

Förutsättningar för ett automatiserat system för administration av slitageersättning relaterat till skogsbrukets transporter på enskilda vägar

Gunnar Svenson, Dan Lindström



Foto: Gunnar Svenson, Skogforsk

Innehåll

Summary	3
Sammanfattning	5
Introduktion	6
Bakgrund	6
Arbetsgång	6
Syfte och Mål.....	7
Vägförvaltning beroende av ägarstrukturer.....	8
Olika former för ägande och förvaltning av enskilda vägar	8
Enskilt ägande	8
Vägförvaltning genom förrättning eller frivillig överenskommelse	8
Servitut och nyttjanderätt.....	10
Anslutning till allmän väg	10
Upplåtelse av rätt till väg för en fastighet	11
Rätt att tillfälligt använda en väg.....	11
Utfarträtt för en samfällighetsförening	11
Register över vägsamfälligheter.....	12
Introduktion till båtnadsberäkningar	13
Principen/principerna för båtnadsberäkningar	13
Hur genomförs en förrättning av en vägsamfällighet?	13
Vägavgifter	14
Principerna för fördelning av kostnader	14
Praktisk hantering av vägavgifter	14
Hur hanterar bolagen vägavgifter idag, dvs. hur samlar man in de volymer som transporterats av olika aktörer?	15
Ruttning med hänsyn till vägavgifter.....	15
Systemskiss.....	16
Systemskiss.....	16
Kommande utvecklingsbehov	17
Slutsatser och rekommendationer	18



Uppsala Science Park, 751 83 Uppsala
skogforsk@skogforsk.se
skogforsk.se

Kvalitetsgranskning (Intern peer review) har genomförts i september 2024 av Gert Andersson, Programchef Driftsystem. Därefter har Magnus Thor, Forskningschef, granskat och godkänt publikationen för publicering 18 oktober 2024.

Redaktör: Anna Franck, anna@annafranck.se
©Skogforsk 2024 ISSN 1404-305X

Summary

Today, not all the private road network can be used for forest transports because of various types of restrictions and prohibitions. This means that forest trucks must take detours, which increases costs for forestry and generates unnecessary carbon dioxide emissions. Skogforsk has been commissioned by Biometria to investigate the underlying causes, and to examine ways to open up the private road network for forest transports. This is Sub-project 2 - Current Status, whose aims include developing the outline of an automated system for handling compensations to use private roads and for wear and tear.

The forest sector's handling of compensations for road use and for wear and tear varies over the country. However, most apply some kind of fee of transported wood per started kilometre, normally SEK 4-8/m³. The lowest compensation, and started kilometre, applies at times and in areas when wood is transported under frozen conditions. Maximum compensation rarely exceeds SEK 25-40/m³.

In some cases, forest companies make agreements, whereby no compensations are made for road use and wear and tear, because wood is transported on the respective companies' roads on such a scale that compensations would even out over time.

A rough outline has been drawn up for how a system related to the Krönt Vägval (Calibrated Route Finder) routing system could handle administration of compensations to road associations for road use and wear and tear.

Conclusions:

- The right to use a private road is only the owner of the road, as well as property owners who have no other way to get to the public road. Compensation may be required when using someone else's road.
- The system for automated compensation for wear and tear will only apply to roads and road systems that serve as through routes for external traffic.
- No road operator can be forced into the system.
- We suggest that the road operators should invoice the transport customer, not the landowner.
- The Swedish Transport Administration holds a register of road operators that receive an operating grant from the government and the municipality, and this can form a basis for the system.
- The report shows a possible structure for a system for automated compensations for wear and tear, based on through routes, where Biometria compiles transport data that then forms a basis for road operators invoicing hauliers.
- The steering committee unanimously agrees that that the project is worth developing further, and that testing should start, initially on a small scale.

Sammanfattning

Idag nyttjas inte hela det privata vägnätet för skogliga transporter på grund av olika typer av begränsningar och förbud. Detta skapar omvägar och därmed ökade kostnader för skogsbruket, och dessutom onödiga utsläpp av koldioxid. Skogforsk har fått i uppdrag av Biometria att undersöka orsakerna till detta, och om det finns något sätt att öppna vägnäten för skogliga transporter. Detta är delprojekt 2 – Nulägesbeskrivning, vars syfte bland annat är att ta fram en systemskiss för ett automatiserat system för hantering av väg- och slitageersättningar.

