liter	3,10 NOK	4,0 liter	467,79		
Belgia	384,6 liter	2,38 NOK	4,0 liter	915,35		
Frankrike	131,7 liter	3,11 NOK	4,0 liter	409,59		
Sum Kontinentet	667,2 liter			1792,73	166,8 mil	10,75 NOK

Som vi ser, ligger dieselaygift pr utkjørt distanse i Norge 57% over gjennomsnittet av hva sjåføren faktisk betalte i dieselaygift på Kontinentet. Mens forskjellen i dieselforbruk i Norge og på Kontinentet for den ovenfor refererte aluminiumstransporten var på 1 liter pr mil (5,01 liter pr mil i Norge mot 4,01 liter pr mil på Kontinentet), utgjorde den for den angjeldende fisketransporten kun 2 desiliter (4,2 liter pr mil i Norge mot 4,0 liter pr mil på Kontinentet). En kan også merke seg at dieselforbruket i Norge for fisketransporten var vesentlig lavere enn for aluminiumstransporten til tross for tyngre lass. Dette kan skyldes ulik oppbygning av kjøretøyet, ulike lokaltopografiske forhold, ulik kjørestil mellom sjåførene osv.

Betaling for bruk av infrastruktur

Som nevnt ovenfor, er ikke forholdet mellom fergesamband og faste vegforbindelser helt uproblematisk. I tråd med det foregående er derfor ikke fergekostnaden mellom Aukra og fastlandet og mellom Søsneset og Åfarnes tatt med, mens betalingen for Skålavegen, som er en vegbruksavgift, er opplistet. På sin ferd fra Aukra til Pollaouen ble bilen belastet med avgifter for bruk av infrastruktur som opplistet nedenfor:

Aukra - Pollaouen. Infrastrukturavgift i Norge og på Kontinentet, NOK				
Land	Betegnelse:	Pris NOK	Sum	Pr mil
Norge	Bompenger Skåavegen	345,00		
	Bompengeringen Oslo	22,00		
	Havneavgift Hjortneskaia	166,29		
			533,29	10,16
Tyskland	Havneavgift Kiel	272,00		
	Vignetteavgift D-NL-BE	48,56		
Frankrike	Bompenger Lille - Paris	213,37		
	Bompenger Paris - Rennes	429,24		
			963,18	5,77

Vi ser også her, til tross for betaling av bompenger på motorvegnettet i Frankrike, at betaling for bruk av infrastruktur pr utkjørt distanse er vesentlig høyere i Norge enn på Kontinentet, i dette tilfellet 76% høyere.

Totale avgiftsforskjeller

En oppstilling av hva de aktuelle avgiftene beløper seg til for denne spesielle turen blir som følger:

Aukra - Pollaouen. Samlede avgifter i Norge og på Kontinentet, NOK	
Dieselavgift	2 676,93
Vektårsavgift	91,22
Andre infrastrukturavgifter	1 496,47
Sum enkelttur:	4 264,62

Vektårsavgiften er her gjort kilometeravhengig, dvs det årlige beløp for denne aktuelle bilen er dividert på faktisk utkjørt distanse pr år (160 000 kilometer) og multiplisert med turens lengde.

Til sammenligning benyttes en transport fra Glasgow-området til Pollaouen. Skottland er også en betydelig aktør på det europeiske laksemarkedet, til tross

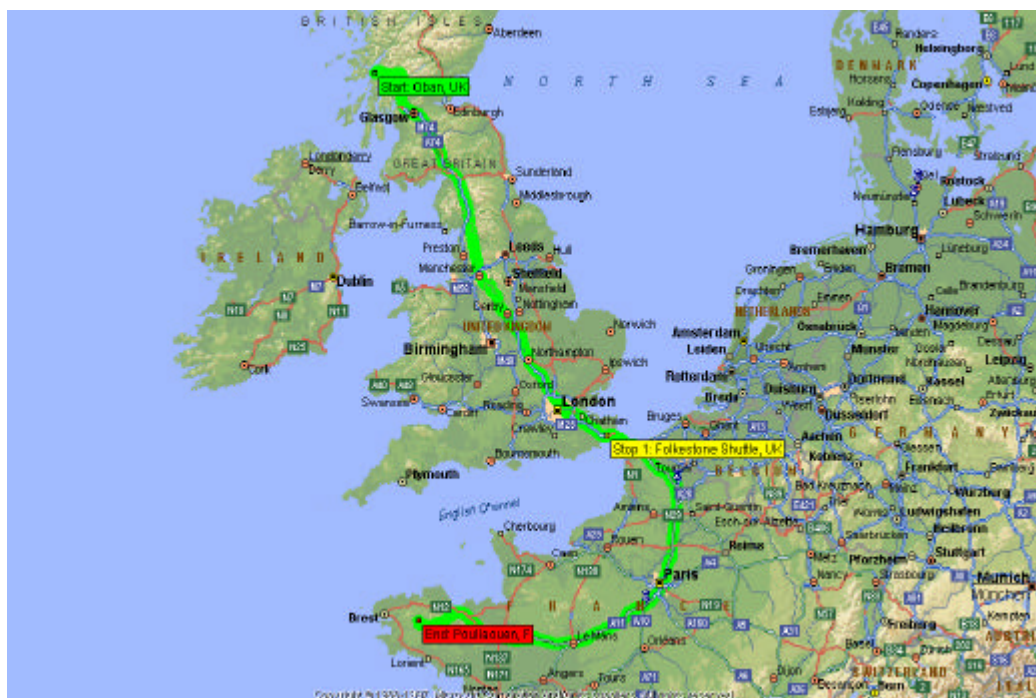
for at en vesentlig større andel av produksjonen konsumeres på hjemmemarkedet enn hva som er tilfellet for norsk oppdrettslaks.

Transportøren opplyser at foretaket foretrekker Kanaltunnelen som forbindelse mellom Storbritannia og Kontinentet. Dette er en noe dyrere løsning enn fergesambandene, men frekvens og transporttid (en snau time) gjør dette til den beste løsningen, vesentlig på grunn av tidskravet til fisketransportene. Den valgte ruten er betydelig lengre enn hva som ville vært tilfelle dersom et fergesamband mellom Syd-England og Bretagne hadde vært valgt, men dette må da igjen vurderes opp mot fergefrekvenser og fergepriser, noe vi ikke har oversikt over. Turen, slik den her er beskrevet, var på i alt 169,3 mil, hvorav 87 mil i Storbritannia og 82,3 mil i Frankrike. De totale avgiftene beløp seg til:

Oban - Pollaouen. Samlede avgifter, NOK	
Dieselavgift	3 227,66
Vektårsavgift	129,76
Andre infrastrukturavgifter	705,01
Sum:	4 062,43

Transportforetaket som sto for den angjeldende tur, er Frankrike-basert, og ble derfor spurt om det benyttet franske lastebiler til transportene. Vektårsavgiften i Frankrike er nær halvparten av den britiske, slik at benyttelse av franske lastebiler slik sett kunne være billigere. Svaret var allikevel at franske biler kun ble benyttet i Syd-England, og lokale, skotske transportører ble benyttet lengre nord. Avgiftsnivået isolert sett blir således underordnet hensynet til totale kapasitetsutnyttelsen i logistikksystemet.

