

VEJTRAFIKKENS SAMLEDE BETYDNING I NATIONALREGNSKABET

Af LEO MEYER* og ERIK IB SCHMIDT**

Indledende bemærkninger

1. I løbet af en given periode, f.eks. et år, tilføres der det danske samfund en vis mængde varer og tjenester. Denne forsyning kommer enten fra produktionen, der sker i landet selv (nationalproduktet), eller også som import af varer og tjenester fra andre lande. En del af denne strøm af varer og tjenester anvendes som råstof ved den indenlandske produktion, men i sidste instans fordeles hele strømmen på eksport til andre lande, på konsum og på investering i erhvervene.

I hele denne sammenhæng spiller transporten og herunder især vejtrafikken en ganske betydelig rolle. En væsentlig del af den danske produktion er transportydelser fra biler og motocykler eller produktion af varer og tjenester, der er nødvendige, for at denne transport kan foregå. Under importen optræder forskellige varer, f.eks. benzin og motorkøretøjer, der ligeledes er nødvendige, for at transportydelserne kan præsteres. På den anden side indtager vejtransportydelserne en ret betydelig plads i befolkningens konsum, i investeringerne og i eksporten.

2. Formålet med nærværende undersøgelse er at belyse, hvor stor en vægt disse ydelser har i den samfundsøkonomiske sammenhæng, idet dette ikke fremgår af de sædvanlige opstillinger af nationalregnskabet.

Under transporterhvervet medregnes således ved de ordinære nationalproduktopgørelser kun taxikørsel og bustransport samt den del af varetransporten, der udføres af vognmandsvirksomhederne. Det meget betydelige transportarbejde i forbindelse med varedistribueringen, som foregår i industri, håndværk og handel — i 1953 ca. halvdelen af det samlede transportarbejde — indgår som en del af disse erhvervs faktorindkomst (=bidrag til nationalproduktet). På samme måde behandles forretningsdrivendes, repræsentanters og andre erhvervsfolks kørsel for det erhverv, de er knyttet til.

* Sekretær i Det statistiske Departement.

** Departementschef i Det økonomiske Sekretariat.

VEJTRAFIKKENS SAMLEDE BETYDNING I NATIONALREGNSKABET

Af LEO MEYER* og ERIK IB SCHMIDT**

Indledende bemærkninger

1. I løbet af en given periode, f.eks. et år, tilføres der det danske samfund en vis mængde varer og tjenester. Denne forsyning kommer enten fra produktionen, der sker i landet selv (nationalproduktet), eller også som import af varer og tjenester fra andre lande. En del af denne strøm af varer og tjenester anvendes som råstof ved den indenlandske produktion, men i sidste instans fordeles hele strømmen på eksport til andre lande, på konsum og på investering i erhvervene.

I hele denne sammenhæng spiller transporten og herunder især vejtrafikken en ganske betydelig rolle. En væsentlig del af den danske produktion er transportydelser fra biler og motocykler eller produktion af varer og tjenester, der er nødvendige, for at denne transport kan foregå. Under importen optræder forskellige varer, f.eks. benzin og motorkøretøjer, der ligeledes er nødvendige, for at transportydelserne kan præsteres. På den anden side indtager vejtransportydelserne en ret betydelig plads i befolkningens konsum, i investeringerne og i eksporten.

2. Formålet med nærværende undersøgelse er at belyse, hvor stor en vægt disse ydelser har i den samfundsøkonomiske sammenhæng, idet dette ikke fremgår af de sædvanlige opstillinger af nationalregnskabet.

Under transporterhvervet medregnes således ved de ordinære nationalproduktopgørelser kun taxikørsel og bustransport samt den del af varetransporten, der udføres af vognmandsvirksomhederne. Det meget betydelige transportarbejde i forbindelse med varedistribueringen, som foregår i industri, håndværk og handel — i 1953 ca. halvdelen af det samlede transportarbejde — indgår som en del af disse erhvervs faktorindkomst (=bidrag til nationalproduktet). På samme måde behandles forretningsdrivendes, repræsentanters og andre erhvervsfolks kørsel for det erhverv, de er knyttet til.

* Sekretær i Det statistiske Departement.

** Departementschef i Det økonomiske Sekretariat.

Endelig foretages der ikke nogen direkte beregning af de transportydelsers værdi, der fremkommer i forbindelse med den private kørsel med biler og motorecykler (kørsel til og fra arbejde, udflugts- og feriekørsel m.v.); de ressourcer, der anvendes hertil, indgår i industri- og håndværksproduktionen m.v. og i importen. Under en udvikling, hvor persontransporten overtages af private motorkøretøjer på bekostning af den kollektive trafik, eller hvor industri, handel m.v. i stigende grad overtager varetransporten, vil der således eventuelt med den almindeligt anvendte statistiske opgørelsesmetode kunne konstateres en tilbagegang i transporterhvervet, uden at det behøver at betyde, at den samlede mængde transportydelser er gået ned.