Skogsbranschens hantering av väg- och slitageersättningar skiljer sig över landet. De flesta har dock någon typ av kostnad i kronor per kubikmeter transporterat virke och påbörjad kilometer. Ersättningen varierar mellan ca 4 och 8 kr per m³fub och påbörjad kilometer, där den lägre ersättningen tillämpas i områden och vid tidpunkter som innebär virkestransporter under tjälade förhållanden. I de fall maxavgift används ligger dessa mellan ca 25 och 40 kr/m³fub.

I några fall förekommer överenskommelser mellan skogsbolag att man inte betalar någon väg- eller slitageersättning, eftersom man anser att transporter sker på bolagens vägar i sådan utsträckning att betalning av ersättningar jämnar ut sig över tid.

En grov skiss hur ett system relaterat till Krönt Vägval, som hanterar administration av väg- och slitageersättningar relaterat till vägföreningar, har utformats.

Slutsatser:

- Rätt att nyttja en enskild väg (som inte har driftbidrag) har bara väghållarna, och de fastigheter som inte har något annat sätt att ta sig ut till allmän väg. Ersättning kan behöva betalas då annans väg nyttjas.
- Systemet för automatiserad slitageersättning (SAS) kommer enbart att beröra vägar och vägsystem som fungerar som genomfartsvägar för främmande trafik, eftersom de som är delägare i vägen i normalfallet inte ska betala slitageersättning.
- Inga väghållare kan tvingas in i systemet.
- Vårt förslag är att väghållaren ska fakturera befraktaren, inte markägaren.
- Register över väghållare som erhåller driftbidrag från stat och kommun finns hos Trafikverket, och kan utgöra en grund för systemet.
- Rapporten redovisar en möjlig struktur för ett system för automatiserad slitageersättning, baserat på genomfartsvägar, där Biometria sammanställer transportdata, som sedan utgör underlag för väghållarens fakturering av befraktaren.
- Det finns en enighet inom styrgruppen att projektet är värt att arbeta vidare med och att inledningsvis testa i mindre skala.

Introduktion

Bakgrund

Idag nyttjas inte hela det privata vägnätet för skogliga transporter på grund av olika typer av begränsningar och förbud. Detta skapar omvägar och därmed ökade kostnader för skogsbruket, och dessutom onödiga utsläpp av koldioxid. Skogforsk har fått i uppdrag av Biometria att undersöka orsakerna till detta, och om det finns något sätt att öppna vägnäten för skogliga transporter.

Det totala arbetet är uppdelat i fem block, och beslut om kommande block ska genomföras tas successivt. De fem blocken är:

- Nyttioanalys
- Nulägesbeskrivning
- Beräkna slitagekostnader
- Hantera ruttningen
- Administrera vägavgifter

Nyttioanalysen är genomförd och pekar på ökade transportkostnader då ruttningen i vissa fall inte kan genomföras utifrån ett optimalt vägval:

- Erfarenheten talar för att vissa vägavsnitt är helt stängda för skogsbrukets transporter, och att man ibland åker långa omvägar för att undvika att åka på varandras vägar (en betydande andel av de avvikelser som hanteras i Krönt Vägvalsnämnden relaterar till detta, www.biometria.se/tjaenster/transport/kroent-vaegval-och-skogsbilvaegar/kroent-vaegval/). Orsakerna är bland annat tradition, kultur och avsaknad av stödsystem för att hantera vägavgifter. Höga vägavgifter förstärker detta beteende.
- Det finns ett behov av att effektivisera ruttningen genom ökad tillgång till hela det enskilda vägnätet.
- Det finns ett behov av att effektivt kunna administrera vägavgifterna. Idag stängs vägar för genomfart på grund av att stödsystem saknas för insamling av vägavgifter. Krönt Vägval skulle kunna vara det system som stödjer administrationen av vägavgifter mellan aktörerna.