Kart 4: Transport Oban - Pollaouen



Avgiftene totalt sett er ikke så aldeles ulike for de to turene, men hvis vi korrigerer for utkjørt distanse, får vi følgende forhold:

Samlede avgiftsforskjeller til Pollaouen, NOK			
	Sum avgifter	transportstrekning	avgifter pr mil
Norsk transport	4 264,62	219,3	19,45
Britisk transport	4 062,43	169,3	24,00

Kombinasjonen av høyt britisk diesellavgiftsnivå (NOK 6,48 pr liter), et noe høyere dieselforbruk i Storbritannia enn i Frankrike, samt lang transportetappe i Storbritannia, medfører altså en avgift pr mil for den britiske ekvipasjen som ligger 23% over den norske.

Den åpenbare måten å endre dette forholdet på er selvfølgelig at mens den norske lastebilen bare kunne ha med seg 200 liter diesel inn til Norge på veg opp til Aukra for å laste, en mengde som vil være oppbrukt før bilen kommer til

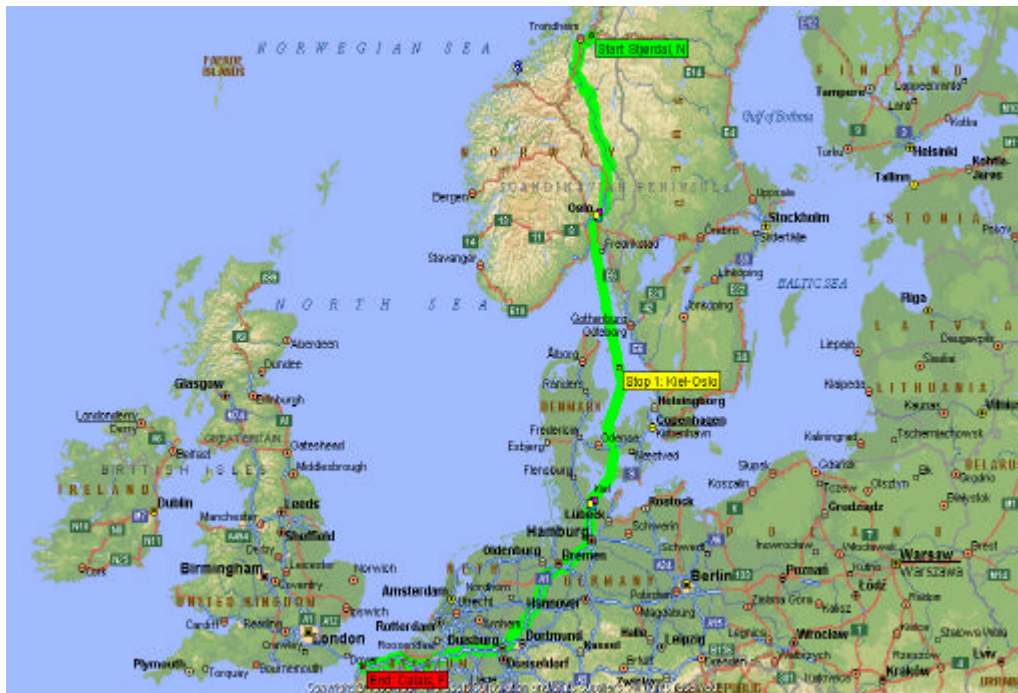
lasteplass, vil den britiske lastebilen kunne ha med seg ubegrenset med diesel på vei fra Frankrike til Oban (eller inntil 1 000 liter

uten å komme inn under ADR-bestemmelsene). Selv med en normal dieseltank på 600 liter vil bilen kunne rekke nesten tur-retur Folkestone – Oban på billigere, fransk diesel, noe som selvfølgelig ville senke avgiftsbeløpet betraktelig.

3.4 Transport av elektriske artikler fra Stjørdal til Calais. Sammenligning med levering fra Östersund

I vår søken etter relevante case var ett kriterium at transportdistansen i Norge skulle være lengst mulig. Nå er det slik at jo lenger nord i landet transportene har sitt utgangspunkt, jo mer relevant er det å kjøre Sverige nedover, ikke minst på grunn av topografien og den derav tilhørende vegstandard.

Kart 5: Transport Stjørdal - Calais



I Stjørdal derimot, har et foretak ekspandert fra produksjon av bøtter og annen emballasje til å være teknologisk ledende på panelovner, termostater og tilhørende styringssystemer. Produktene eksporteres over hele verden, og vi studerte en enkelttur fra Stjørdal til Calais i Frankrike, utført av en lokal transportør i Stjørdal.

I likhet med aluminiumstransporten møter en også ved lasting av ovner volumbegrensninger før vektbegrensninger, dette til tross for at vogntoget som ble benyttet var ekstremt tungt bygd. Dette skyldes at bilen er konstruert for å kunne påta seg ulike typer kjøring innenlands og utenlands: en 3-akslet bil med 3-akslet tilhenger, påbygg bestående av isolerte skap med kjøleaggregater, samt innvendige lastedekk i lasterommet for å kunne laste to paller i høyden. Til tross for at dette neppe er en ideell ekvipasje for transport av elektriske artikler, er selvfølgelig begrunnelsen tatt ut fra hensynet til den type kjøring vogntoget inngår i totalt sett, der transport av temperaturregulerte varer er et betydelig innslag.

For transporter i Europa regnes 2-akslede trekkvogner med semitrailer påmontert trippelboggi for å være det mest ideelle. Dette gir etter gjeldende regelverk, den optimale kombinasjon av lav egenvekt og stor vekt- og volummessig lasteevne. En slik kjøretøy kombinasjon regnes derimot å ha dårlig fremkommelighet på norske vinterveger, i tillegg til at norske totalvektsbestemmelser ikke fullt ut kan utnyttes, og den ansees av mange transportører å være uegnet til bruk i Norge. ”Kompromisset” er den kjøretøykombinasjon som ble benyttet ved den studerte fisketransporten: en trekkvogn påmontert pusher-aksling pluss semitrailer med trippelboggi. Dette gir en noe høyere egenvekt, men høyere lasteevne og bedre fremkommelighet på norske vinterveger.

I motsetning til de to foregående norske transportene, valgte transportøren i dette tilfellet fergesambandet mellom Göteborg og Frederikshavn. Til tross for at vi ikke har undersøkt kostnads forskjellene mellom å kjøre landevegen og å benytte ferge, tyder samtaler med transportforetak på at lengst mulig fergestrekning gir lavere kostnader. Likevel avgjøres dette ofte fra tur til tur i henhold til avgangs-, ankomst- og transporttider. (I dette tilfellet var prioriteringen grei: sjåføren måtte fort hjem for å rekke firmaets julebord.)