På udgiftssiden i nationalregnskabet kan man under investeringerne finde anskaffelsen af de motorkøretøjer, der anvendes i erhvervene, og under konsumet udgifterne ved den private bilkørsel samt bus- og taxitransport. Derimod skjuler repræsentanters kørsel o.lign. og hele varetransporten sig i værdien af de varer, der indgår i konsum, investering og eksport og lader sig ikke uden videre skille ud.

3. I nærværende redegørelse er der gjort et forsøg på at foretage en samlet opgørelse af de transportydelser, der leveres af motorkøretøjerne eller vejtransporten. Beregningen af disse ydelsers værdi er sket via en opgørelse af de omkostninger, der er forbundet med at anvende motorkøretøjerne: arbejds løn, udgifter til benzin, olie, reparation, service, gummi, forsikring, afskrivning m.v. For varetransporten og den erhvervsmæssige persontransport når man således frem til produktionsværdien bestemt på samme måde som ved de sædvanlige nationalindkomstberegninger. Ganske vist volder afgrænsningen vanskeligheder i det omfang, transportvirksomheden er forbundet med andre erhverv, industri, handel m.v., men man har forsøgt at skille transportydelserne ud for sig, som der nærmere er gjort rede for i det følgende.

Også værdien af den private persontransport er opgjort på samme måde som i de ordinære nationalindkomstberegninger, nemlig som købet af personmotorkøretøjer, reparations- og serviceudgifter, benzinudgifter m.m. Der er således ikke foretaget nogen vurdering af den arbejdsindsats eller det tidstab, der er forbundet med at køre bilen eller motorecyklen.

Udover at medtage værdien af de ydelser, som motorkøretøjerne præsterer, under vejtrafikken, er man imidlertid gået væsentligt længere ved afgrænsningen af denne sektor. For det første er den produktion og import medregnet, der går til en forøgelse af bestanden af motorkøretøjer til erhvervsmæssig brug, d.v.s. nettoinvesteringerne i motorkøretøjer. Af de samlede nyanskaffelser af biler og motorecykler regnes kun den del, der er bestemt til erhvervsmæssig brug, som investering. Resten betragtes som en del af det private konsum og indgår, som ovenfor nævnt, i værdien af den private per-

sontransport. Af investeringerne medgår en del til erstatning for slid på og forældelse af den eksisterende bestand af motorkøretøjer. Det beløb, der svarer hertil, indgår i de erhvervsmæssige transportydelsers værdi som afskrivning. Den resterende del af investeringerne medfører en forøgelse i værdien af erhvervenes bestand af biler og motoreykler, og den produktionsindsats, der muliggør disse nettoinvesteringer, hører naturligt ind under vejtrafiksektoren.

Dernæst har man indbefattet de ydelser, som veje og gader leverer, samt nettoinvesteringerne i veje og gader i lighed med, at investeringerne i motorkøretøjer er inkluderet. Endelig er en hel række hjælpeindustrier medtaget, f.eks. tank- og servicestationer, motorkøretøjsforsikringer m.v., idet disse virksomheder alene tjener det formål at muliggøre vejtrafikken. Betydningen heraf i den foretagne opgørelse er, at vejtrafiksektoren overhovedet ikke optræder som køber af råstoffer af indenlandsk oprindelse, men kun som køber af importerede råstoffer; d.v.s. at kun de importerede varer, som anvendes i sektoren, f.eks. importen af benzin og biler, er regnet som råstoffer, der må trækkes fra produktionsværdien for at komme til faktorindkomsten. Forarbejdsomkostninger og distribueringsomkostninger, som påføres benzinen og bilerne i indlandet, er således medtaget som en del af motorkøretøjssektorens faktorindkomst.

Man har tilstræbt at vise, hvor stor en del af samfundets samlede udgifter til import, til arbejdsløn, til renter og afskrivning m.v. der er medgået til at gennemføre al transport af varer og personer med biler og motoreykler. Det er den ovenfor beskrevne afgrænsning af vejtransporten, der gør det nogenlunde overkommeligt at nå frem til en sådan beskrivelse. Fremgangsmåden kan dog ikke gennemføres helt konsekvent, og der fremkommer derfor visse unøjagtigheder, som dog næppe er væsentlige for helhedsbilledet. Importkvoten bliver således noget for lille, idet det ikke er praktisk muligt at henføre en række importvarer, som anvendes i hjælpeindustrierne, til vejtrafiksektoren.

I konsekvens af den vide afgrænsning af, hvad der hører med til vejtrafikken, skulle investeringerne i forskellige virksomheder, der er med til at producere transportydelse, f.eks. investeringerne i servicestationer, medregnes, men dette har ikke været praktisk muligt.