Arbetsgång

Under projektets gång har två arbetsmöten genomförts för att ta tillvara önskemål och synpunkter från projektets styrgrupp. Styrgruppen består av:

Jörgen Bergh, Norra Skog	Nils Anders Olsson, Holmen Skog
Leif Danielsson, Biometria	Dennis Rossel, SCA Skog
Henrik Engman, Sveaskog	Carl Segersson, Sydved
Anders Järlesjö, Sveaskog	Pehr Sundblad, Södra Skogsägarna
Lars-Erik Jönsson, Biometria	Madelein Svenningsson, Sveaskog
Jan-Stefan Karlsson, VSV Frakt	Daniel Yring, SCA Skog
Staffan Ludewig, Stora Enso Skog	
Hans Olsson, Skogsägarna Mellanskog	

Arbetet har bestått av intervjuer med skogsbrukets aktörer kring ruttning av virke samt praktisk hantering av slitageersättningar. Dessutom har litteraturstudier genomförts och kontakt med Lantmäteriet förts kring juridiken kopplad till gemensamhetsanläggningar, samfällighetsföreningar, servitut och rätt till väg.

Möten har också hållits med Lars Persson och Kerstin Nyberg, Biometria, som har erfarenheter av den tidigare ersättningsmodellen TAR (Trafikavgiftsrutin), som användes framför allt i Gästrikland och Hälsingland. Under detta möte fick vi flera värdefulla inspel.

Denna rapport är delrapport 2 i det, av Biometria delfinansierade, projektet Ruttning vs vägföreningar samt digitalisering av vägavgifter. Rapporten är en nulägesbeskrivning.

Syfte och Mål

Syftet med denna delstudie, nulägesbeskrivning, är att undersöka om förutsättningar finns att bygga ett system som beaktar hur ruttning samt administration av vägavgifter relaterat till vägföreningar och dylikt kan hanteras med stöd av Krönt Vägval. I denna delstudie ingår även att grovt skissera hur ett sådant system är tänkt att fungera i praktiken, detta för att det ska vara möjligt att korrekt kunna utvärdera om det finns förutsättningar finns att bygga ett sådant systemstöd kopplat till Krönt Vägval. Delstudien ska ge en rekommendation om det finns förutsättningar att fortsätta arbetet mot en implementation.

Vägförvaltning beroende av ägarstrukturer

Olika former för ägande och förvaltning av enskilda vägar

Sveriges vägnät omfattar totalt ca 62 800 mil väg, varav en fjärdedel benämns allmänna och förvaltas av stat eller kommun. Resterande vägar benämns enskilda vägar, vilka förvaltas enskilt av berörd eller berörda markägare, eller samfällt via avtal eller förrättning (Tabell 1). Ungefär hälften av alla enskilda vägar är skogsbilvägar.

Enskilt ägande

En väg som i sin helhet ligger på en eller flera fastigheter som ägs av samma markägare ägs enskilt av den aktuella markägaren. Markägaren ansvarar självständigt för vägens förvaltning och har rätt att stänga av vägen för utomstående med bom, sten eller genom att gräva av vägen.

Vid enskilt ägande av en väg som ligger över flera fastigheter med olika markägare, ägs varje del av vägen av den markägare på vars fastighet vägdelen ligger. Det förekommer också att markägare byggt och äger väg över annans fastighet (med dennes godkännande). Vägägarna ansvarar självständigt för vägdelarnas förvaltning och har rätt att, om det inte finns servitut eller annan överenskommelse, stänga av vägen för utomstående med bom, sten eller genom att gräva av vägen.

En fastighetsägares rätt till väg över annans mark beskrivs närmare nedan (stycket Anslutning till allmän väg).

Vägförvaltning genom förrättning eller frivillig överenskommelse

Samfällighetsförening

Vid de tillfällen då flera fastigheter har del i samma väg inrättas ofta en gemensamhetsanläggning, i vägsammanhang ofta benämnd vägsamfällighet. Detta sker genom en lantmäteriförrättning. Förvaltning av gemensamhetsanläggningar sker enligt lagen om förvaltning av samfälligheter (SFL) där det finns två former av förvaltning; föreningsförvaltning (samfällighetsförening) och delägarförvaltning.

Vägsamfälligheter och vägföreningar betraktas sedan 1998 som gemensamhetsanläggningar (GA). Vägförening är även en benämning som användes av de frivilliga överenskommelser som slöts vid de tillfällen som Skogsstyrelsen var inblandad.

Frivillig överenskommelse

En väg kan ägas och förvaltas genom en frivillig överenskommelse. Överenskommelsen är ett avtal mellan delägarna som kan beskriva hur vägen ska förvaltas och hur kostnaderna ska fördelas. En stor skillnad mellan en förrättning och en frivillig överenskommelse är att förrättningen är kopplad till fastigheten och överenskommelsen till fastighetsägaren.