Transporten ble således utført over en distanse på 216 mil, hvorav 66,7 mil i Norge og 149,3 mil på Kontinentet. Her ble 20 mil i Sverige, fra Svinesund til Göteborg regnet med i kjøringen på Kontinentet.

Dieselavgift

Sjåføren foretok en mellomavlesning av dieselforbruket på Svinesund, for å kunne foreta en sammenligning mellom forbruket i Norge og forbruket i utlandet. Resultatet var som følger:

Stjørdal - Calais. Dieselavgift i Norge og på Kontinentet				
	Utkjørt distanse	Dieselforbruk	Dieselforbruk pr mil	Dieselavgif t pr mil
Norge	66,7 mil	276 liter	4,14 liter	NOK 16,59
Kontinentet	149,3 mil	637 liter	4,27 liter	NOK 12,62

Vi ser her at på denne turen var dieselforbruket i Norge noe lavere enn på Kontinentet, noe som kom overraskende på oss og som et sjokk på sjåføren. Som tidligere nevnt er dieselforbruket avhengig av en rekke faktorer, deriblant topografi og vær- og føreforhold. Transport etappen mellom Stjørdal og Svinesund bød ikke på de store utfordringene, mens det nedover på Kontinentet hadde vært uvær, med nedbør og sterk vind.

Likevel viser tallene over at selv med et lavere dieselforbruk i Norge enn på Kontinentet, ble dieselavgiften pr mil høyere i Norge. Dette også til tross for at de 20 kjørte mil i Sverige ble foretatt på norsk diesel fordi sjåføren ikke tanket før han kom til Danmark. Ved å tanke svensk diesel til et lavere avgiftsnivå kunne altså avgiftene for kjøring i utlandet vært presset ytterligere ned. Tallene fremkommer etter samtale med sjåføren om hvor mye han tanket ulike steder. Vi har således kunnet fastslå hvor langt han har kjørt på diesel fra ulike land.

Betaling for bruk av infrastruktur

Som tidligere nevnt varierer kostnadene for infrastrukturbenyttelse sterkt med hvor kjøringen foregår. I dette tilfellet ble følgende betalinger foretatt undervegs:

Stjørdal - Calais. Infrastrukturavgift i Norge og på Kontinentet, NOK				
Land	Betegnelse:	Pris NOK	Sum	Pr mil
Norge	Bompenger Stjørdal – Trondheim	60,00		
	Bompenger Oslo	22,00		
			82,00	1,23
Sverige	Eurovignette S-DK-D-NL-BE	98,86		
			98,86	0,66

På denne turen ble det altså betalt lite infrastrukturavgifter undervegs sammenlignet med de foregående. En viktig årsak til variasjon her, var at de respektive havnevesener i Göteborg og Frederikshavn, i motsetning til norske havner, ikke har offisielle avgiftssatser som lastebilene blir belastet med. I Göteborg er avgiftene fergereederiene betaler for bruk av havnen, et forhandlings spørsmål mellom rederi og havnevesen, som også tar hensyn til de investeringene rederiene selv foretar i havnen. Dette reflekteres selvfølgelig i fergebilletten transportforetaket betaler, men vi har ikke vært i stand til å innhente opplysninger som kunne muliggjort å skille ut dette som en egen post. Likeledes opplyser havnevesenet i Frederikshavn at lastebiler ikke betaler avgift for å anvende havnen.

Totale avgiftsforskjeller

En oppstilling av de samlede, aktuelle avgifter for denne turen blir da som følger:

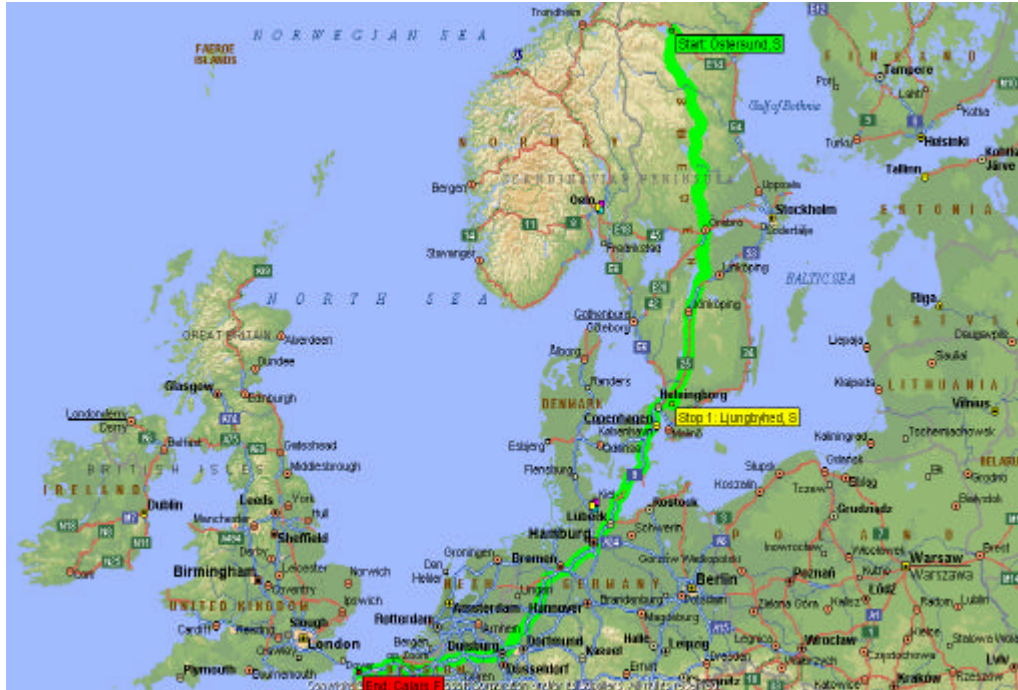
Stjørdal - Calais. Samlede avgifter i Norge og på Kontinentet, NOK	
Dieselavgift	2 990,33
Vektårsavgift	106,48
Andre infrastrukturavgifter	180,86
Sum enkelttur:	3 277,67

Vektårsavgiften er her det som betales for det aktuelle kjøretøyet, dividert på faktisk utkjørt distanse pr år (135 000 km), multiplisert med den aktuelle turens lengde.

Som et motstykke til denne transporten ønsket vi å studere en transport fra en eksportbedrift i Sverige med tilsvarende avstand til det europeiske marked. Vi var under prosjektets løpetid ikke i stand til å få arrangert en aktuell 1 tur, men samtaler med transportører om transporter de vanligvis foretok, supplerte oss med enkelte data som burde kunne brukes til sammenligning.