Tabel 1. Bestanden af motorkøretøjer.

	30/9 1938	31/12 1955
Rute- og turistbiler	1.800	3.300
Hyrevogne m. v.	7.900	9.900
Personbiler iøvrigt	100.400	210.800
Vare- og lastbiler	40.700	100.100
Biler ialt	150.800	324.100
Motoreykler	29.300	124.600
Motorkøretøjer ialt	180.100	448.700

4. Som omtalt foran indgår de samlede nyanskaffelser af biler og motorcykler i opgørelsen af transportydelsernes værdi, dels som en del af værdien af den private persontransport, dels som afskrivninger i de erhvervsmæssige transportydelsers værdi og dels som nettoinvesteringer. I nogle af de efterfølgende tabeller, nemlig 4, 5 og 7, har det været nødvendigt at anvende denne tredeling, medens nyanskaffelserne i andre af tabellerne, 2, 3 og 6, er samlet i posten »Køb af biler og motorecykler«.

De afgifter, der påhviler vejtrafikken: told, benzinafgifter, omsætningsafgiften af motorkøretøjer m.v., er ikke inkluderet i nærværende opgørelse, men man har dog anført enkelte oplysninger om deres betydning.

5. Med basis i disse definitioner og afgrænsninger er foretaget en beregning af vejtrafiksektorens produktionsværdi og faktorindkomst i 1938 og 1955 på en sådan måde, at der kan foretages sammenligninger med det samlede danske nationalprodukt. Endvidere er sektorens ydelser fordelt efter anvendelse til konsum, investering og eksport, og ligeledes på en sådan måde at sammenligninger med det totale konsum og den totale investering og eksport er mulig.

Resultater

6. Som indledning til de foretagne beregninger for 1938 og 1955 er i tabel 1 vist bestanden af motorkøretøjer i disse to år. Bestanden af biler blev godt og vel fordoblet fra 1938 til 1955, medens antallet af motorcykler mere end firedobledes i løbet af den samme periode. Under motorcykler er medregnet scootere, men ikke knallerter, som heller ikke er medtaget i opgørelsen af transportydelsernes værdi.

Tabel 2. Vejtransportsektorens produktionsværdi.

	1938	1955
	Mill. kr.	
<i>Biler og motorcykler:</i>		
Køb af biler og motorcykler, excl. afgift.....	100	500
Udgifter til reparation, service, gummi og forsikring.....	85	600
Udgifter til benzin og olie, excl. afgift.....	65	290
Løn, avance og forrentning.....	175	1200
Ialt.....	425	2590
<i>Veje:</i>		
Nyanlæg.....	60	210
Reparation.....	50	140
Andre vejudgifter.....	25	110
Ialt.....	135	460
Produktionsværdi i kostpriser.....	560	3050
Afgifter.....	90	650
Produktionsværdi i markedspriser.....	650	3700

7. Resultatet af den foretagne beregning af vejtransportydelsernes værdi fremgår af tabel 2. Bilerne og motoreyklernes produktionsværdi var i 1955 ca. seks gange så stor som i 1938. En væsentlig del af denne stigning beror på pris- og lønstigninger, men mængden af de ydelser, der er præsteret, er også vokset, hvilket bl.a. den øgede bestand af motorkøretøjer giver udtryk for.

Værdien af de nyanskaffede biler og motoreykler, excl. omsætningsafgifterne, var i 1955 fem gange så stor som i 1938, men medtages omsætningsafgifterne, når man til omtrent en syvdobling. Tilsvarende er udgiften til benzin og olie fem-seksdoblet, når benzinafgifterne inkluderes, mod en fire-femdobling uden afgifterne.

Udgiften til veje er steget knap så meget, 3—4 gange fra 1938 til 1955.

8. Udgifterne i forbindelse med varetransporten, der omfatter vare- og lastbilernes samt varemotoreyklernes ydelser, er forøget væsentligt mere end udgifterne ved persontransporten, jfr. tabel 3. Persontransporten omfatter foruden personbilernes og personmotoreyklernes ydelser også rutebils- og hyrevognskørsel. Bestanden af vare- og lastbiler er vokset med 150 pct. fra 1938 til 1955, medens der kun er sket en fordobling i bestanden af personbiler, rutebiler og hyrevogne under eet. Endvidere var personbilernes gennemsnitlige størrelse mindre i 1955 end i 1938, hvilket f.eks. påvirker benzinudgiften.

Tabel 3. Bilerne og motoreyklernes produktionsværdi fordelt på person- og varetransport.