Tabell 1. Allmänna vägar förvaltas av stat och kommun, medan enskilda vägar förvaltas av de berörda markägarna, antingen enskilt (var för sig eller tillsammans genom frivillig överenskommelse), eller via en registrerad gemensamhetsanläggning (samfällighetsförening eller delägarförvaltning).

Allmänna vägar		
Statliga vägnr 1-499		Kommunala vägnr >500
Riks- och europavägar Riksväg håller ofta en relativt hög standard och passerar ibland genom flera län. Riksvägarna har vägnummer 1-99 med låga nummer ligger i söder och de med höga ligger i norr. Europavägar betecknas med E framför vägnumret.	Länsvägar Länsväg är en väg för fordonstrafik utanför tätortsområde som inte är en riks- eller europaväg. Länsvägarna har vägnummer 100-499.	Kommunala vägar och gator

Enskilda vägar		
Enskilt ägande	Gemensamhetsanläggning (förrättad och registrerad vid LM)	
En eller flera markägare En eller flera markägare förvaltar vägen var för sig eller gemensamt genom frivillig överenskommelse.	Samfällighetsförening Samfällighetsföreningen är en juridisk person vars syfte är att förvalta gemensamma områden och anläggningar. Medlemmarna i föreningen är fastighetsägarna till de fastigheterna som har andel i samfälligheten. Inom samfällighetsföreningen beslutas hur samfälligheten ska skötas. Därför fungerar skötseln även om alla inte är överens. Äldre organisationsformer som vägförening och vägsamfällighet betraktas sedan 1998 som samfällighetsföreningar.	Delägarförvaltning Vid förvaltning av en gemensamhetsanläggning med få ingående fastigheter och där kostnader för drift och underhåll är låga kan det räcka med delägarförvaltning. Detta innebär att en samfällighetsförening behöver inte bildas. Skillnaden mellan denna form av förvaltning och förvaltning genom samfällighetsförening är att alla medlemmarna skall vara överens om alla beslut.

Servitut och nyttjanderätt

Servitut är en rätt för en fastighet att använda en annans fastighet för ett specifikt ändamål, till exempel en väg eller en brunn under obegränsad tid.

I lagstiftningen kring servitut används benämningar som härskande och tjänande fastigheter. En härskande fastighet har rätten att bygga, nyttja och underhålla väg på annans mark, och den tjänande fastigheten är den fastighet som belastas med servitutet.

Servitut kan delas in i officialservitut eller avtalsservitut. Officialservitut innebär att servitutet är beslutat vid en fastighetsbildningsförrättning i enlighet med Fastighetsbildningslagen, FBL. För att bilda officialservitut krävs att servitutet är av väsentlig betydelse för fastighetens ändamålsenliga användning.

Vid servitut gäller Fastighetsbildningslagen (FBL) kap. 7 1 §:

”Utan stöd av överenskommelse mellan ägaren av den härskande fastigheten och ägaren av den tjänande fastigheten får servitutet inte innefatta skyldighet för den senare att underhålla väg, byggnad eller annan anläggning som avses med servitutet.”

Med detta menas att tjänande fastighet, som belastas av ett servitut, inte har någon underhållsskyldighet av väg, såvida man inte kommit överens om något annat.

Avtalsservitut är ett servitut som bildats genom en överenskommelse mellan två eller flera fastighetsägare i enlighet med kapitel 14 i Jordabalken, JB. Ett avtalsservitut kan bli offentligt genom att det godkänns och skrivs in i Fastighetsregistret hos Lantmäteriet. För att ett avtalsservitut ska anses vara korrekt och kan skrivas in på berörd fastighet ska servitutet vara av stadigvarande betydelse för fastigheten och uppfylla formkraven. Dessa är att avtalet ska vara skriftligt, att härskande och tjänande fastighet angetts samt att ändamålet har beskrivits.

Nyttjanderätt är, till skillnad mot servitut som är kopplat till en fastighet, en rätt för en person, ett företag eller en kommun att använda någon annans fastighet på ett bestämt sätt under en begränsad tid. Tiden kan vara en persons livstid eller max 50 år. Nyttjanderätter regleras i Jordabalken kapitel 7–12.

