Nr 106.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om vägrätt, m. m.; given Stockholms slott den 21 februari 1930.

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed, jämlikt § 87 regeringsformen, föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till

1) lag om vägrätt;

2) lag om tillägg till 1 kap. 8 § lagen den 14 juni 1907 om nyttjanderätt till fast egendom; och

3) lag om ändring i lagen den 12 maj 1917 om expropriation.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Georg Bissmark.

Förslag
till
Lag
om vägrätt.

Härigenom förordnas som följer:

1 §.

Har mark enligt medgivande av fastighetens ägare tagits i anspråk för allmän väg, må marken sedan nyttjas för vägen utan hinder av den rätt annan må äga i avseende å fastigheten. Sådan nyttjanderätt kallas vägrätt.

Vägrätten avser vägbanan jämte de områden därinvid, som stadigvarande tarvas för vägbanans bestånd och underhåll.

Mark anses hava tagits i anspråk, då vägens sträckning över fastigheten blivit genom renstakning eller eljest tydligt utmärkt och vägarbetet påbörjats å fastigheten.

2 §.

Där allmän väg färdigställts över fastighet utan att ägaren hos vägstyrelsen gjort erinran mot vägens framdragande å hans mark, föreligge ock vägrätt, ändå att ägaren icke medgivit, att marken tages i anspråk.

3 §.

För upplåtelse av mark till allmän väg så ock för annat intrång, som orsakas av vägens byggande eller begagnande, vare fastighetens ägare berättigad till ersättning av väghållningsdistriktet, där ej avtalats eller uppenbarligen förutsatts, att ersättning ej skall utgå.

Enahanda rätt till ersättning för intrång tillkomme innehavare av sådan nyttjanderätt eller annan särskild rätt i avseende å fastigheten, som upplåtits innan marken togs i anspråk.

Innehavare av fordran, för vilken fastigheten svarar vid tiden för markens tagande i anspråk, njute mot avskrivning å fordringshandlingen ersättning av väghållningsdistriktet för förlust, som genom vägrätten uppstått å fordringen.

4 §.

Vid bestämmandet av ersättning till fastighetens ägare skall hänsyn tagas till vad väghållningsdistriktet utgivit eller kan antagas bliva skyldigt att utgiva till annan sakägare.

Medför vägens framdragande jämväl nytta för fastigheten eller för särskild rätt i avseende å denna, skall den ersättning, som må tillkomma fastighetens ägare eller annan sakägare, jämkas med hänsyn därtill.

5 §.

Vad i avseende å ersättning avtalats eller uppenbarligen förutsatts skola gälla mellan väghållningsdistriktet och fastighetens ägare eller annan sakägare, gälle jämväl mot den, som efter det marken togs i anspråk förvärvat sakägarens rätt i avseende å fastigheten.

6 §.

Där ej överenskommelse träffats om ersättning, skall den, som vill framställa ersättningsanspråk, anhängiggöra sin talan, om han är innehavare av fordran, inom tio år och eljest inom två år från det vägen blivit färdigställd över fastigheten. Försittes den tid, vare rätt till talan förlorad. Talan instämmes till rätten i den ort, där fastigheten ligger.

Väghållningsdistriktet stånde jämväl öppet att få frågan om ersättning prövad enligt vad nu sagts.

7 §.

Rätten äge utse två gode män att efter syn å marken avgiva yttrande i målet med förslag till ersättning åt envar sakägare.

8 §.

Väghållningsdistriktet vare pliktigt vidkännas å ömse sidor uppkomna kostnader å målet, såvitt ej rätten med hänsyn till omständigheterna finner skäligt annorlunda förordna.

9 §.

Varder allmän väg indragen, upphöre vägrätten; och äge väghållningsdistriktet bortföra vad å marken anbragts för vägändamål, där ej Konungens befallningshavande med hänsyn till uppkommen fråga om markens begagnande som enskild väg aktar nödigt annorlunda bestämma.

Är vad som må skiljas från marken ej bortfört inom ett år efter det vägen indragits eller vid den senare tidpunkt, Konungens befallningshavande på grund av särskilda omständigheter må hava bestämt, tillfalle det fastighetens ägare.

10 §.