Mill. kr.	1938			1955		
	Person-transport	Vare-transport	Ialt	Person-transport	Vare-transport	Ialt
Køb af biler og motoreykler, excl. afgift.....	70	30	100	320	180	500
Udgifter til reparation, service, gummi og forsikring.....	40	45	85	250	350	600
Udgifter til benzin og olie, excl. afgift.....	45	20	65	125	165	290
Løn, avance og forrentning.....	50	125	175	200	1.000	1.200
Ialt.....	205	220	425	895	1.695	2.590

Personmotoreyklernes antal er ganske vist blevet forøget meget stærkt i løbet af den betragtede periode, men udgifterne i forbindelse med motoreyklerne vejer ikke tungt i det samlede regnskab.

9. Hovedparten af udgifterne ved personkørslen indgår umiddelbart i konsumet, og andelen er stort set den samme i 1938 og 1955, jfr. tabel 4. Det drejer sig her om den del af persontransporten, der sker for egen regning, herunder også transport til og fra arbejdet, i modsætning til den personkørsel, der er en omkostning ved produktionen. Også en del af denne transport indgår imidler-

tid indirekte under konsumet, nemlig i det omfang den vedrører fremstillingen eller salget af varer eller tjenesteydelser, der anvendes til konsum.

Fordelingen af vare- og lastbilernes ydelser mellem konsum, investering og eksport er bestemt af arten af de varer, der transporteres. Størsteparten af varetransporten vedrører også konsumet, men konsumets andel er dog langt fra så dominerende som ved persontransporten.

Til »nettoinvestering« er ikke blot henført de transportydelser, der vedrører investeringsvirksomheden i samfundet, men også de nettoinvesteringer, der sker ved erhvervenes køb af vare- og lastbiler, rutebiler og hyrevogne og af personbiler.

Tabel 4. Vejtransportydelseernes fordeling på konsum, investering og eksport.

Mill. kr.	1938				1955			
	Konsum	Netto- inve- stering	Eksport	Ialt	Konsum	Netto- inve- stering	Eksport	Ialt
Persontransport.	185	15	5	205	800	60	35	895
Varetransport.	140	30	50	220	1015	220	460	1695
Ialt.	325	45	55	425	1815	280	495	2590
Vejjudgifter.	75	60	—	135	250	210	—	460
Tilsammen.	400	105	55	560	2065	490	495	3050

Vejydelseerne, bortset fra investeringerne i veje, er en del af det offentlige konsum.

10. Væksten fra 1938 til 1955 i værdien af de ydelser, der præsteres af motor-køretøjer og veje, har været større end den forøgelse, der er sket i værdien af den samlede mængde varer og tjenester, der har været til rådighed til konsum, investering og eksport, jfr. tabel 5. Både ved eksporten og i udgifterne til konsum spiller disse ydelser en større rolle i 1955 end i 1938. Derimod er investeringsandelen faldet lidt, hvilket udelukkende skyldes, at vejinvesteringerne ikke er forøget i samme takt som de samlede investeringer.

Tabel 5. Vejtransportydelseernes andel af nationalproduktet¹.

	1938		1955	
	Alle er- hvert mill. kr.	Vejtransport- ydelseernes andel heraf pct.	Alle er- hvert mill. kr.	Vejtransport- ydelseernes andel heraf pct.
Nettonationalprodukt	6.550	7	24.000	10
Import.	1.950	5	9.650	6
Ialt.	8.500	7	33.650	9
Eksport.	2.050	3	9.850	5
Nettoinvestering.	500	21	2.900	17
Konsum.	5.950	7	20.900	10

1. Excl. afgifter.

Biler, motocykler og veje udgør efterhånden en betydelig del af det samlede konsum, ca. 10 pct. Endnu større er investeringsandelen. Transporten af investeringsvarer er indbefattet under investeringerne, medens på den anden side købet af personbiler, der anvendes i privat øjemed, ikke er inkluderet, idet det er regnet til konsum.

Et mere sikkert udtryk for bil- og motocykelanskaffelsernes andel af de samlede investeringsudgifter vil man få ved at medtage samtlige køb af biler og motocykler, altså også personbiler der anvendes til private formål, under investeringerne. Herved får man, at andelen af de samlede nyinvesteringer (nettoinvesteringer + afskrivning) i 1955 var ca. 10 pct., når der bortses fra afgifterne, og ca. 14 pct., når afgifterne medtages.

Den andel af importen, der vedrører biler, motocykler og veje, giver, som tidligere omtalt, ikke et fuldstændigt billede af importens betydning for vejtransportydelseerne. Der er dog næppe tvivl om, at denne andel er mindre end transport- og vejydelseernes andel af det samlede nationalprodukt. Endvidere giver den svagere vækst i importandelen fra 1938 til 1955 end i nationalproduktandelen formentlig et rigtigt billede af udviklingen.

