

# HØYE AVGIFTER PÅ LANDTRANSPORT I NORGE

- betydning for transport og annen næringsvirksomhet -

*Professor Dag Bjørnland*

*Handelshøyskolen BI*

## **Innledning**

Innlegget dokumenterer resultatene fra et prosjekt utført for Nærings- og handelsdepartementet i Norge 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.

Det lå ikke innenfor prosjektets rammer å foreta samlet analyse av sammenhenger mellom priser, kostnader og konkurranseforhold for norske transportører. Hovedvekten har vært lagt på avgiftenes betydning for konkurranseforholdene.

Det teoretiske grunnlaget 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), inngikk også i prosjektet.

Prosjektet ble gjennomført dels som litteraturanalyser, dels som case-analyser av et antall utførte lastebilturer mellom Norge og utlandet sammenholdt med lignende turer for utenlandske produsenter. 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.

## **Den norske situasjonen**

Norge har en svært utadvendt økonomi. 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.

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 nå holder på å skje 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 for 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.

## Jernbanens situasjon

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.

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 kjørevegavgiften 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 for dieseldrevne tog, men fastholdes på 1 øre pr tonnkm. Kombinerte transporter er helt fritatt for kjørevegavgift.

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.

Analysen lister ikke 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 tyde på at innen 2008 vil jernbanenettet i EU være åpnet for internasjonal konkurranse. Internasjonal harmonisering av kjørevegavgift er fortsatt et uløst problem.

## Avgifter på vegtransport

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

vektårsavgift (egentlig vektgradert årsavgift),  
dieselavgift.

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.

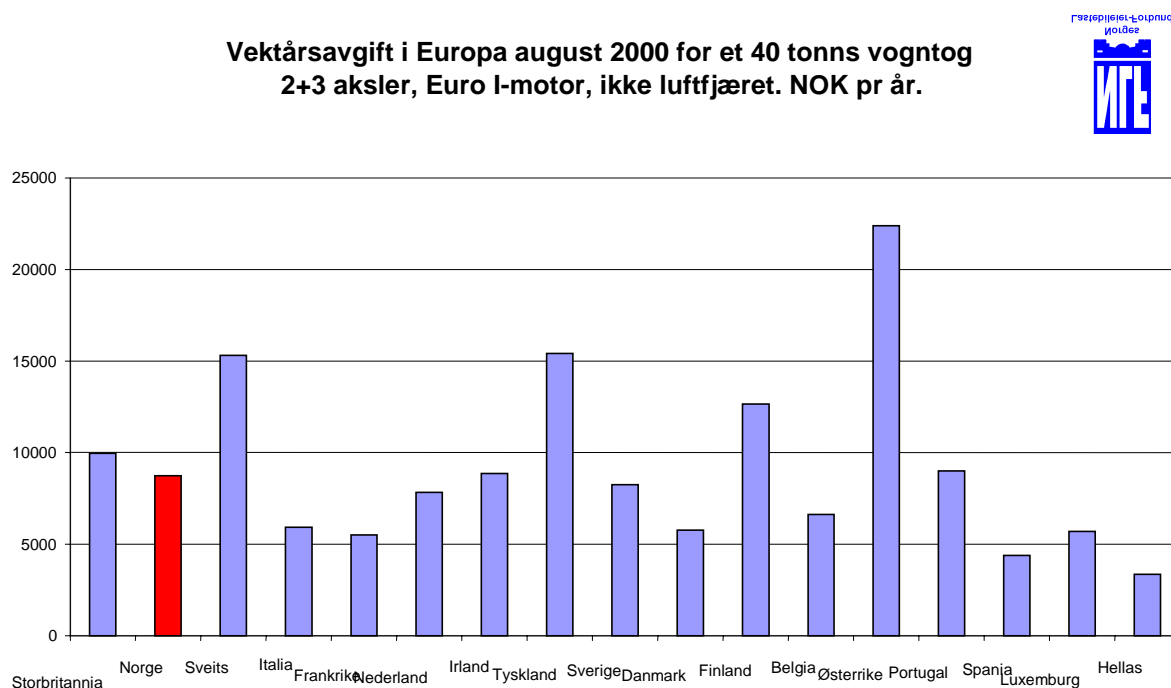
Innregnet alle typer avgifter både for gods- og personbil, ble statens inntekter fra biltrafikken totalt sett over 40 milliarder NOK i 1997. Statens inntekter av særavgiftene på motorvogner har vokst raskt, faktisk med mer enn 50% mellom 1992 og 1998

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. Miljøgradert årsavgift 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.