Som vi kort reflekterte over ovenfor, er ikke nasjonale vekt- og volumbestemmelser harmonisert med de internasjonale. I Norge tillates en totalvekt på 50 tonn (pluss marginer) i motsetning til de europeiske 40 tonn. Ved nasjonal kjøring i Sverige tillates en totalvekt på 60 tonn og en vogntog lengde på 25,25 meter, altså en større forskjell mellom nasjonale og internasjonale bestemmelser enn for Norges vedkommende. Dette medfører at det i en konkurransesituasjon er urealistisk for et transportforetak å ferdig laste en kontinentbil i Sundsvall for kjøring til Frankrike, da kapasitetsutnyttelsen i forhold til maksimalgrensene ville bli for lav, og fremføringskostnaden i Sverige således for høy regnet pr transportert enhet (vekt eller volum). Det transportforetaket vi var i kontakt med, løste dette ved å samle gods på biler i nasjonal transport, hente dette inn til sin terminal i Ljungbyhed og laste om til biler av kontinentstørrelse der.

Kart 6: Transport Östersund - Calais



Mens vårt lass fra Stjørdal til Calais på grunn av volumbegrensningene var fullastet også etter norske bestemmelser, ville en svensk godsbil kunne laste et 33% større volum, og følgelig senke avgiftene pr transportert enhet. Vi har dessverre ikke opplysninger om hvordan dieselforbruket varierer mellom svenske innenlandsbiler og utenlandsbiler, men foretaket vi var i kontakt med, oppgir et gjennomsnittsforkbruk på all kjøring (nasjonalt og internasjonalt med 126 biler) til 3,84 liter pr mil. Strekningen fra Östersund via Ljungbyhed til Calais er 210,3 mil, slik at en eksportbedrift i Östersund lokaliseringssmessig sett ville ha den samme ulempe relatert til transportavstand som vår produsent i Stjørdal. Vi har antatt at kjøringen i Sverige foregår utelukkende på svensk diesel, og at kjøringen på Kontinentet foregår på diesel tanket i Danmark hvor avgiften er den samme som i Sverige, men totalprisen lavere, og fremføringen av ett kontinentlass medfører et dieselforbruk tilsvarende foretakets gjennomsnittsforkbruk på 3,84 liter pr mil både i Sverige og på Kontinentet. De samlede aktuelle avgifter for en tur fra Östersund til Calais beløper seg da til:

Östersund - Calais. Samlede avgifter, NOK	
Dieslavgift	2 285,37
Vektårsavgift	255,74
Andre infrastrukturavgifter	0,00
Sum enkelttur:	2 541,11

Sverige er tilsluttet ordningen med Eurovignette, slik at denne vegbruksavgiften betales på årsbasis. I dette eksemplet er vignetteavgiften inkludert i vektårsavgiften, og i likhet med denne gjort kilometeravhengig ved at den er delt på årlig utkjørt distanse (150 000 km) og multiplisert med turens lengde.

Hvis vi sammenligner avgiftsbeløpene pr utkjørt distanse for de to turene, blir forholdet som følger:

Samlede avgiftsforskjeller til Calais, NOK			
	Sum avgifter	Transportstrekning	Avgifter pr mil
Norsk transport	3 277,67	216,0	15,17
Svensk transport	2 541,11	210,3	12,08

Avgiftene pr mil for den norske transporten ligger altså 26% over den svenske, slik den er utført her. Det må likevel presiseres at dette kun er én av flere mulige måter å gjenomføre transportene på. Det er i dette eksemplet antatt at den svenske lastebilen benytter det tradisjonelle fergesambandet Helsingborg - Helsingør og Rødbyhavn - Puttgarden på sin ferd til Kontinentet da dette er den korteste ruten. Hadde Øresundsbroen og Storebått broen blitt benyttet i stedet, ville dette i betydelig grad ha påvirket regne stykket, ettersom avveining mellom infrastrukturavgift og fergekostnader ikke er foretatt. Vi nøyer oss med å opplyse at prisen på en enkeltpassering over Øresundsbroen for lastebil av kontinentstørrelse er 1 050 SEK, mens en enkeltpassering for lastebil over Storebåttbroen koster 920 DKK med mulighet for mengderabatt som kan få prisen ned i 874 DKK pr passering.

Som nevnt er det i vår svenske tur også tatt utgangspunkt i at lastebiler ferdiglastet et kontinentlass i Östersund, noe som av konkurransemessige grunner er lite aktuelt i Sverige. En samlasting med annet gods innenlands i Sverige ville altså drive kostnadene ned, og muligens også avgiftene pr utkjørt

distanse. Vi har ikke hatt tilgang på tilstrekkelige data til å kunne kalkulere dette.

3.5 Topografiens innvirkning på dieselavgiftsforskjeller

Det var i forbindelse med gjennomføringen av dette prosjektet ikke anledning til å gjennomføre enkelttransporter med sammenlignbar utnyttelse av lastekapasiteten. En slik undersøkelse ble derimot gjennomført i 1997 (Askildsen, 1997), og vi har i denne forbindelse oppgradert deler av den undersøkelsen med aktuelle avgiftsdata.

Det ble i Askildsen, 1997 studert bl a to enkeltturer, en norsk innenlandstur fra Hylla i Nord-Trøndelag til Odda, og en kontinenttur fra Moosburg i Tyskland til Hallstavik i Sverige.

Kart 7: Transport Hylla – Odda



Begge bilene hadde så nær det var praktisk mulig utnyttet de aktuelle totalvektbestemmelsene (50 tonn i Norge og 40 tonn på kontinentet), begge lassene var i bulk, slik at lastens vekt var lik varens nettovekt i begge tilfeller, og det ble benyttet et 3+3-akslet vogntog for den norske transporten og et 2+3-akslet semisett for kontinentturen. På dette grunnlag er det mulig å beregne "dieselavgift pr netto tonnkilometer" for begge transportene:

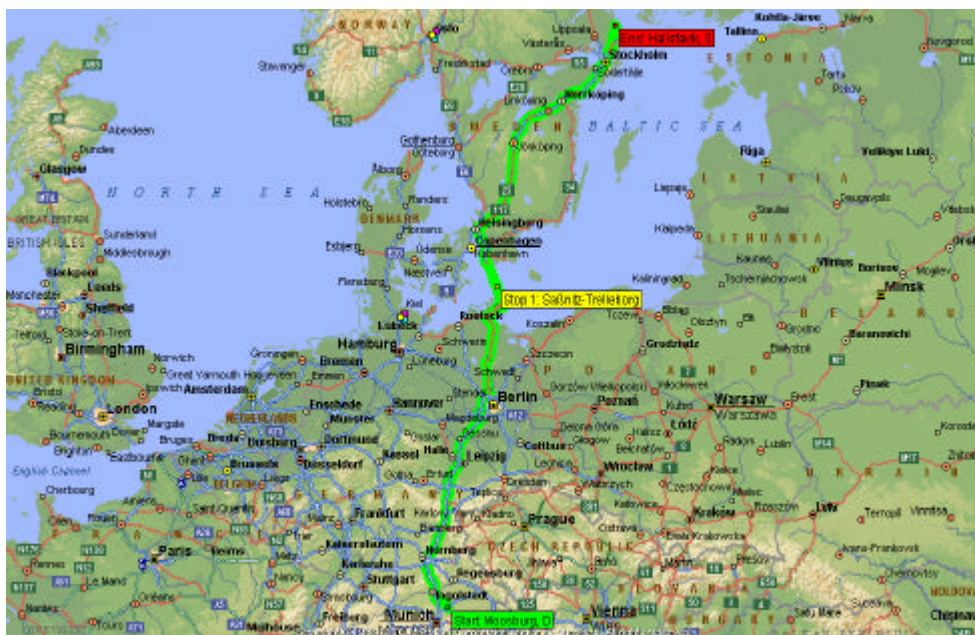
Rute: Hylla - Oslo - Geilo - Hardangervidda - Eidsfjord - Odda.					
Dieselavgift NOK pr tonnkilometer, transport Hylla - Odda					
Totalvekt kg	Egenvekt bil+henger	Nyttelast	Km stand start	Km stand stopp	Forbruk liter
51 000	18 400	32 600	78 134	79 153	573
Mil kjørt	101,90				
forbruk l/mil	5,62				
Dieselavgift NOK pr liter u/moms	4,01				
Dieselavgift på turen, NOK	2 298				
Dieselavgift, NOK pr tonnkm	0,0692				