KILDER OG BEREGNINGSMETODER

11. De foretagne beregninger bygger dels på den løbende statistik over nyindregistreringer af motorkøretøjer, over afgifter, over import af benzin, motorkøretøjer m.v. og over vejudgifterne, dels på nogle specialundersøgelser. Her kan nævnes Det statistiske Departements undersøgelse af transporten med motorkøretøjer i 1953 (Statistiske Efterretninger 1955, nr. 72), der indeholder oplysninger om udgifterne, der er forbundet med varetransporten og rute- og turistbilernes persontransport. Med hensyn til den private persontransport findes der kun meget sparsomme oplysninger herhjemme, og som hjælpemiddel ved de beregninger, der er foretaget for denne del af transportsektoren, har man derfor anvendt en undersøgelse af persontransporten, som er foretaget i Sverige¹. De oplysninger om omkostningsforholdene ved den private persontransport, som dette værk indeholder, refererer til året 1954. Til belysning af forholdene i 1938 er taget hensyn til forskellige beregninger, der er foretaget i forbindelse med de danske landsfærdselstillinger i 1934 og 1939.

De oplysninger, som disse kilder, bortset fra den løbende statistik, indeholder, er alle baseret på partielle undersøgelser, og der er derved knyttet en usikkerhed til dem, som også rammer de beregninger, de danner grundlag for. Mere væsentligt i denne forbindelse er imidlertid, at kilderne refererer til andre perioder og for så vidt angår den svenske undersøgelse også til et andet område end nærværende beregninger. Resultatet af beregningerne må derfor kun betragtes som et udtryk for størrelsesordenen af værdien af de ydelser, som motorkøretøjerne præsterer.

12. Udgangspunktet for de i tabellerne 1—5 anførte tal har været en opgørelse af transportydelseernes værdi for hver af følgende grupper af motorkøretøjer: Rute- og turistbiler, hyrevogne m.v., andre personbiler (i det følgende kun kaldt personbiler), personmotocykler, vare- og lastbiler samt varemotocykler.

Værdien af de i årets løb købte biler og motocykler kan findes på grundlag af statistikken over nyindregistreringerne.

1. Industriens Utredningsinstitut: Bilägaren och bilen. Stockholm 1956.

Tabel 6. Bilerne og motoreyklernes produktionsværdi.

Mill. kr.	Vare- og lastbiler m.v.	Rutebiler og hyre- vogne m.v.	Personbiler og motoreyklar	Ialt
1938:				
Køb af biler og motoreyklar excl. afgift	30	5	65	100
Udgifter til reparation, service, gummi og for- sikring	45	15	25	85
Udgifter til benzin og olie, excl. afgift	20	15	30	65
Løn, avance og forrentning	125	50	—	175
Ialt	220	85	120	425
1955:				
Køb af biler og motoreyklar excl. afgift	180	40	280	500
Udgifter til reparation, service, gummi og for- sikring	350	75	175	600
Udgifter til benzin og olie, excl. afgift	165	30	95	290
Løn, avance og forrentning	1000	200	—	1200
Ialt	1695	345	550	2590

Udgifterne til reparation, service, gummi og forsikring lader sig ikke let skille ud fra hinanden. Den væsentligste part af forsikringsudgifterne anvendes til reparation, og overgangen fra de reparationsudgifter, bilejerne selv afholder, til serviceudgifter er ganske jævn.

Udgifterne til disse poster er for vare- og lastvognene samt for rute- og turistbilerne opgjort for 1953 ved den foran nævnte undersøgelse foretaget af Det statistiske Departement. Ved beregningen af udgifterne i 1938 og 1955 har udgangspunktet været disse tal, korrigeret for udviklingen i bilbestanden og for prisudviklingen, der formodes især at være afhængig af arbejds-lønudviklingen. Endvidere er disse omkostninger påvirket af bilerne størrelse, deres alder samt antallet af korte kilometer pr. bil. I den svenske undersøgelse findes oplysninger om sammenhængen mellem disse størrelser og omkostningerne for personbilernes vedkommende, medens tilsvarende tal for vare- og lastbiler samt rutebiler så vidt vides ikke findes, i hvert fald ikke offentliggjort. En korrektion for udviklingen i disse forhold må derfor bero på et skøn.

Den danske undersøgelse i 1953 og landsfærdselstællingen i 1934 synes ikke at tyde på, at der er sket væsentlige forskydninger i antallet af korte kilometer pr. bil fra før krigen til i dag. Rutebilerne kørte op mod 45.000 km pr. år i begge årene, og vare- og lastbilerne godt 15—16.000 km i gennemsnit.