Anslutning till allmän väg

Alla fastigheter har rätt att komma in/ut till en allmän väg, även om fastigheten inte ligger utmed det allmänna vägnätet. Antingen kan det vara genom anslutning till en vägsamfällighet eller i andra fall över annans mark. Är det en vägsamfällighet som erhåller statsbidrag ska sträckan hållas öppen för personbilstrafik (däremot inte alltid för tung trafik), men erhålls inga bidrag är det bara de som har del i vägen, alternativt har en utfartsrätt, som har rätt att trafikera vägen. Övrig trafik kan stängas ute till exempel genom skyltning och/eller vägbom. Vid oklara ägarförhållanden kan det vara svårt att veta vilka vägsträckor som respektive markägare har rätt att nyttja.

Upplåtelse av rätt till väg för en fastighet

Anläggningslagen 49 § anger att en fastighet får ges rätt att bygga väg över annans fastighet eller använda befintlig väg under förutsättning att det är av väsentlig betydelse för att tillgodose den förstnämnda fastighetens behov av väg och att denna typ av rätt är mer lämplig än att bilda en gemensamhetsanläggning eller att ansluta fastigheten till en redan existerande anläggning, samt att rätten inte innebär synnerliga men för den upplåtande fastigheten eller för annan fastighet som har rätt att använda vägen.

Intrångsersättning enligt FBL 5:10-12 ska betalas för denna rätt.

Rätt att tillfälligt använda en väg

Anläggningslagen 50 § anger att en fastighet ska ges tillfällig rätt att använda väg som inte hör till fastigheten om den är av väsentlig betydelse för fastighetens ändamålsenliga användning och inte medför men för den fastighet som vägen går över eller annan fastighet som har rätt att använda vägen.

Ersättning för denna rätt ska betalas utgående från vad som är skäligt med hänsyn till det slitage som beräknas uppkomma vid vägens användning. Ersättningen ska betalas som engångsersättning eller årligen i förskott under den tid som rätten att använda vägen avser.

Utfarträtt för en samfällighetsförening

Enligt Anläggningslagen 50 a § får en gemensamhetsanläggning ges rätt att använda en annan samfällighetsväg om denna är av väsentlig betydelse för delägarnas fastigheter. Denna typ av rätt gäller endast då upplåtelse av särskilda skäl är lämpligare än att ansluta fastigheterna till den andra anläggningen.

Skälig ersättning ska betalas utgående från det slitage som beräknas uppkomma. Ersättningen ska betalas som engångsersättning eller årligen i förskott.

Register över vägsamfälligheter

Gemensamhetsanläggningar är normalt registrerade i fastighetsregistret (FR). Om dessa är bildade i äldre tid och inte omprövats saknas ofta vilka fastigheter som är delägare i registret. För nyare förrättningar är dessa oftast registrerade med deläggande fastigheter och dess andelstal. Lantmäteriet är ansvariga för FR. Förändringar registreras i och med att nya lantmåteriförrättningar görs varefter resultatet införs i FR. Andelstal i en gemensamhetsanläggning kan ändras beroende på stadgarna i föreningen. Det är viktigt att tillse att andelstalen uppdateras i FR, vilket görs genom ansökan till Lantmäteriet.

Informationen i fastighetsregistret är offentlig. Information från registret och akter från arkivet lämnas ut till envar genom offentlighetsuttag. Detta kan exempelvis ske via kontakt med Lantmäteriets kundcenter eller med digital inloggning med bankID på Lantmäteriets webbplats.

Enskilda vägar som erhåller statligt driftbidrag finns registrerade i den Nationella Vägdatabasen, NVDB. Via Trafikverkets NVDB på karta (nvdbpakarta.trafikverket.se), som är en kartbaserad webbsida, kan alla enskilda vägar med statligt driftbidrag sökas fram. Dessa vägar har ett vägnummer som bland annat är kopplat till kontaktuppgifter om bidragsmottagaren, som ofta är en samfällighetsförening. Uppgifter i NVDB är offentliga och det kostar inget att ta fram dem.

Det register som finns i NVDB bygger på att bidragsmottagarna uppdaterar uppgifterna när dessa förändras, ofta i samband med årsmöten. Trafikverket kräver ofta någon form av dokumentation som styrker förändringarna, till exempel ett årsmötesprotokoll.

Introduktion till båtnadsberäkningar

Principen/principerna för båtnadsberäkningar

Beträffande kostnadsfördelning rörande en GA återfinns dessa regler i Anläggningslagen (AL). Lagens regler är generella för alla typer av gemensamma anläggningar, inte endast för vägar. Enligt 15 § AL ska kostnader för anläggningens utförande fördelas främst med hänsyn till den nytta fastigheten har av anläggningen, medan kostnaderna för anläggningens drift ska fördelas främst med avseende till den beräknade användningen. Olika metoder brukar sedan användas i den praktiska tillämpningen vid framtagande av andelstal.