Denna lag äger icke tillämpning inom område, som ingår i fastställd stadsplan.

I den mån denna lag är tillämplig inom stad, skall vad i lagen är stadgat beträffande väghållningsdistrikt gälla staden och vad som är föreskrivet om vägstyrelse tillämpas å den myndighet i staden, som har befattning med vägväsendet.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1931 och skall äga tillämpning jämväl i avseende å mark, som dessförinnan tagits i anspråk för allmän väg; dock att, där fråga är om väg, som färdigställts före den dag lagen trätt i kraft, i 6 § stadgade tider skola räknas från sagda dag.

Förslag
till
Lag
om tillägg till 1 kap. 8 § lagen den 14 juni 1907 (nr 36 s. 1) om nyttjanderätt till fast egendom.

Härigenom förordnas, att till 1 kap. 8 § lagen den 14 juni 1907 om nyttjanderätt till fast egendom skall fogas ett tredje stycke av följande lydelse:

Om nyttjanderätt till mark för allmän väg är stadgat i lagen om vägrätt.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1931.

Förslag
till
Lag
om ändring i lagen den 12 maj 1917 (nr 189) om expropriation.

Härigenom förordnas, att i lagen den 12 maj 1917 om expropriation skall införas en ny paragraf med beteckning 79 a § av följande lydelse:

79 a §.

Varder allmän väg, för vilken nyttjanderätt till mark exproprierats, indragen, vare markens ägare berättigad att utan lösen, varom i 68 § sägs, förfoga över marken.

Väghållningsdistriktet äge i nu nämnt fall bortföra vad å marken anbragts för vägändamål, där ej Konungens befallningshavande med hänsyn till uppkommen fråga om markens begagnande som enskild väg aktar nödigt annorlunda bestämma. Är vad som må skiljas från marken ej bortfört inom ett år efter det vägen indragits eller vid den senare tidpunkt, Konungens befallningshavande på grund av särskilda omständigheter må hava bestämt, tillfalle det markens ägare utan lösen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1931.

Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 9 januari 1930.

Närvarande:

Statsministern LINDMAN, ministern för utrikes ärendena TRYGGER, statsråden LÜBECK, BESKOW, LUNDVIK, BORELL, VON STEYERN, MALMBERG, LINDSKOG, BISSMARK, JOHANSSON, DAHL.

Efter gemensam beredning med cheferna för kommunikations- och jordbruksdepartementen anmäler chefen för justitiedepartementet, statsrådet Bissmark, ett inom departementet upprättat förslag till lag om vägrätt jämte därav föranledda lagförslag samt anför:

»Frågan om betryggande av det allmännas rätt att förfoga över mark, som tagits i anspråk för allmän väg, har länge varit föremål för statsmakternas uppmärksamhet. Närmast med föranledande av en utav högsta domstolen den 10 februari 1910 meddelad dom (N. J. A. 1910 s. 7) — däri de väghållningsskyldiga ålagts att till ny ägare av ett vid exekutiv auktion försålt hemman utan lösen avträda därå befintlig allmän väg — upptogs förevarande spörsmål till behandling uti en vid 1912 års riksdag inom första kammaren väckt motion (nr 50). I anledning av denna motion anhöll riksdagen i skrivelse den 15 mars 1912 (nr 39), att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa utredning dels bland annat angående ägande- och dispositionsrätten till allmänna vägar och dels huru trygghet kunde vinnas för det allmänna i dispositionsrätten till sådana vägar samt för riksdagen framlägga de förslag, som av utredningen föranleddes. Denna riksdagens skrivelse blev av Kungl. Maj:t genom remiss den 5 februari 1915 överlämnad till vägkommissionen för att tagas i övervägande vid fullgörande av det kommissionen lämnade uppdraget.