Transporten fra Hylla til Odda ble foretatt senhøstes, delvis på vinterføre, noe som medførte et høyt dieselforbruk. Vær- og føreforhold var på ingen måte verre enn hva som må kunne forventes ved kjøring innenlands i Norge vinterstid.

Rute: Moosburg - München - Hof - Berlin - Rostock - Trelleborg - Helsingborg - Stockholm - Hallstavik					
Dieselavgift NOK pr tonnkilometer, transport Moosburg - Hallstavik					
Totalvekt kg	Egenvekt bil+henger	Nyttelast	Km stand start	Km stand stopp	Forbruk liter
40 080	16 660	23 420			612
Mil kjørt:	153				
forbruk l/mil:	4,00				
Dieselavgift Tyskland NOK pr liter u/moms	3,10				
Dieselavgift Sverige NOK pr liter u/moms	2,83				
Dieselavgift på turen:	1 814				

Dieslavgift, NOK pr tonnmk	0,0506			
----------------------------	--------	--	--	--

Kart 8: Transport Moosburg - Hallstavik



Vi ser altså at mens dieslavgiften utgjorde 0,0692 NOK pr tonnkilometer for turen utført i Norge, utgjorde den 0,0506 NOK for transporten mellom Moosburg og Hallstavik. Dieslavgiftskostnaden pr tonnkilometer for den norske transporten lå altså 37% over transporten utført på Kontinentet.

3.6 Konklusjon

Vi har med dette kapitlet ønsket å vise hvordan nasjonale forskjeller i transportavgiftsnivåer har betydning for norske eksportforetaks inter nasjonale konkurransevne. Dette har vært forsøkt vist med å ta utgangs punkt i tre foretak på Kontinentet som importerer henholdsvis halvfabrikata og ferdigprodukter både fra Norge og andre europeiske land. For to av de eksemplene vi har gitt, for aluminiumstransport og for transport av elektriske artikler, ligger avgiftskostnaden pr tur og pr utkjørt distanse for transportene fra Norge betydelig over de vi har sammenlignet med. Når det gjelder sammenligning av fisketransporter fra Norge og Storbritannia, medfører de

høye dieselavgiftene i Storbritannia at disse transportene kommer dårligst ut "på papiret". Et forhold som i betydelig grad er i stand til å

påvirke dette resultatet, er at mens lastebiler ved innkjøring til Norge kun kan bringe med seg 200 liter diesel, en mengde som vil være oppbrukt før bilen kommer til lastning, kan britiske lastebiler bringe med seg inntil 1 000 liter ved innkjøring til Storbritannia, en mengde som vil være tilstrekkelig til å slippe tanking i Storbritannia i det hele tatt.

Vår undersøkelse ble foretatt mot slutten av år 2000. Fra nyttår 2001 ble innførselsrestriksjonene på diesel til Norge lempet på slik at en lastebil nå kan bringe med inntil 600 liter. Dette vil medføre at på alle våre studerte turer vil bilen for fremtiden kunne klare seg på utenlandsk diesel, dersom bilene går i kontinuerlig utenlandstrafikk. I den grad en slik importlette er i stand til å påvirke transportprisene, vil dette kunne medføre en bedring av eksportbedriftenes konkurranseevne. Derimot vil det kunne medføre en konkurransevridning mellom transportører som kun bedriver nasjonal kjøring og transportører som opererer både i det nasjonale og det internasjonale transportmarkedet.

Dieselavgifter og vektårsavgifter kan i stor grad gjøres sammenlignbare for enkeltturer, i motsetning til andre infrastrukturavgifter som er så spesielle både i sin lokalisering og sin utforming at sammenligning vanskelig gjøres. I Norge vil pris på fergebillett bli videreført som en infrastrukturavgift for benyttelse av faste forbindelser. Dette medfører at det nå dukker opp en ekstra avgift uten at kostnadene er endret. Likeledes har vi beregnet havneavgiftene for lastebiler i Norge etter oversiktlig, offisielle tabeller, mens de i andre land er resultat av fremforhandlede avtaler mellom fergeselskap og havnevesen, og ikke tilgjengelig for oss.

Transport av lastebil på ferge figurerer som en egen transportmåte i norsk samferdselsstatistikk, mens det fra et vegtransportssynspunkt er mer realistisk å se på en avveining mellom å kjøre landeveien eller å benytte ferge som et valg av infrastruktur. Dette medfører således at total kostnadene ved å benytte de ulike infrastrukturtilbud må veies opp mot hverandre, en innsikt i avgiftsbeløpene gir ikke tilstrekkelig forståelse av valgene som foretas. Eksempelvis benytter vår svenske transportør konsekvent ikke Øresundsbroen, til tross for at foretaket er lokalisert vel innenfor hva som ansees å være dette faste sambandets influensområde. I stedet brukes de tradisjonelle fergesamband, vurdert fra tur til tur etter hva sjåføren har behov for av hviletid. Noe tilsvarende kan kanskje gjelde valg mellom fergesambandet Horten - Moss og Oslofjord-tunnelen.

Nå er det selvfølgelig fullt mulig å gi ulike avgifter ulik begrunnelse, men for kjøring i Norge er det påakelig hvor mye som betales i ekstra infrastrukturavgifter enkelte steder på Vestlandet, hvor trafikkbelastningen og derved miljøbelastningen som følge av tung trafikken, er liten i motsetning til en beskjeden sum som betales i bomringene rundt de større byene. Denne distriktsmessige ulempe forsterkes av topografiske forhold som medfører økt dieselforbruk, og derved økt dieselavgift pr utkjørt distanse, til tross for at dieselavgiften i seg selv ikke diskriminerer mellom regioner.

Sammenligninger av hva det koster å passere spesifikke norske infrastrukturprosjekter med vegbenyttelsesavgifter i Europa, faller også dårlig ut for Norges vedkommende: Eksempelvis koster det 345 NOK for et vogntog å benytte Skåvegen, som består av en tunnel på 2 730 meter og en bro på 555 meter. Dette gir en kostnad på 105 NOK pr km, mens motorvegnettet i Frankrike kan benyttes til en kostnad på rundt NOK 1,50 pr km. Ved å unngå motorvegnettet kan man unngå kostnaden fullstendig.

