

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
Postboks 8010 Dep

0030 OSLO

SCHENKER AS
Postboks 223, Økern
Østre Akervei 17
N-0510 Oslo
www.schenker.no
Tlf: +47 22727402
Fax: +47 22647527
erling.saether@schenker.com

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: VS	S.BEH.: KKO
23 JAN. 2007	
S.NR.: 06/2091-3	
ARKIVKODE: 872.1	AVSKREVET: EU

Oslo, 22.01.07

HØRING REVISJON AV EUROVIGNETT

Vi ønsker med dette å gi en uttalelse til forslaget om revisjon av Eurovignettdirektivet (1999/62/EC) om avgifter for bruk av tunge lastebiler på visse typer infrastruktur. Avgiftene etter direktivet skal omregnes i Euro basert på kursen den 1. oktober årlig med virkning fra og med 1. januar påfølgende år. Avgiften gjelder ubegrenset for motorveier med fysisk separate kjørefelt i hver retning og skal anvendes på tunge kjøretøyer basert på miljøklassifiseringssystemet EURO 1-5.

Vi vil understreke at Norge ikke automatisk er pålagt å innføre direktivet slik det er foreslått, men kan innenfor EØS-avtalen gjøre nasjonale tilpasninger. Vi frykter at forslaget, slik det er beskrevet i høringsbrevet fra departementet, vil påføre norsk godstransport ytterligere byrder i stedet for å ta hensyn til de naturlige avstandsulempen norsk industri og næringsliv har til markedene. Det heter blant annet følgende: "Takstnivået for bompenger skal gjenspeile kostnadene transporten påfører samfunnet."

I Norge har det i mange år vært akseptert at man på grunn av lange transportavstander har vært nødt til å utligne transportkostnadene, blant annet derfor har vi også hatt en ordning med transportstøtte og betydelige midler av samfunnets felles ressurser har vært brukt til veiutløsning i spredt bygde områder. Uten denne innsatsen ville vi knapt kunne opprettholde bosetting og næringsliv i distriktene. Det avgiftsregimet, som nå skisseres, vil bety et trendbrudd der næringslivet som brukere av tunge kjøretøyer til å frakte varer til og fra distriktene risikerer brukeravgifter knapt noen aner konsekvensene av og størrelsen på. Fullmakten regjeringen nå vil få gjennom dette direktivet vil sannsynligvis rive grunnen bort for mange distriktsbedrifter som skal konkurrere med sentrale bedrifter og utenlandske konsern på et enda mer sentralisert marked.

Vi registrerer at Spania og Portugal har fått unntak for sine øyer, herunder Kanariøyene, Ceuta og Madeira. Hellas, Italia, Portugal og Spania har muligheter til å benytte et takstnivå som er 65 % av minimumstakst. De enkelte land kan også anvende 50 % rabatt til kjøretøyer registrert i Hellas. I tillegg er det unntak for kjøretøyer registrert på sivilforsvaret, brannvesenet, beredskapstjeneste, politiet og veivesenet. Det er også unntak for virksomheter og personer som ikke har godstransport som hovedbeskjeftigelse. Det vil si at egentransport kan i prinsippet få unntak. Ut fra et ønske om mer kollektiv godstransport (samlasting) av hensyn til miljøet, er dette uheldig.

Vi kan ikke se at det er gjort tilsvarende betraktninger for Norge.

Dersom direktivet gjennomføres som skissert er vi redd for at tiltaket ytterligere vil skade norsk logistikk- og transportindustri. I tillegg er vi også direkte uenig i at lastebiltrafikken, som hjelper den vareproduserende industrien med å få sine varer frem til markedene, skal rammes særskilt. Det er i tillegg uklart hvordan man skal differensiere avgiften i forhold til "biler > 3,5 tonn totalvekt og har sitt virkeområde på hovedferdselsårene mellom og gjennom medlemslandene" for å få en miljøeffekt når egentransport vil være unntatt.

Direktivet i seg selv representerer en diskriminering av yrkestrafikk på bekostning av privat trafikk, som vi mener blir særdeles urimelig for Norge med nevnte lange avstander.

Vi mener Norge ikke behøver å innføre direktivet, men heller søke å redusere avgiftsbelastningen for yrkestrafikken.

I Stortinget den 6. desember 2006 uttalte samferdselsministeren følgende:

"Denne regjeringa ynskjer å redusere avstandskostnadene for næringslivet og sjølvsagt lette framkomsten for fastbuande." (Sak nr 6).

Vi mener innføring av direktivet vil virke i motsatt retning av dette og vil anbefale regjeringen å legge saken til side. I stedet mener vi regjeringen bør sette kreftene inn på å realisere innholdet i statsrådets eget budskap.