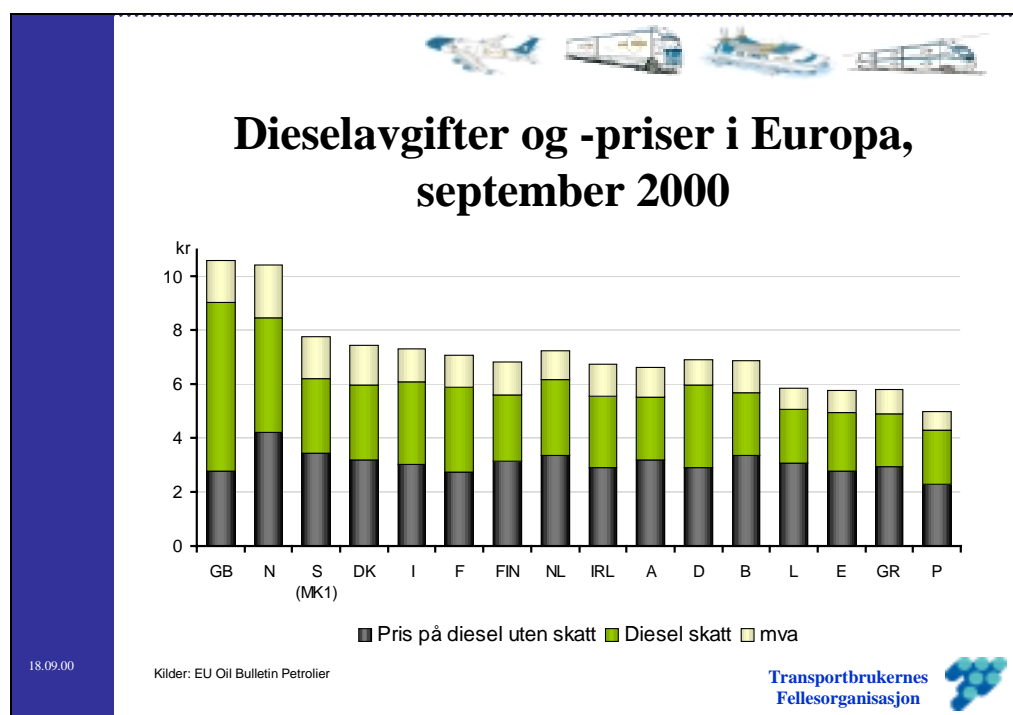
Den følgende figuren viser vektårsavgiften i august 2000 for en del land i Europa regnet i NOK pr år.



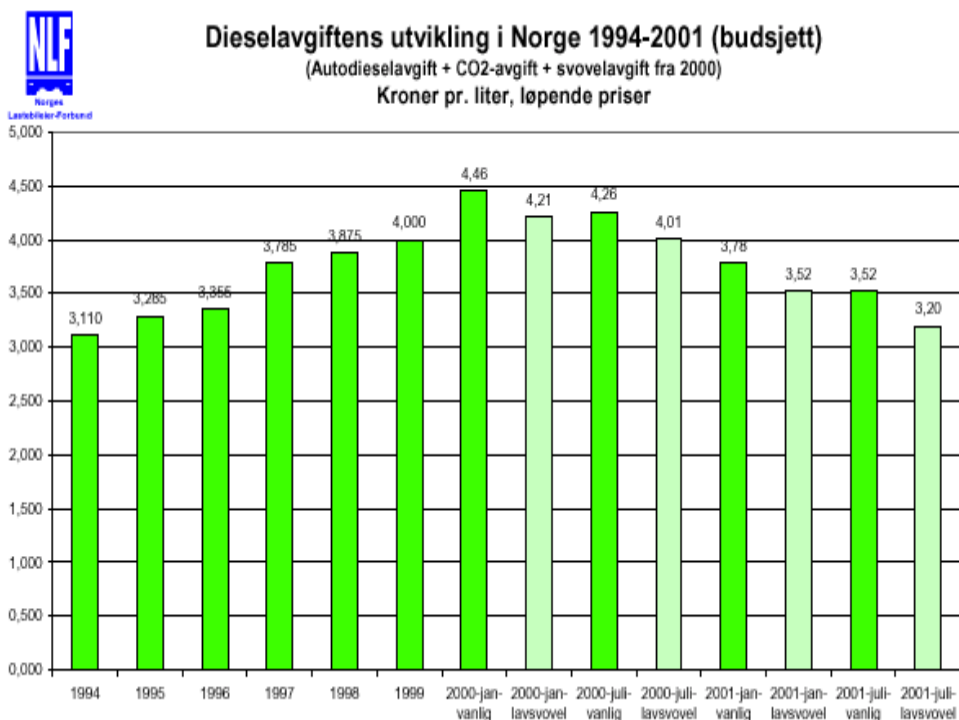
Dieselavgiftens nivå ligger betydelig høyere i Norge enn i alle de øvrige nordiske land som innbyrdes har rimelig sammenfallende avgiftsnivåer. Nivået er dessuten høyere i Norge enn i de aller fleste andre europeiske land.