En direkte sammenligning mellem vare- og lastbilernes størrelse i 1938 og i 1955 lader sig ikke foretage, idet disse biler i de statistiske opgørelser blev fordelt efter egenvægt i 1938, men efter ladningens maksimalvægt i 1955. I 1951 blev imidlertid begge inddelingskriterier anvendt, og en sammenligning mellem 1938 og 1951 og 1951 og 1955 synes at vise, at vare- og lastbilernes størrelsesfordeling er ændret væsentligt fra 1938 til 1955, idet der på den ene side er sket en meget stor tilgang af de små varevogne, medens på den anden side lastvognene er blevet større og tungere. Disse tendenser synes i ret høj grad at have opvejet hinanden i relation til spørgsmålet om bilstørrelsens betydning for omkostningerne. Rute- og turistbilernes størrelse er blevet forøget væsentligt. Den gennemsnitlige egenvægt var i 1938 ca. 3500 kg, og der er sket en stigning på ca. 50 pct. frem til 1955.

Med hensyn til vare- og lastbilernes samt rutebilernes aldersfordeling er det vanskeligt at give konkrete oplysninger. Langt den overvejende del af den nuværende bestand af vare- og lastbiler og tilsyneladende alle rutebilerne er købt efter krigen, og det må antages, at aldersfordelingen ikke er ringere end før krigen.

I den svenske undersøgelse er personbilernes udgift til reparation (bortset fra de reparationsudgifter, der betales af forsikringsselskaberne), service og gummi opgjort til ca. 300 sv. kr. pr. bil, og på grundlag af denne oplysning er det tilsvarende danske tal skønnet at være 400 d. kr. i 1955. I det materiale, der ligger til grund for beregningen, er bilerne i gennemsnit noget større end den danske bilpark, hvilket forøger udgiften til reparation m.v., men til gengæld er deres gennemsnitsalder lavere end den danske bilparks, hvilket trækker i den modsatte retning.

Ved beregning af den samlede udgift til reparation m.v. i 1938 er taget hensyn til prisudviklingen, til udviklingen i antallet af personbiler, i antallet af korte kilometer pr. bil, i bilernes gennemsnitlige størrelse og i deres aldersfordeling.

Ved landsfærdselstællingen i 1934 blev antallet af korte kilometer pr. bil om året anslået til 12—13.000 km, og der er næppe grund til at tro, at der er sket væsentlige ændringer i dette tal. Den svenske undersøgelse viste en årlig transportlængde på godt 14.000 km.

I 1938 vejede personbilerne knap 1100 kg i gennemsnit, og i 1955 var deres gennemsnitsvægt blevet reduceret til ca. 1000 kg.

De største forskydninger er dog formentlig sket i personbilernes aldersfordeling. Ca. 40 pct. af personbilbestanden ult. 1955 var førkrigsvogne, men på den anden side var en lige så stor procentdel af personbilerne købt i årene 1953—55. De oplysninger, der foreligger om bilbestandens aldersfordeling i 1938, tyder på, at fordelingen før krigen har været mere jævn.

Udgifterne til reparation for egen regning, service og gummi for den resierende del af motorkøretøjsbestanden, der navnlig består af hyrevogne og motorcykler, er anslået, idet der kun foreligger få konkrete oplysninger til bedømmelse af disse udgifter. Det drejer sig dog kun om ret små beløb sammenlignet med vare- og lastbilernes, rutebilernes samt personbilernes udgifter.

Som mål for de reparationsudgifter, der betales af forsikringsvirksomhederne, er anvendt de foreliggende oplysninger om de indbetalte præmier vedrørende motorkøretøjsforsikring. Administrationen i forbindelse med forsikringen er således i overensstemmelse med den afgrænsning af vejtransportsektoren, som tidligere er omtalt, indbefattet i reparationsudgifterne. Af disse udgifter kendes vare- og lastbilernes samt rutebilernes andel, og den resterende del er skønsmæssigt fordelt på de øvrige kategorier af motorkøretøjer.

Kilderne til beregning af benzin- og olieudgifterne er omtrent de samme som dem, hvorfra oplysningerne om reparations-, service- og gummiudgifter er hentet. Hertil kommer dog navnlig, at man på grundlag af benzinafgifterne har et vist hold på det samlede forbrug af benzin, og at man har ret nøjagtige oplysninger om prisen på benzin, både excl. og incl. afgifter, i 1938 og 1955.

Før krigen blev der — i beretningen om landsfærdselstællingen i 1934 — regnet med, at en personbil i gennemsnit kunne køre 6—7 km på 1 liter benzin. Efter krigen er vognene gennemsnitligt blevet mindre, hvilket betyder et mindre benzinforbrug, og endvidere er bilernes brændselsøkonomi i al almindelighed blevet forbedret. Ved den svenske undersøgelse er konstateret, at bilerne kører mellem 7 og 14 km på en liter benzin, varierende med en egenvægt fra 1400 kg til 900 kg. I betragtning af, at gennemsnitsvægten for den danske personbilbestand ult. 1955 var ca. 1000 kg, og under hensyn til bilernes aldersfordeling er regnet med, at personbilerne i gennemsnit kørte ca. 11 km pr. liter benzin i 1955. Udgiften til smørelie er opgjort på grundlag af en oplysning i det svenske materiale om, at olieforbruget er ca. 2 liter pr. 1000—1100 km.