I det förslag till lag om allmänna vägar på landet, som vägkommissionen i sitt betänkande den 15 december 1916 avgav, upptog kommissionen en bestämmelse (14 §) av innehåll, att allmän väg finge utan hinder av den rätt annan kunde äga i avseende å mark, som för vägen tagits i anspråk, brukas för sitt ändamål. Denna i förslaget sålunda inrymda föreskrift om en legal *vägrätt* vilade å följande allmänna grunder: Vägrätten utgjorde en till tiden obegränsad nyttjanderätt till allmän väg, avsedd att utövas av vederbörande väghållningsdistrikt för den allmänna samfärdselns räkning. Den skulle utan särskild inskrivning äga företräde framför varje annan sakrätt i den mark, som för vägen tagits i anspråk. Då vägs framdragande över en fastighet förmenades regelrätt förhöja inteckningshavares säkerhet, upptogos icke några bestämmelser

till förebyggande av eventuell skada för inteckningshavare. I vägrättens innehåll skulle ingå först och främst varje användande av vägen för framförande av den allmänna trafiken men därutöver rätt att vidtaga alla sådana åtgärder, som erfordrades för ett behörigt underhållande av vägen. Nedlades vägen, skulle marken i ägarens hand vara fri för varje rättsanspråk från väghållningsdistriktets sida.

Vid den överarbetning av vägkommissionens förslag, som verkställdes av de under år 1920 tillkallade vägsakkunniga, lämnades ifrågavarande bestämmelse utan erinran, varefter stadgandet upptogs oförändrat i 1 kap. 7 § av det förslag till lag om allmänna vägar på landet, som år 1921 remitterades till lagrådet för granskning. I sitt den 22 februari 1922 dagtecknade utlåtande över förslaget förklarade lagrådet, att någon erinran väl icke syntes vara att göra mot att det allmänna erhölle bättre rätt till vägmarken än ny ägare till fastigheten, varifrån marken tagits, och innehavare av sakrätt, som uppkommit efter det marken tagits i anspråk, men att däremot betänkligheter mötte, såvitt stadgandet berörde rätt, som tillkomme innehavare av äldre inteckning eller annan äldre sakrätt. Lagrådet hemställde därför om sådan komplettering av det föreslagna stadgandet, att den rätt, som tillagts det allmänna i avseende å mark, som tagits i anspråk för väg, förklarades icke skola gälla mot innehavare av inteckning eller annan sakrätt, varav marken besvärades, då den sålunda togs i anspråk. Lagrådet tillade, att även om en dylik lösning av förevarande spörsmål kanske ej syntes fullt tillfredsställande, densamma dock på förhållandevis lyckligaste sätt förenade hänsynstagande till såväl allmän som enskild rätt.

I anledning av vad lagrådet erinrat erhöll 1 kap. 7 § i det förslag till väglag, som förelades 1922 års riksdag (nr 100), följande lydelse: 'Utan hinder av den rätt annan kan äga i avseende å mark, som för väg tagits i anspråk, må vägen för sitt ändamål brukas. Innehavare av inteckning eller annan sakrätt, varav marken besvärades, då den sålunda togs i anspråk, vare dock vid sin rätt bibehållen.'

Andra särskilda utskottet, som behandlade propositionen, lämnade i utlåtande nr 1 ifrågavarande stadgande utan erinran. Av skäl, som ej beröra förevarande fråga, blev emellertid propositionen avslagen av riksdagen.

Med väglagsförslagets fall blev jämväl frågan om införandet av en legal vägrätt tills vidare avförd. Emellertid hava framställningar i ämnet sedermera inkommit, bland annat från lantmäteristyrelsen och länsvägnämnden i Malmöhus län, med hemställan om vidtagande av åtgärder i saken.

Angelägenheten av en snar lösning av frågan om betryggandet av det allmännas förfoganderätt till mark, som tagits i anspråk för allmän väg, är uppenbar. Med hänsyn härtill och då detta spörsmål synts mig icke stå i omedelbart samband med frågan om en allmän revision av väglagen, vilken utan tvivel torde komma att taga en ganska avsevärd tid i anspråk, har jag efter samråd med chefen för kommunikationsdepartementet låtit utreda möjligheten av att utbryta och till lagstiftning särskilt för sig upptaga före-

varande fråga. Som resultat av utredningen föreligger en inom justitiedepartementet utarbetad promemoria i ämnet med tillhörande förslag till lag om vägrätt jämte därav föranledda förslag till lagar om ändrad lydelse av 1 kap. 8 § i lagen den 14 juni 1907 (nr 36 s. 1) om nyttjanderätt till fast egendom samt om ändring i viss del av lagen den 12 maj 1917 (nr 189) om expropriation. Promemorian med lagförslag torde få fogas såsom *Bil. P. M.* till detta protokoll.»