Land tilsluttet ordningen med Eurovignette kan vanskelig legitimere ytterligere bompengordninger, og selv med en "moderat" infrastrukturutnyttelse (en lastebil med gjennomsnittshastighet på 60 km/t i 8 timer gir utkjørt distanse på 48 mil) vil dette gi en kostnad på ca 0,1 NOK pr kilometer.

Med overgang fra kilometeravgift til vektårsavgift, Euro-avgift, dieselavgifter og vegbruksavgifter synes man å se konturene av et europeisk system for transportavgifter, til tross for at et harmonisert system fortsatt ser ut til å ligge et stykke inn i fremtiden. Således er det fortsatt et behov for utvikling av en europeisk rasjonalitet som grunnlag for avgiftsutformingen. Slik systemene praktiseres nå kommer produsenter i distriktene lett dårlig ut transportavgiftsmessig sett. Først må de betale høye ekstra infrastrukturavgifter i sitt nær miljø så må de betale miljølegitimerte bompenger ved passering gjennom byene. Når avgiftene i stor grad begrunnes med internalisering av miljøkostnader, gir forskjellene mellom norske og europeiske avgifter slike argumenter svekket legitimitet. Trafikkskapte miljøproblemer på Kontinentet er av en vesentlig høyere størrelsesorden enn i Norge, likevel er altså avgiftene til dels betydelig lavere. Studier av internasjonale transport fremhever således behovet for en gjennomtenkning av den regionale differensiering av transportavgiftene, ikke bare på nasjonalt nivå men på europeisk nivå

Interessant er det også å finne at til tross for de konkurranseulempene det høye, norske avgiftsnivået medfører, handler europeiske foretak like eller nesten-like produkter fra norske og europeiske leverandører side om side. Mens sentralt lokaliserte, europeiske bilprodusenter har et stort antall felgleverandører i sine hjemland og umiddelbare naboland, er den perifert lokaliserte, norske leverandør allikevel konkurransedyktig. Fremveksten av produksjonssystemer basert på *nettverksproduksjon* og *global sourcing* understreker viktigheten av å forstå *hvor* varer produseres som en konsekvens av *hvordan* de produseres.

Transportmodeller opererer med forenklede kostnadsbaserte modeller, mens andre viktige hensyn ikke kommer med. Slike overforenklinger bidrar i liten grad til innsikt i de senere års fremvekst av nye produksjonsformer og de økonomiske rom de produserer.

4 Policy-implikasjoner

Noen rimelig klare implikasjoner for fremtidig policy synes å tre klart frem.

Dramatikken om dieselavgiftenes høyde og de politiske avgifts kompromisser i 2000 kan tyde på en mer realistisk politisk erkjennelse av konkurranse-situasjonen for selskaper som driver lastebiltransport og spedisjon. Det er god grunn til å anta at bransjeorganisasjonenes protester mot stadig økende avgiftsnivåer har vært medvirkende til den allmenne bevisst gjøringen rundt avgiftsforholdene. Det er ikke mulig i et internasjonalt, liberalistisk og konkurranseutsatt transportmarked å drive med en sarnorsk avgifts politikk dersom det samtidig er ønskelig med en norsk transport bransje. Høye avgifter svekker også det øvrige næringsliv som får disse avgiftene til syvende og sist veltet over på sine produkter.

Vi har i rapporten påvist hvor høye norske avgifter har vært i forhold til tilsvarende avgifter i land som konkurrerer med Norge. Nå er vekt års avgiften blitt mer enn halvert siden 1. halvår 1996, og dieselavgiften vil pr 2. halvår 2001 være nede på 1995-nivå

Samtaler med EU-kommisjonen og Den norske EU-delegasjonen bekrefter at ønsket om en politikk for prissetting som tar hensyn til alle kostnader iberegnet miljøkostnadene, står fast. Problemet er tempoet i gjennom føringen og omfanget av kostnader som skal tas med. Siden en slik politikk i praksis må ha godkjennelse fra alle medlemslandene i EU, er det nok rimelig grunn til å anta at de nødvendige vedtak til syvende og sist vil omfatte prinsipper som gir betydelig frihet for hvert land til implementering. Det innebærer at Norge bør tilpasse seg den implementering som de øvrige nordiske land kommer til å gjennomføre.

Det er fortsatt liten grunn til å tro at det er like før ordningen blir gjennomført. Imidlertid kan det rimeligvis i EU være et ønske å få ordningen på plass før det store antall av nye land som søker medlemskap. eventuelt blir opptatt. Derved vil disse søkerlandene bli stilt overfor et faktum og ikke forslag som de senere skal være med på å vedta. Vår tro er derfor at ordningen er på plass før 2010.

Når målet er å internalisere miljøkostnader i priser på infrastrukturtenester (prinsippet om at forurenseren skal betale), kan avgiftsnedsettelse isolert sett

gi prinsippet svekket legitimitet. EU har som overordnet politisk målsetning å fremme en samferdselsutvikling som styrker unionens økonomiske utvikling totalt så vel som regionalt *innenfor rammene av en bærekraftig utvikling*. Dette vil i praksis være konfliktfylt. De mer pragmatiske fortolkerne har valgt å se på dette som et ønske om en *optimal avveining* mellom økonomisk vekst, regionale hensyn og miljøhensyn, og det kan synes som det globale konkurransemiljø medfører at de europeiske politiske vindene for tiden blåser i favør av avgiftsnedsettelse.

Vi har i flere tiår opplevd en så sterk vekst i vegtransporten at *all* nyskapt trafikk nå absorberes av lastebilene. En forståelse av transport utviklingen må inkludere en forståelse av de endringer som skjer i vareproduksjon og varemarkeder, ikke bare bygge på en ekstrapolering av tidligere tendenser. En riktig forståelse av de pågående globaliseringstendenser innebærer at globalisering ikke bare oppfattes som økt internasjonal handel, men som økt *funksjonell integrasjon* av produksjonssystemer på tvers av landegrensene. Dette har selvsagt en rekke konsekvenser, men i denne sammenheng er det spesielt viktig at dersom dette medfører økt transport internt i produksjonssystemer bestående av organisatorisk integrerte, men geografisk spredte produksjonsheter, vil kravene til disse transportene være ganske andre enn de krav som stilles til transport av ferdigvarer fra et produksjonssted til et "marked". Slik utviklingen av godstransport fordelt på transportmåter har vært i mange tiår, er det all grunn til å tro at vegtransporten har vært vinneren i denne omstillingsprosessen.