En lignende sammenligning mellem brændselsforbruget før og efter krigen for vare- og lastbiler og rutebiler lader sig ikke foretage, da disse kategorier af biler i ret stort omfang er gået over til anvendelse af brændselsolie. I beretningen om landsfærdselstællingen 1934 er regnet med, at last- og varebiler i gennemsnit kørte ca. 5 km pr. liter benzin og rutebiler 3—4 km pr. liter. Brændselsudgifterne i 1955 er opgjort på grundlag af undersøgelsen i 1953 af disse bilers omkostninger.

Posten løn, forrentning og avance indgår i overensstemmelse med de anvendte afgrænsninger

kun i værdien af vare- og lastvognenes, varemotorcyklernes, rutebilernes og hyrevognenes ydelser. Egentlig burde et tilsvarende beløb også beregnes for den del af personbilerne, der vedrører erhvervsmæssig transport (repræsentanter m.v.), men en sådan beregning er undladt, da der kun findes svage holdepunkter for, hvor stor en del af personbilbestanden der skal henregnes til denne kategori. Ved opgørelsen af løn, forrentning og avance for de andre erhvervs-køretøjer kender man i hvert fald køretøjernes antal. Beregningen er foretaget ved, at man har fastsat et beløb pr. køretøj, der skal dække disse udgifter, og multipliceret dette beløb med antallet af køretøjer. Ansættelsen må blive skønsmæssig for en meget stor del af bilbestanden, idet de industri- og handelsvirksomheder m.v., der ejer vare- og lastbiler til transport af egne varer, næppe beregner et avancebeløb ved denne transport. For vare- og lastbiler er beløbet størrelse ansat til 10.000 kr. i 1955 og 3.000 kr. i 1938 og for rutebiler og hyrevogne til 15.000 kr. i 1955 og 5.000 kr. i 1938. Til sammenligning kan anføres, at i 1953 var udgiften pr. vare- og lastvogn til kørselspersonale (heri ikke inkluderet løn for chauffør- eller andet kørselsarbejde, udført af køretøjsejerne) godt 7000 kr. og for rute- og turistbiler ca. 11.500 kr. De ovennævnte beløb er næppe for højt ansat, selv under hensyn til, at de ikke inkluderer afskrivningerne, der — som tidligere omtalt — er indbefattet under værdien af de nyanskaffede motor-køretøjer.

13. Med udgangspunkt i opgørelsen af de forskellige motorkøretøjskategoriers produktionsværdi er fordelingerne på person- og varetransport og på konsum, investering og eksport foretaget.

Personbilernes, personmotorcyklernes, rutebilernes samt hyrevognenes transportydelser er udelukkende regnet som persontransport, medens varetransporten består af vare- og lastbilernes samt varemotorcyklernes transportydelser.

Fordelingen på konsum, investering og eksport forudsætter en opdeling af nyanskaffelserne af biler og motorcykler på konsum og investering og yderligere en fordeling af investeringerne mellem nettoinvesteringer og afskrivninger.

Den del af personbilerne og motorcyklerne, der anvendes til privat kørsel, skal direkte henføres til konsum, medens resten, der anvendes i erhvervsmæssigt øjemed, sammen med vare- og lastbilerne, rutebilerne m.v. udgør investeringerne. Denne deling kan kun foretages skønsmæssigt, fordi der ikke findes danske oplysninger om personbilernes anvendelse. Men iøvrigt vil denne deling altid blive ret vilkårlig, idet det samme køretøj både kan anvendes til privat kørsel og i erhvervsmæssigt øjemed. Endvidere er det i høj grad en skønssag, hvad der skal regnes til privatkørsel, og hvad der er erhvervskørsel, f.eks. kørsel til og fra arbejdet.

I den svenske undersøgelse er foretaget en opgørelse af personbilernes anvendelse. Ca. 1/3 af kørslen sker i erhvervsmæssigt øjemed, og 10—15 pct. består af transport til og fra arbejdet. Da det måske kan antages, at de danske forhold på dette område ikke adskiller sig væsentligt fra de svenske, er de svenske erfaringer anvendt ved delingen af personbilanskaffelserne mellem konsum og investering. Transporten til og fra arbejdet er ikke regnet som erhvervsmæssig kørsel.