En oversikt pr september 2000, jfr den etterfølgende figuren, viste at prisnivået på diesel 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 den norske regjeringen 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 uforvarselig 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.



## Vegskattens begrunnelse

I rapporten er det ikke ført 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 det er de kortsiktige eller langsiktige marginalkostnader som skal legges til grunn. Vanligvis blir de kortsiktige marginalkostnader lagt til grunn.

EU-kommisjonen har så langt ikke lyktes med på å få medlemslandene til å bli enige om betaling for bruk av infrastruktur og ligger etter det tidsskjema som Kommisjonen satte opp i 1998.

Ifølge 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 noen av de tre følgende forklaringsgrunner være anvendelige.

Den ene grunn til avgiftsavvik kan være hensyn 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 altså norske lastebiler "straffes" ved å kjøre på dårlige norske veger når politikernes ikke i tilstrekkelig grad bevilger penger til å bygge ut landets infrastrukturnett. Det vil ramme trafikk i distriktene hardt, og vil være i strid med distriktpolitikkenes formål.

Tredje grunnen til avgiftsforskjeller i Norge og Sverige kan være finanspolitisk. Finansdepartementet kan ha hatt mer dominerende innflytelse og "overkjørt" andre politiske hensyn i Norge. Det er et faktum at vi i årtier har kjørt en særnorsk avgiftspolitikkk ved kjøp av alkohol, tobakk, sigaretter, drivstoff og biler. En slik politikk setter i det lange løp norsk konkurransekraft i fare. Som enkeltstående eksempel kan det nevnes at handelslekkasjen til Sverige i grensehandelen nå begynner å bli et større politisk problem.

Avgifter, priser og investeringer i transportinfrastruktur bør utformes i sammenheng. Det har ikke skjedd i Norge. 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 må kjøretøy med mer enn 12 tonns totalvekt betale 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 i rimelig nær fremtid. Dette vil i så fall ligne på den generelle kilometeravgift som fantes i Norge og Sverige tidligere. Disse to landene avskaffet kilometeravgiften tidlig på nittitallet for å harmonisere seg til avgiftsregimet i EU.

## **Caseanalyser av faktisk utført godstransport**

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 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 enkeltransporter kan sees som den "minste betalbare enhet" for transporttjenester, og da det fortsatt eksisterer et ganske betydelig "spotmarked" for enkeltransporter, har vi i dette prosjektet sett det som ønskelig å knytte avgiftsbeløpene til slike.

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

Hensikten har vært å sammenligne enkeltransporter fra Norge til sentrale europeiske markeder med tilsvarende intra-kontinentale transporter. Dermed kan vi 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 eksemplene vi har gjennomgått, aluminiumstransport og 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 fra 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 kunne 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 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.

Nå er det selvfølgelig fullt mulig å gi ulike avgifter ulik begrunnelse, men for kjøring i Norge er det påtakelig 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 ulempen 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 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 Skålavegen, 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” 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 0,10 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. Trafikkskapte miljøproblemer på Kontinentet er av en vesentlig høyere størrelsesorden enn i Norge, likevel er altså avgiftene til dels betydelig lavere. Studier av internasjonale transportører 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.

## Policyimplikasjoner

Noen implikasjoner for fremtidig policy synes å tre klart frem.

Dramatikken om dieselasgiftens 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 rimelig å tro 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 særnorsk avgiftspolitikker 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 dieselasgiften vil pr 2. halvår 2001 være nede på 1995-nivå.

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 om 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 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 trafikk-tellinger viser f eks at på E18 i Festningstunnelen i Oslo 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 semi-trailere 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](http://www.vegvesen.no)) at mens trafikken på E18 ved Maritim (ved Skøyen i Oslo) 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 sette trafikkmengden i et geografisk perspektiv. Norge har vært mottakelig for europeiske argumenter om vegtrafikkens negative konsekvenser, men i den grad argumentene gjenspeiler 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 vil passere Hamburg, Köln 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.

## Litteratur

Askildsen, Thorkel, Dag Bjørnland og Tom Granquist (2001) *Høye avgifter på landtransport i Norge – betydning for transport og annen næringsvirksomhet*. Handelshøyskolen BI, Forskningsrapport nr 4-2001.