Det betyr blant annet at når en veistrekning er betalt av samfunnet med eller uten bompenger til finansiering av utbyggingen, er det rimelig at samfunnet som sådan tar på seg vedlikeholdet av veien og avslutter innkreving av bruksavgifter. Innføring av et systematisk system med brukavgifter for tungtrafikken på hovedveistreknings som er nedbetalt, vil bare bidra til å forverre konkurranseevnen til norsk logistikk- og transportindustri. Avgiftene må i neste omgang veltes over på de vareproduserende næringer og dermed skade norsk konkurranseutsatt industri. I tillegg er det dokumentert gjennom mange år at veitrafikken betaler langt mer i skatter og avgifter enn den får tilbake i form av transportinfrastruktur. Ved å innføre enda et avgiftsvirkemiddel vil denne skjevheten bare forsterkes.

Dersom det er en miljøbegrunnelse for systemet, så kan det gjøres innenfor dagens regime. Både årsavgift og kjøpsavgifter kan differensieres etter miljøegenskaper. EU vedtar suverent nye maksimaltakster fra 1. juli annet hvert år med start 1. juni 2002. Dette i seg selv fører til at vår egen handlefrihet på dette området blir sterkt redusert når systemet først er innført.

Vi krever følgelig primært at forslaget som nevnt frafalles, subsidiært at det innføres kun på hovedstreknings med motorveiklasse A mellom Norge og utlandet. Ved valg av det subsidiære forslaget må alle bompenganeanlegg på nevnte streknings rives fra dag 1. Vi er klar over at direktivet åpner for at bompenger kan beholdes på broer, tunneler etc, men det vil være frivillig. Vi mener det også vil være mer fornuftig å arbeide for en nordisk avgiftsharmonisering ved siden av en harmonisering med EU. I direktivet åpnes det for regionale ordninger (artikkel 8) – noe som i alle fall vil være bedre enn en ensidig norsk tiltredelse til direktivet.

Ethvert annet forslag, som vil føre til høyere avgifter totalt sett for tungtrafikken, vil i tillegg til å skape mistillit til hele det politiske system, gjøre ubotelig skade på vår konkurranseevne i forhold til våre konkurrentland.

3/3

Dersom EU innfører høyere lastebilavgifter for alle brukere på kontinentet og gjennom alpene, vil det uansett ramme norske transportører som følge av at vi må frakte våre varer til markedene i tillegg til frakten gjennom vårt eget langstrakte land.

Uansett resultat av departementets høringsrunde mener vi det vil være fornuftig å vente med å gjennomføre endringer inntil man har fått evaluert den rapport om saken EU kommisjonen skal fremlegge for Europaparlamentet og Rådet innen den 10. juni 2010.

Det er også grunn til å vurdere nærmere den rapport EU kommisjonen skal fremlegge innen 10. juni 2008 hva angår modell for det nye avgiftsregimet. Det skal også utarbeides en konsekvensanalyse av internaliseringen av eksterne kostnader.

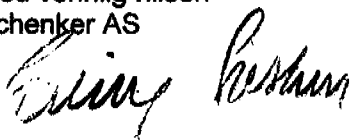
Det er med andre ord mange "huller" i det materialet som hittil er fremlagt, noe som igjen ikke kan føre til forpliktende endringer i norsk regelverk før man har sett alle "kortene" til EU. I denne saken er det således lite som tyder på at det fra norsk side er noen grunn til å gjennomføre forhastede endringer.

Vi leser i tillegg direktivet slik at når man innfører Eurovignett, så forutsettes det at det totale avgiftsregimet innen EU harmoniseres. Det betyr at eksempelvis andre kjøps- og bruksavgifter, herunder drivstoffavgiftene, samordnes og harmoniseres. Det er med bakgrunn i vår tolkning underlig at departementet unnlater å legge frem et komplett forslag til avgiftsharmonisering med EU, men velger å begrense høringen til Eurovignetten.

Schenker AS i Norge har 30 terminaler, 1400 ansatte og 3,4 milliarder kroner i årlig omsetning. Selskapet er en del av Schenkerkonsernet, som har 1100 kontorer, 42000 ansatte og en årlig omsetning på 8,9 milliarder Euro. Schenker og BAX Global utgjør til sammen et kraftsenter i internasjonal logistikk og transport:

- Nr 1 – Europeisk landtransport
- Nr 1 – Europeisk jernbanefrakt
- Nr 2 – Global flyfrakt
- Nr 3 – Global sjøfrakt
- Nr 3 – Integreert fraktrafikk i USA
- Nr 6 – Global logistikk

Med vennlig hilsen
Schenker AS



Erling Sæther