Selv om medlemslandene i EU blir enige om prinsippene for prissetting av infrastrukturtenester, vil nok som nevnt ovenfor den praktiske utforming i stor grad bli overlatt de enkelte land. Muligvis kan minimumsnivåer bli fastlagt på unionsnivå

Når det gjelder avgifts *utformingen*, har det de siste årene vært en trend i retning av at kjøringen skal avgiftsbelegges *der den foregår*, noe som har medført en økning av diesel avgiften mot en senkning av vektårsavgiften. Dette er tiltenkt den virkning at avgiftene ikke skal virke konkurransevridende til fordel for enkelte lands transportforetak. Når det gjelder nærings livet for ørig, derimot, er det jo avgifts *nivået* som er av betydning, og her synes det å være langt igjen, både til harmoniserte avgifter og til en troverdig ideologisk basis for utformingen.

Landene i EU har gjennom 1990-årene nådd langt når det gjelder felles transportpolitikk bortsett fra på to områder. Det ene er avgifter i transport som har stått i sentrum for denne rapport. Det andre område med liten suksess er jernbaneområdet, og dette skyldes hovedsakelig motstand fra jernbanene selv. Nå kan det se ut til at også jernbanepolitikken faller på plass. Selv om ikke alle politiske vedtak ennå er fattet, ser det ut til at fra 2003 skal det åpnes for konkurranse på det såkalte "Trans European Rail Freight Network" der 90% av jernbanens internasjonale godstrafikk går. Innen 2008 skal hele nettet være åpent for konkurranse om den internasjonale godstrafikk. Det vises til tidsskriftet Samferdsel, nr 1/2001.

Avgiftsproblemene og prissetting har vært ensidig fokusert på tunge lastebiler i EU-sammenheng. Er det miljøet som først og fremst skal bedres, er dette en avsporing av debatten. Negative effekter av vegtrafikken er i alt vesentlig grad relatert til personbiltrafikk i byene. Vegvesenets trafikktegninger viser f.eks. at på Europavei 18 i Oslo tunnelen passerte det gjennomsnittlig 74 361 kjøretøy totalt hver dag i 1996 (ÅDT). Av dette hadde 323 kjøretøy en lengde på 16 meter eller mer, altså semitrailere eller vognvogner. Tungtrafikkandelen var således 0,5%. Ofte presenteres andeler for tungtrafikk på mellom 10 og 20%, men da er alle kjøretøy over 5,5 meters lengde medregnet. I denne rapporten er det godstransport over lange avstander som står sentralt, noe som i det alt overveiende foretas med de største kjøretøyene.

Likeledes viser vegvesenets web-side (www.vegvesen.no) at mens trafikken på E18 ved Maritim (ved Skøyen) har en ÅDT på 92 160 kjøretøy, tunge og lette totalt, har dette tallet falt til 18 190 kjøretøy på motorvegbrua i Drammen, og til 5 060 kjøretøy ved Søndbøvann i Telemark. Tilsvarende forhold kan vises for trafikken rundt alle norske byer. Antall passerte kjøretøy faller sterkt umiddelbart utenfor sentrene.

Hensikten med å presentere disse tallene er å forsøke å sette trafikkmengden i et geografisk perspektiv. Norge har vært mottakelig for europeiske argumenter om vegtrafikkens negative konsekvenser, men i den grad argumentene reflekterer faktiske norske forhold, begrenser dette seg til områdene i og umiddelbart rundt de "store" byene, og relaterer seg i vesentlig grad til personbiltrafikken. Enhver som forsøker å passere Hamburg, København eller Amsterdam i rushtiden en fredag ettermiddag burde få forståelse både for hvor viktig en mer miljøvennlig transportpolitikk er for disse områdene, samt hvor lite dette har med rushtrafikken i norske byer. Man kan således mene en god del om tungtransportens ubehageligheter, men i forhold til person-

biltrafikken utgjør den, og spesielt den internasjonale vegtransporten, en forsvinnende liten del.

Referanser

Askildsen, T.C. (1997) *Transportavgifter og konkurransevne*. FoU-rapport nr 13/97. Agderforskning

Björklund, Per, Claes Tjäder og Ragne Wiberg (2000) *Europeisk transport politik. En översikt*. Stockholm. ISBN 91-971588-8-7

Bjønland, Dag og Tom Granquist (1997) *Transportinfrastruktur i Oslo/Göteborg-korridoren og næringslivets logistikkostnader*. IDeforum as. ID(97)6

Bjønland, Dag og Tom Granquist (1998) *Forutsetninger og muligheter for radikal trafikkøkning i Oslo/Göteborg-korridoren – en analyse av teori og praksis*. IDeforum as. ID(98)3

Bjønland, Dag og Tom Granquist (2000) *The Transport Corridor between Oslo - Göteborg - Malmö - København - Schleswig-Holstein. Competition between transport modes and between alternative corridors. The significance of the corridor for Northern Border Regions*. IDeforum as. ID(2000)3

Bjønland, Dag (2000) *Pan-European Border Crossing Transport*. Foredrag holdt på The 15th International Symposium on Theory and Practice in Transport Economics i regi av ECMT. Thessaloniki

Bjønland, Dag og Rune Bjerkelund (2000) *Strukturtrekk i utviklingen i norsk godstransport*. Forskningsrapport nr 1 2000 fra Handelshøyskolen BI

Bjønland, Dag og Alf Ekström (2001) *Harmoni mellom mål og medel i transportpolitikken? Exempler från Norge och Sverige*. Innlegg på Transportforum 2001

Commission of the European Communities (1998). *Fair Payment for Infrastructure use: A phased approach to a common transport infrastructure charging framework in the EU*. White paper. COM(1998) 466 final

Dagnås, Lars, Erik Boeshave og Torben Kjær Christensen (2000). *Konkurrenceflader og udviklingstræk*. Institut for Transportstudier

DTL og ITD (2000) *Aktuel økonomisk situation for vognmandserhvervet i Danmark*. Pressemelding 10. oktober 2000

ECON Senter for økonomisk analyse (1997) *Transport Tax Statistics*. ISBN 82-7645-229-9

ECON Senter for økonomisk analyse (1999) *Vei til verdiskaping: Næringslivets krav til fremtidens transportere*. ISBN 827645-351-1

European Conference of Ministers of Transport (ECMT) (1999) *Investment in Transport Infrastructure 1985-1995*. ISBN 92-8121-1242-x
Finansdepartementet (2000) *Skatte-, avgifts- og tollvedtak*. St.prp.nr.1(2000-2001).

Jernbaneverket, Kystverket, Luftfartsverket og Statens vegvesen (1999) *Forslag til Nasjonal transportplan 2002-2011*.