Efter redogörelse för lagförslagen anför departementschefen vidare:

»Förslaget till lag om vägrätt har upptagit den huvudprincip, som ligger till grund för den i 1922 års förslag till ny väglag upptagna bestämmelsen i ämnet. Förslaget har emellertid i olika avseenden fullständigats, närmast på grund av den ståndpunkt som intagits till frågan om beredande av skydd för inteckningshavare och andra sakägare. Förslagets huvudgrunder äro följande: Vägrätten innebär en till tiden obegränsad rätt att för vägändamål nyttja den i vägen ingående marken. För sin uppkomst förutsätter vägrätten i princip laglig upplåtelse till marken. Det är sålunda icke tillfyllest, såsom enligt 1922 års förslag, att mark utan vidare tagits i anspråk. Då emellertid för upplåtelsen icke ansetts böra fordras skriftligt avtal har, till undanröjande av bevisvanskligheter, uppställts presumtion för ägarens medgivande, därest denne icke inom viss tid framställt erinran mot att mark tagits i anspråk. Eljest avser förslaget icke att göra rubbning i de principer för tvångsinlösen av vägmark, som kommit till uttryck i expropriationslagen. Bestämmelser hava meddelats angående jordägarens rätt att påkalla prövning av frågan om ersättning för upplåtelse av marken, där ej överenskommelse om ersättningens storlek träffats. I motsats till vad som gällde i 1922 års förslag skall vägrätten med hänsyn till det allmännas intresse att ostört få förfoga över vägmarken under alla förhållanden bestå. Nyttjanderättshavares, inteckningshavares och annan rättsägares befogade anspråk hava tillgodosetts genom bestämmelser om rätt för dem till ersättning av väghållningsdistriktet för det intrång, som vållas av vägrätten, enligt närmare i förslaget innehållna regler. Nedlägges vägen, upphör vägrätten, och marken återfaller till jordägaren. Förslaget avser icke blott allmänna vägar på landet utan jämväl vägar inom område i stad, vilket ej ingår i fastställd stadsplan. Lagen är i princip avsedd att gälla jämväl vägar, som tillkommit före lagens ikraftträdande.

Över lagförslagen hava yttranden avgivits av länsstyrelserna, efter landsfiskalers och vägstyrelsers hörande, av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, svenska vägföreningen, svenska vägstyrelsernas förbund, Sveriges allmänna lantbrukssällskap och svenska stadsförbundet. Samtliga de hörda hava med tillfredsställelse hälsat framläggandet av förslag i ämnet samt tillika funnit förslagen i det väsentliga väl grundade. Mot vissa detaljer hava dock erinringar framställts.

Även jag ansluter mig i det stora hela till förslagens innehåll. I anledning av de framställda erinringarna och det övervägande, jag ägnat förslagen, hava desamma underkastats överarbetning inom justitiedepartementet.

Förslaget till lag om vägrätt.

Förslagets räckvidd.

I vissa yttranden har ifrågasatts, huruvida förslagets begränsning att reglera endast frivilliga upplåtelser av mark vore ändamålsenlig, och om det i förslaget inrymda förfarandet icke skulle kunna utvidgas att ersätta det omständliga, tidsödande och kostsamma expropriationsförfarandet.

I detta sammanhang tillåter jag mig nämna, att länsstyrelsen i Södermanlands län i särskild framställning ifrågasatt, huruvida icke i expropriationslagen under de särskilda bestämmelserna om expropriation för allmänna vägar skulle kunna intagas *dels* stadgande att, där länsstyrelse på grund av särskilda omständigheter funne besittningstagande av mark för anläggning eller förändring av allmän väg nödigt, innan ansökning om expropriation bifallits eller marken enligt föreskrift i expropriationslagen eljest finge tagas i besittning, länsstyrelsen skulle äga att för viss tid medgiva sådant besittningstagande mot ställande av pant eller borgen för expropriationsersättningen jämte ränta, *dels ock* stadgande av innebörd, att handräckning enligt 191 § utsökningslagen tillsvidare och intill dess annorledes lagligen förordnats icke finge ske, där överexekutor prövade besittningstagande av mark eller vattenområde nödigt för öppethållande av allmän samfärdsled samt hos överexekutor ställdes pant eller borgen för den skada, som genom besittningstagandet kunde tillskyndas vederparten.