Tonkilometermetoden är allmänt vedertagen beträffande driftkostnaderna, medan Skogsstyrelsens båtnadsmetod eller varianter av denna ofta tillämpas beträffande utförande för skogsbilvägar.

Hur genomförs en förrättning av en vägsamfällighet?

Bildande av vägsamfällighet inleds med en ansökan om förrättning till Lantmäteriet. För att Lantmäteriet ska påbörja ärendet ska det i ansökan framkomma att förändringar i en befintlig samfällighet eller en ny förrättning är av väsentlig och stadigvarande betydelse. Rätt att ansöka om förrättning har de intressenter i den framtida gemensamhetsanläggningen, vilket kan vara samfällighetsföreningen eller enskilda fastighetsägare.

När Lantmäteriet har beslutat att gå vidare med förrättningen inleds en utredning där en förrättningslantmätare tillsammans med eventuella sakkunniga tar in information från planer, fastighetsregister och inskrivningsregister. Ibland besöker förrättningslantmätaren den aktuella samfälligheten på plats. För att ta in synpunkter från sakägarna, det vill säga de fastighetsägare som berörs av förrättningen kallar förrättningslantmätaren till ett eller flera förrättningssammanträden.

När förrättningslantmätaren har samlat all nödvändig information fattar denne ett beslut i ärendet. Beslutet innehåller vilka fastigheter och sakägare som berörs, från vilken dag beslutet gäller och hur kostnader ska fördelas, andelstal; dels för byggande och för drift/underhåll, dels mellan fastighetsägare för eventuell upplåtelse av mark för gemensamhetsanläggningen. Beslutet innehåller även hur förrättningskostnaden ska fördelas mellan sakägarna. Förrättningslantmätaren fattar också ett avslutningsbeslut där det framkommer att lantmäteriförrättningen avslutats. I samband med detta skickas till sakägarna en sammanställning över alla fattade beslut tillsammans med kopior av förrättningskarta, förrättningsprotokoll och en fastighetsrättslig beskrivning med uppgifter om ingående fastigheter med respektive andelstal.

När beslutet är fattat har sakägarna rätt att överklaga beslutet. I normalfallet ska detta göras inom fyra veckor från det att förrättningen avslutades. Om inte någon överklagat inom fyra veckor vinner förrättningen laga kraft och registreras i Fastighetsregistret. Vid överklagan avgörs beslutet i Mark- och miljödomstolen.

Vägavgifter

Principerna för fördelning av kostnader

Vid förvaltning av gemensamhetsanläggningar, vägsamfälligheter, används generellt tonkilometermetoden (Underlag för tillämpning av tonkilometermetoden, Lantmäteriet 2010). Principen utgår från att olika typer av verksamhet belastar vägen med en fastställd vikt i ton. Vikten multipliceras därefter med den vägsträcka i kilometer som verksamheten använder. Den fastställda vikten är beräknad utifrån medeltal av transporter till och från olika former av bebyggelser, till exempel fritids- eller permanentus, och från olika typer av verksamheter som till exempel jord- och skogsbruk, men kan också vara annan form av produktion, som byggnation och tillverkningsindustri.

I och med att växtförutsättningarna är olika i olika delar av landet har produktionen inom jord- och skogsbruk olika belastning per hektar beroende var i landet man befinner sig. Då framför allt skogsmark har en väldigt ojämn belastning över tid, med långa perioder då det knappt sker några transporter alls, för att det därefter under något eller några år i samband med gallring och slutavverkning sker omfattande transporter, har man räknat fram en årlig medelbelastning. Det innebär att en skogsfastighets hela omloppstid ingår i andelstalet och därmed ska ingen extra ersättning utgå det året då en avverkning sker.

Varje fastighet ges ett andelstal i tonkilometer som är summan av de olika verksamheter som bedrivs inom fastigheten. Vid utdebitering faktureras en avgift per tonkilometer som beslutas om vid samfällighetens årsmöten. I de fall som en fastighet under en viss period belastar vägen mer än det beräknade andelstalet kan samfälligheten komma överens om en högre utdebitering för just den fastigheten. Avverkning inom skogsbruk har i domstol beslutats att inte tillhöra en sådan verksamhet.

