

Prisdrivande faktorer i vägförrättningar och behovet av en ny prissättningsmodell

När Lantmäteriet automatiserar delar av verksamheten blir nedlagd tid ett sämre debiteringsunderlag. Myndigheten ser därför över sin intäktsmodell och myndigheten har tagit hjälp av studenter för att utreda prisdrivande faktorer och alternativa intäktsmodeller.

Vägar kan i Sverige antingen vara allmänna, vilket innebär att staten eller kommunen är väghållare, eller kan de vara enskilda och då är det fastighetsägare som äger och förvaltar vägen. Enskilda vägar kan antingen ägas av enstaka fastigheter, eller av flera tillsammans och utgör då gemensamhetsanläggningar vilka faller inom myndigheten Lantmäteriets ansvarsområde.

I mitt examensarbete har jag utrett vilka faktorer som driver priserna i anläggningsförrättningar som avser vägar samt alternativa sätt att ta betalt för dessa, men även om förrättningspriserna varierar inom landet. För att utreda vilka faktorer som påverkar priset använde jag regressionsmodeller, statistiska jämförelser och tog fram faktorer korrelationer i diagram. Faktorerna fann jag dels genom data jag fick från Lantmäteriet, dels genom att granska alla ca 200 anläggningsförrättningar som avsåg väg år 2019.

Lantmäteriets statistik indikerar att förrättningspriserna överlag är högre i storstadsregioner. Anledningen till detta tros vara de högre markpriserna och de mer komplicerade fastighetsrättsliga förhållandena vilket leder till mer utredningsarbete och därmed dyrare förrättningar. Detta är något som enligt mina analyser inte stämmer för vägförrättningar - varken i Stockholm eller storstadsregioner överlag. Mer utredningsarbete bör också krävas inom detaljplanerat område, som tätbebyggda områden utgör, men inte heller här är vägförrättningar dyrare.

En faktor som faktiskt gör förrättningar dyrare är hur många fastigheter som är delägande i vägen och detta kan påverka priset upp till 900 kr per extra fastighet. En annan faktor är om de som påverkas av vägen, de s.k. sakägarna, behöver delges om förrättningen genom publicering i tidning. Detta görs om skaran är stor eller okänd och då kan förrättningen bli ca 40 000 kr dyrare. En tredje faktor är väglängden som korrelerar med 30 000 kr dyrare förrättningar per extra km, men bara upp till två km – efter det har väglängden knappt någon effekt på priset.

Även varje extra sammanträde samt kontakt mellan sakägare och lantmätare korrelerar med ca 20 000 respektive ca 1 400 kr högre priser. Sist men inte minst är förrättningar som söks av samfällighetsföreningar (föreningar som förvaltar gemensamhetsanläggningar) ca 30 000 kr billigare. Anledningen till detta är troligen att dessa sakägarkretsar är bättre informerade och mer överens vilket sänker tiden som läggs på sakägarkontakter, sammanträden och utredning. Ett tips är därför att man ser till att alla berörda är informerade och överens om förrättningen innan man söker den.

I tidigare gjorda utredningar av lantmäteriaavgifter fann jag bland annat två viktiga saker som bör gälla vid konstruktion av en avgiftsmodell: avgiftsmodellen bör vara så enkel och överskådlig som möjligt, och sakägare ska betala för den största delen av kostnaderna de orsakar. Fasta avgifter för en hel förrättning är alltså att föredra. Att på förhand beräkna tid och kostnad i en förrättning kan dock vara svårt enligt tidigare utredningar - speciellt i vägförrättningar som är komplexa - och då är det svårt att sätta ett fast pris på en förrättning som fortfarande gör att sakägarna står för sina egna kostnader. I mina analyser fann jag att det mellan förrättningar är stora variationer i de olika faktorernas effekt på priset och därför är det olämpligt att sätta fasta avgifter för en hel förrättning. Dagens avgiftsmodell baserat på nedlagd tid är därför mest lämplig. Vid en automatisering av vissa arbetsmoment i framtiden skulle det därför vara bäst om endast dessa beläggs med fasta avgifter.

Stefan Crnoglavac, Lunds Tekniska Högskola, 2021-06-08