Med den starka utveckling på vägväsendets område, som för närvarande råder, lärer behovet av ett förenklat expropriationsförfarande alltmer göra sig kännbart. Tydligt är emellertid, att frågan härom faller utom ramen för den nu ifrågasatta lagstiftningen, likaväl som det står klart, att ett upptagande i detta sammanhang av en så vittutseende fråga skulle verka i hög grad fördröjande på ärendets fortsatta behandling. Det är ock att hoppas, att föreliggande förslag, därest det upphöjes till lag, skall leda till ett minskat anlitande av expropriationsförfarandet. Anledning föreligger alltså att avvakta någon tids erfarenhet av verkningarna av nämnda lag. Lämpligen lärer emellertid den av länsstyrelsen i Södermanlands län gjorda framställningen böra överlämnas till de av chefen för kommunikationsdepartementet jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 29 november 1929 nyligen tillkallade sakkunniga för en allmän revision av väglagen m. m. Härutöver finner jag framställningen icke nu böra föranleda någon åtgärd.

1 §.

Tiden för vägrättens uppkomst.

Det år 1922 för riksdagen framlagda förslaget synes hava avsett, att vägrätten skulle uppkomma i och med det att mark togs i anspråk för vägen. Enligt det utremitterade förslaget inträdde vägrätten först sedan vägen öppnats för samfärdsel. I anledning av denna förslagets ståndpunkt har allmänt uttalats såsom ett önskemål, att en tidigare tidpunkt bestämdes för vägrättens uppkomst och att i allt fall tidpunkten närmare fastsloges.

Med vägrättens begrepp synes bäst överensstämma, att vägrätt uppkommer i och med det att marken tages i anspråk. När så skall anses hava skett, kan uppenbarligen vara föremål för delade meningar. Ovisshet framträder särskilt då vissa förberedande arbeten, såsom röjning eller trädfällning, måste företagas. Men dessutom gör sig ett behov gällande att erhålla en bestämd, av vägarbetets fortskridande oberoende tidpunkt för vägrättens uppkomst beträffan-

de all den av vägföretaget berörda mark, som hör till en och samma fastighet. Ur de synpunkter, varom här är fråga, synes det icke böra väcka betänkligheter, att mark skall anses hava tagits i anspråk och därmed vägrätt i regel hava inträtt, då vägens sträckning över fastigheten blivit genom renstakning eller eljest tydligt utmärkt och vägarbetet igångsatts å fastigheten. Genom upptagandet av bestämmelser i nu angiven riktning lärer 10 § i det utremitterade förslaget kunna utgå.

Det utremitterade förslaget innehöll stadgande, att vägrätten avsåg, förutom vägbana, jämväl vägren, slänt, bankett och dike, som erfordrades för vägen. I yttrandena har allmänt hemställts, att vägområdet måtte utvidgas att omfatta jämväl upplagsplats för vägmateriel men även bland annat stödjemur, överdike och dylikt. Vägrättens omfattning.

Då enligt vad upplysts erforderliga utrymmen invid vägen för uppläggande av väglagningsämnen numera ofta avsättas vid vägs anläggande, och då dylika upplagsplatser icke utan olägenhet kunna undvaras för vägens behöriga underhåll, synas skäl föreligga för att låta jämväl dessa, där de icke allenast äro tillfälliga, utgöra föremål för vägrätt. Att stödjemur, överdike och dylikt ingå i vägområdet lärer utan vidare vara klart. Med hänsyn emellertid till de erinringar, som gjorts mot den föreslagna uppräkningen av vad som skall omfattas av vägrätten, och då ett närmare bestämmande av vägområdet, där så erfordras, lämpligen bör ske i den allmänna väglagstiftningen, har här endast angivits, att vägrätten omfattar vägbanan jämte de områden å ömse sidor, som stadigvarande tarvas för vägbanans bestånd och underhåll.