Lagstiftningen ställer sig positiv till transporter på annans väg som är av väsentlig betydelse. Lagen är tydlig med att slitage och eventuella skador ska bekostas av den fastighetsägare som utför dessa transporter. Det finns idag ingen vedertagen modell för hur man beräknar olika typer av transporters belastning och slitage på vägar, vilket medfört att det inte finns någon enhetlig nivå på slitageersättning. Att fastställa en modell för hur man beräknar vägslitage och utgående från denna kunna beräkna en rimlig ersättning borde vara ett viktigt framtida utvecklingsarbete.

Praktisk hantering av vägavgifter

Intervjuer har genomförts med skogsbranschens aktörer kring vägavgifter. Hantering av väg- och slitageersättningar skiljer sig över landet, men de flesta har någon typ av kostnad i kronor per kubikmeter transporterat virke och påbörjad kilometer. De flesta av de intervjuade har en maxavgift, kr/m³fub vid längre vägsträckor. Vissa skogsföretag skiljer på om transporten sker vintertid under tjälade förhållanden eller vid annan tidpunkt. Utöver väg- och slitageersättning tillkommer det kostnader i de fall då skador uppstått vid virkestransporterna. Ibland utgår väg- och slitageersättningen från en fast kostnad per ton eller m³fub oavsett vägavståndet.

Väg- och slitageersättningen varierar idag mellan ca 4 och 8 kr per m³fub och påbörjad kilometer, där den lägre ersättningen tillämpas i de områden och vid de tidpunkter som

innebär virkestransporter under tjälade förhållanden, medan den högre ersättningen tas ut vid icke tjälade förhållanden och i områden där tjälade förhållanden tillhör undantag. I de fall maxavgift används ligger denna mellan ca 25 och 40 kr/ m³fub.

I några fall förekommer överenskommelser mellan skogsbolag att man inte betalar någon väg- eller slitageersättning eftersom man anser att transporter sker på bolagens vägar i sådan utsträckning att betalning av ersättningar jämnar ut sig över tid. Lagningar av eventuella skador som uppkommer vid transporterna bekostas av den som orsakat skadorna.

Hur hanterar bolagen vägavgifter idag, dvs. hur samlar man in de volymer som transporterats av olika aktörer?

Vanligen rapporterar de aktörer som getts lov att trafikera ett vägnät hur många m³fub som man transporterat och på vilka sträckor. Utgående från dessa uppgifter skickas en faktura till den aktuella aktören.

De aktörer som inte bett om lov, utför oftast transporterna utan att meddela några mängder alls. Ibland sker uppsökande verksamhet, men i de allra flesta fall får man inga uppgifter om dessa transporter, vilket medför att någon ersättning inte betalas.

Ruttning med hänsyn till vägavgifter

I intervjuer framkommer att man emellanåt planerar rutterna så att man undviker externa vägavgifter. I dessa fall innebär detta att man kör längre på egen väg. I och med att kostnaden för vägunderhåll ofta ligger på andra funktioner än transportfunktionen blir kostnaden inte synlig som en del av logistiken.

Systemskiss

Ett av syftena med denna delstudie är att undersöka förutsättningarna att bygga ett system som administrerar vägavgifter relaterat till vägsamfälligheter, baserat på Krönt Vägval. Det andra syftet med studien är att undersöka möjligheterna att låta kostnader för externa vägavgifter, och för slitage på det egna vägnätet, påverka ruttningen. Det senare är möjligt, men kräver tillgång till dels alla vägsamfälligheters vägavgifter, dels verklig slitagekostnad på det egna vägnätet. I dagsläget saknas den informationen, vilket medför att vi i nedanstående systemskiss inriktat oss mot administration av vägavgifter.

Systemskiss

Här nedan redovisas en grov skiss över hur ett system relaterat till Krönt Vägval, som hanterar administration av vägavgifter relaterat till vägföreningar, skulle kunna vara utformat.

1. Startpunkt

Avtalsobjektet, förstaledskontraktet och destineringen utgör startpunkten för processen i systemet. Dessa innehåller bland annat information om startkoordinat, mottagare, virkesköpare och markägare.

2. Krönt Vägvalsrutt bestäms

När KV-rutten i samband med att avtalsobjektet upprättas framgår det tydligt vilka vägar och samfälligheter som kommer nyttjas för transporten.