Delingen af investeringerne mellem nettoinvesteringer og afskrivninger må ligeledes bero på et skøn, da det — svarende til nationalproduktberegningerne — er de samfundsøkonomiske og ikke de faktiske afskrivninger, man er interesseret i. Der er regnet med en afskrivningsperiode på 7 år, og behovet for reinvestering er derfor opgjort som 1/7 af det antal biler, der er købt i de sidste 7 år. Værdien af disse »afskrevne« biler og dermed af afskrivningerne størrelse er fundet ved at multiplicere bilantallet inden for de forskellige kategorier af biler med den gennemsnitlige værdi af de nyindregistrerede biler henholdsvis i 1938 og i 1955, svarende til, at afskrivningerne ved nationalproduktberegningerne opgøres i genanskaffelsespriser.

Nyanskaffelserne af biler og motorcykler kan derefter fordeles på konsum og investering, idet de »private« personbiler og motorcykler er henført til konsum, medens nettoinvesteringer

gerne er ført til investering. Afskrivningerne behandles som de øvrige poster, der indgår i transportydelseernes produktionsværdi.

I første omgang er denne værdi blevet fordelt på den del, der direkte anvendes til konsum og den del, der »selges« til andre erhverv for at »bruges« af disse erhverv ved varedistributionen.

Tabel 7. Bilers og motoreyklers produktionsværdi fordelt på konsum, investering og salg til andre erhverv.

Mill. kr.	Vare- og lastbiler m.v.	Rutebiler og hyrevogne	Personbiler og motoreykler	Ialt
1938:				
Konsum	—	85	80	165
Nettoinvestering	15	—	10	25
Salg til andre erhverv	205	—	30	235
Ialt	220	85	120	425
1955:				
Konsum	—	335	390	725
Nettoinvestering	55	10	35	100
Salg til andre erhverv	1640	—	125	1765
Ialt	1695	345	550	2590

Rutebilernes og hyrevognenes transportydelser er udelukkende henført til konsum, idet der er set bort fra, at vel navnlig hyrevognene i ret stort omfang anvendes til forretningsmæssig transport. På den anden side er vare- og lastvognenes samt varemotoreyklernes ydelser udelukkende »solgt« til andre erhverv, selv om en del varevogne utvivlsomt bruges til privat kørsel. Personbilernes og motoreyklernes ydelser er delt mellem konsum og salg til andre erhverv. Fordelingen er sket på basis af den svenske undersøgelse på samme måde som den ovennævnte fordeling af nyanskaffelserne.

Det næste led er en fordeling af »salget til andre erhverv« mellem konsum, investering og eksport. Fordelingskriteriet har været forholdet mellem det samlede konsum, den samlede investering og den samlede eksport, idet der dog er set bort fra sådanne poster, hvor transportens betydning ved produktionen eller salget er minimal, f.eks. huslejen. Men iøvrigt er det forudsat, at biltransporterne spiller en forholdsmeæssig lige stor rolle ved transporten af konsumvarer, investeringsvarer og eksportvarer.

14. Oplysninger om vejgifterne foreligger i de offentlige regnskaber. Nyinvesteringerne i veje er fuldt ud regnet som investering, idet der er set bort fra afskrivningerne. Reparation og vedligeholdelse af veje samt øvrige vejgifter er opført under konsumet svarende til, at disse udgifter ved nationalindkomstopgørelserne er en del af det offentlige konsum.

15. Ved opgørelsen af de importudgifter, der vedrører biler, motoreykler og veje, er kun medtaget de poster fra importstatistikken, der direkte kan konstateres at stå i forbindelse med denne form for transport. Det drejer sig om importen af biler og motoreykler, benzin og olie samt motordæk og -slanger. I 1938 beløb disse poster sig til godt 100 mill. kr. og i 1955 til godt 600 mill. kr.

16. Ved beregningen af bilomkostningerne er ikke medtaget udgifterne til garage som følge af mangel på oplysninger herom. Det drejer sig uden tvivl om ret store beløb, dels selve opførelsen

af garagerne, dels den årlige leje. I 1955 fandtes der ca. 320.000 biler, og hvis der til alle disse biler var knyttet en årlig lejeudgift på 500 kr. pr. bil, ville den samlede garageleje bliver 160 mill. kr. Denne forudsætning om, at der hører en garage til hver bil, holder ganske vist ikke stik, men den samlede udgift til leje af garage (herunder en beregnet leje i de tilfælde, hvor bilejeren selv ejer garagen) nærmer sig formentlig 100 mill. kr.

17. Som tidligere omtalt indgår knallerterne ikke i de foregående beregninger. Der fandtes i 1955 ca. 300.000 knallerter, og regner man med en årlig udgift pr. knallert på et par hundrede kroner, når bortses fra afskrivninger, når man til en årlig samlet udgift på ca. 75 mill. kr. Men hertil kommer købet af knallerter, som indgår i nationalregnskabets konsumudgifter. I 1955 blev der anskaffet ca. 75.000 knallerter, hvilket svarer til en samlet anskaffelsessum på op mod 100 mill. kr.