Kågeson, Per og Johs Dings (1999). *Electronic Kilometre Charging for Heavy Goods Vehicles in Europe*. European Federation for Transport and Environment

Lastebilen (nr 12 2000)

Lea, Rolv (1995) *Transportpriser i innenlands godstransport 1995*. TØI-rapport 313/1995 ISBN 82-7133-957-5

Norge-Vänernlänken (2000) *Sammanfattning 1999-2000*

Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) (1998) *Avgiftene på veitransporten svekker næringslivets konkurransevne*. 1998

Omtvedt, Petter C og Even S Engelstad (1996), *Effektivisering og forbedring av lastebiltransportene*. Handelshøyskolen BI

Rienstra, S.A. et al. (1997) *Assessing the Complementarity of Common Transport Policy Objectives; A Scenario Approach*. Research Memorandum 1997-70. Vrije University, Amsterdam

Roney, Alex (2000) *EC/EU Fact Book. A Complete Guide*. ISBN 0-7494-3192-x

Samferdsel (1, 2001) *Full konkurranse på jernbanen i 2008*. (artikkel side 26)

Samferdselsdepartementet (2000) *Nasjonal transportplan 2002-2011*. St. meld. nr. 46 (1999-2000)

Sandberg Eriksen, Knut og Inger Beate Hovi (1995) *Transportmidlenes marginale kostnadsansvar*. TØI-notat 1019/1995

Sandberg Eriksen, Knut og Tom E Markussen(1999) *Marginale kostnader ved transportvirksomhet*. TØI-rapport 464/1999. ISBN 82-480-0129-6

Statens vegvesen (1997) *Vegvesenets trafikktegninger*. Håndbok 063/1997

Statistisk sentralbyrå(1999) *Samferdselsstatistikk 1998*. Oslo. ISBN 82-537-4748-9

Transportbrukernes Fellesorganisasjon (TF) (1995). *Lastebilavgifter i Europa 1995*. ISBN-827814-004-9

Trafikministeriet (2000) *Godstransporterhvervet i international konkurrence*. ISBN 87-90262-94-8

Vedlegg

Målsettinger for transportpolitikken

Norge (NTP 2002-2011)

Generelt

Regjeringen vil føre en transportpolitikk som bidrar til å nå overordnede velferds mål og sikre bosetting og utvikling av et livskraftig næringsliv i alle deler av landet. I en slik sammenheng er det særlig nødvendig å legge vekt på tiltak som kan bidra til å øke sikkerheten i transportsystemet.

I det langsiktige arbeidet med sikkerhet i transportsektoren legger Regjeringen til grunn en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skade.

Mer spesifikt

Regjeringen vil:

- ✓ gi høy prioritet til arbeidet med å redusere transportsektorens miljøproblemer
- ✓ legge stor vekt på kostnads-effektiv bruk av virkemidler for å kunne nå fastsatte miljømål
- ✓ legge betydelig vekt på å integrere miljøhensyn i investerings-, drifts- og vedlikeholdsbeslutninger i transportsektoren.

Regjeringen vil øke helse- og miljøkvalitetene i byområdene, redusere ulykkene og bedre fremkommeligheten for næringstransporter og kollektivtrafikk.

Sverige (Prop 1997/98:56)

Övergripande mål

Det övergripande målet skall vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i landet.

Trafiksäkerhetsvision

Ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor.

Delmål

Tillgänglighet:

Transportsystemet skall utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.

Transportkvalitet:

Transportsystemets utformning och funktion skall medge en hög transportkvalitet för näringslivet.

Säkerhet:

Det långsiktiga målet för trafik säkerheten skall vara att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor.

Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta.

Regjeringen vil gjennom transportpolitikken bidra til å fremme robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner ved å

- ✓ styrke tilgjengeligheten til og mellom regionale sentra i distriktene
- ✓ tilrettelegge transporttilbudet for et desentralisert nærings liv
- ✓ sikre god tilgjengelighet til lands delssenter, hovedstad og internasjonale reisemål
- ✓ sikre grunnlaget for offentlig transport gjennom statlig kjøp av persontransporttjenester og utvikling av knutepunkter i tilknytning til statlig transportinfrastruktur.

Miljö:

Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till krav på en god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador. En god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser skall främjas.

Regional utveckling:

Transportsystemet skall främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.

Bruttonasjonalproduktet (BNP) i faste priser og innenlands godstransportarbeid (tonnkm). Prosentvis forandring per år og forholdstall mellom endring i tonnkm og i BNP. 1947-1997.			
NORGE:			
	1947-1972	1972-1997	1947-1997
BNP	4,2	3,4	3,8
Tonnkm i alt	4,7	4,2	4,4
Forholdstall:			
Tonnkm/BNP	1,1	1,2	1,2
Lastebil	7,9	4,7	6,1
Forholdstall:			
Tonnkm/BNP	1,9	1,4	1,6
Tog	1,5	1,2	1,3
Forholdstall:			
Tonnkm/BNP	0,4	0,4	0,3
Skip	4,9	-0,1	2,4
Forholdstall:			
Tonnkm/BNP	1,2	-0,0	0,6
SVERIGE¹⁾:			
BNP	3,9	1,7	2,8
Tonnkm i alt	4,6	1,4	3,0
Forholdstall:			
Tonnkm/BNP	1,2	0,8	1,1
Lastebil	9,5	2,1	5,7
Forholdstall:			
Tonnkm/BNP	2,4	1,2	2,0
Tog	2,8	0,7	1,7
Forholdstall:			
Tonnkm/BNP	0,7	0,4	0,6
Skip	4,0	1,2	2,6
Forholdstall:			
Tonnkm/BNP	1,0	0,6	0,9

1) Det svenska underlagsmaterialet har ställts till förfogande av Jakob Wajsman, SJ Green Cargo.

Institutt for Logistikk

Logistikkfaget har gjennom mange år vært en viktig del av Handelshøyskolen BIs aktiviteter innen såvel undervisning som forskning. I 1999 ble faggruppen eget institutt. Logistikk handler om effektivisering av materialstrømmer med dertil hørende informasjonsflyt i alle typer virksomheter, såvel innenfor produksjon av varer som tjenester. Ved Handelshøyskolen BI er vi særlig opptatt av logistikkens betydning for verdiskaping, såvel på bedriftsnivå som i samfunnet generelt. Vi tilbyr i dag kurs i logistikk som omhandler helse-, miljø og forvarsspørsmål i tillegg til mer vanlige områder som ledelse av forsynings- og leveringskjeder, transport, distribusjon, innkjøp og samspill mellom informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT) og logistikk.

Forskningsprosjektene i instituttet omfatter blant annet integrerte forsyningskjeder, strategiutvikling for tilbydere av logistiktjenester, bylogistikk, samferdsel, emballasje for bedre miljø og økonomi i varehandelen, IKT og logistikk. En av de nyeste satsningene i instituttet er prosjektet NETLOG som omhandler problemstillinger knyttet til logistikkens betydning i den nye økonomien, med andre ord nettverksorganisering og verdiskaping gjennom bruk av informasjons- og kommunikasjonsteknologi.

Kort om forfatterne

Thorkel C. Askildsen er cand.polit. fra Universitetet i Oslo med hovedfag i økonomisk geografi. Han arbeider for tiden med en doktorgradsavhandling (UiO) om strukturendringer i godstansportsektoren.

Dag Bjørnland er sosialøkonom fra Universitetet i Oslo og professor ved Handelshøyskolen BI med spesialfelt i samferdsel.

Tom Granquist er sivilingeniør fra University of Newcastle og samferdsels-sjef i Akershus fylkeskommune.