3. Enbart genomfartsvägar berörs

Vid avlägg vid enskild väg kan två situationer uppstå; dels att markägaren har del i väg eller samhällighet hela sträckan fram till allmän väg, dels att transporten behöver gå över annans väg eller samhällighet. Vägen eller samhälligheten i det senare fallet benämner vi genomfartsväg för främmande trafik (Figur 1). Det är därför viktigt att systemet skiljer på om virkessäljaren är delägare i vägarna som trafikeras innan allmän väg eller inte. I föreslagen systemskiss är det enbart genomfartsvägar som berörs. Detta eftersom markägaren oftast helt eller delvis förvaltar vägen där transporten startar, och då genom sitt andelstal i samhällighetsföreningen redan betalar sin del av det årliga underhållet i föreningen.

Här kommer det finnas ett behov av ett system för hantering av avvikelser, till exempel om en markägare är delägare i flera vägar längs rutten.



Figur 1. Exempel som visar att en rutt kan ske via en genomfartsväg (gulmarkerad stäcka). Det är viktigt att skilja på vad som är genomfartsväg och inte, eftersom vägavgiften i de flesta fall bara berör vägar som man inte är delägare i.

4. Register

Ett register över väghållare (samfälligheter av olika slag, samt privata markägare) kommer att krävas. Förslagsvis administrerar Biometria detta register (alternativt TRV).

En grund för detta register kan vara data över de föreningar som idag får bidrag för att hålla vägar öppna för allmän trafik från staten (och kommunerna).

Övriga väghållare uppmanas via till exempel skogsägarföreningarna, skogsbolagen och REV att till registerhållaren inkomma med sina uppgifter.

5. Biometria

- Sammanställer löpande körda tonkm per vägavsnitt och väghållare (förening eller markägare), virkessäljare och befraktare.
- Skickar faktureringsunderlag till berörda väghållare och motsvarande information till befraktarna.
- Faktureringsunderlagen går ut när avtalsobjektet avslutas (alternativt vid delavstämning).

Kommande utvecklingsbehov

- Identifiera genomfartsvägarna: I detta förslag till systemskiss är det enbart genomfartsvägarna som kommer att beröras av systemet. Dessa bör därför identifieras.
- Ett register över genomfartsvägarna, med tillhörande uppgifter om väghållaren behöver skapas. Befintliga register över vägar som erhåller driftbidrag kan utgöra en grund. Förslagsvis tar Biometria den rollen (eventuellt i dialog med Trafikverket).
- Biometria behöver skapa en struktur för sammanställning och redovisning av relevant information till väghållare och befraktare.
- Avvikelsesystem bör skapas som hanterar avvikelser och de utvecklingsbehov som uppstår.

Slutsatser och rekommendationer

- Rätt att nyttja en enskild väg (som inte har driftbidrag) har endast väghållarna, och de fastigheter som inte har något annat sätt att ta sig ut till allmän väg. Ersättning kan behöva betalas då annans väg nyttjas.
- Systemet för automatiserad slitageersättning (SAS) kommer enbart att beröra vägar och vägsystem som fungerar som genomfartsvägar för främmande trafik, eftersom de som är delägare i vägen i normalfallet inte ska betala slitageersättning.
- Inga väghållare kan tvingas in i systemet.
- Grundavtalet kring slitageersättning gäller väghållaren och markägaren, men vårt förslag är att väghållaren ska fakturera befraktaren.
- Register över väghållare som erhåller driftbidrag från stat och kommun finns hos Trafikverket, och kan utgöra en grund för systemet.
- Rapporten redovisar en möjlig struktur för ett system för automatiserad slitageersättning, baserat på genomfartsvägar, där Biometria sammanställer transportdata, som sedan utgör underlag för väghållarens fakturering av befraktaren.
- Det finns en enighet inom styrgruppen att projektet är värt att arbeta vidare med.

Rekommendationer

- Att bygga ett enkelt system som testar systemskissen i mindre skala. Detta i en begränsad geografi, med ett fåtal aktörer och historiska verkliga data.
Detta innefattar metoder och metodik för att:
 - identifiera och registrera genomfartsvägar
 - bygga register över väghållare
 - automatiskt registrera trafikerade vägar
 - ackumulera och distribuera information om transporterade volymer och sträcka redovisade per befraktare och väghållare
- Att utreda metod för att beräkna rimliga nivåer på slitageersättningar.