Då väghållningsdistriktet ålagts full ersättningsskyldighet gentemot såväl jordägaren som annan rättsägare, har det synts icke böra möta någon invändning, att, ändå att ägarens medgivande till markens tagande i anspråk icke erhållits, låta vägrätt inträda, då vägen blivit färdigställd över fastigheten utan att ägaren gjort någon erinran. Den i det utremitterade förslaget upptagna bestämmelsen, att vägrätt i motsvarande fall skulle inträda först efter det ett år förflutit sedan vägen öppnats för samfärdsel, har alltså ändrats i enlighet härmed. Där ej annat visas, torde väg få anses färdigställd, då den vederbörligen avsynats och därvid tekniskt godkänts. 2 §.

Från enstaka håll uttalade önskemål om upptagande av bestämmelse, dels att ägarens erinran skulle hava skriftlig form, dels hos vem erinran skulle göras, hava icke synts påkalla ändring i förslaget. Att erinran skall ske hos någon, som i förevarande hänseende kan sägas äga företräda väghållningsdistriktet, lärer utan vidare vara klart.

3 § motsvarar 3—5 §§ i det utremitterade förslaget. 3 §.

De i nämnda förslags 3 § innehållna begränsningarna med avseende å paragrafens tillämplighet hava, såsom giltiga i fråga om ersättning icke blott till jordägaren utan jämväl till annan rättsägare, icke influtit i den mot nämnda paragraf svarande 3 § första stycket i det omarbetade förslaget. I stället har 6 §, som avhandlar ersättningsanspråk i allmänhet, begränsats till att gälla, där överenskommelse ej träffats, varjämte i 5 § upptagits en allmän regel, att överenskommelse i avseende å ersättning skall äga giltighet jämväl mot den,

som efter vägrättens uppkomst förvärvat sakägarens rätt i avseende å fastigheten.

Vad angår frågan om nyttjanderättshavares och därmed jämförlig sakägares ersättningsrätt har, i överensstämmelse med lagen om enskilda vägar, upptagits bestämmelse av innebörd, att ersättning alltid skall utgå, där sakägaren genom vägrätten lider intrång. I fråga om inteckningshavares rätt till ersättning har någon ändring i sak ej vidtagits. Med inteckningshavare har likställts annan innehavare av fordran, för vilken fastigheten svarar.

4 §. I 4 §, som svarar mot det utremitterade förslagets 8 §, har icke vidtagits någon ändring i sak.

Under förevarande paragraf har i yttrandena upptagits frågan om angelägenheten för det allmänna att i en eller annan ordning på effektivt sätt tillgodogöra sig den värdestegring, som framdragandet av ny väg medför. Denna fråga lärer emellertid få anses falla utanför ramen för denna lagstiftning.

5 §. Beträffande 5 §, som är ny, hänvisas till vad därom anförts vid 3 §.

6 och 7 §§. På sätt angivits vid 3 §, har 6 § uttryckligen begränsats att gälla, där ej överenskommelse träffats i ersättningsfrågan.

Enligt det utremitterade förslaget skulle inteckningshavare till bevarande av sin rätt instämma talan om ersättning inom två år från det förlusten inträdde. Då möjligen tvekan kan råda, när förlusten i varje särskilt fall skall anses hava inträtt, har fristen i stället bestämts till tio år från det vägen färdigställts över fastigheten. Den sålunda utmätta tiden torde praktiskt taget under alla förhållanden vara tillräcklig.

Från enstaka håll har ifrågasatts, huruvida icke ersättningsfrågan skulle kunna avgöras på enklare och billigare sätt än medelst anlitande av domstol, såsom genom skiljemän eller genom permanent värderingsnämnd för varje län med befogenhet att avgöra dessa frågor. De gjorda erinringarna hava icke föranlett annan ändring än att antalet gode män i 7 § bestämts till två.

8 §. I 8 §, som svarar mot 9 § i det utremitterade förslaget, har vidtagits en mindre redaktionell jämkning.

9 §. Bestämmelsen i 9 §, att vägrätten upphör vid vägs avlysande, hade sin motsvarighet i det utremitterade förslagets 1 § andra stycke.

Mot stadgandet i det utremitterade förslagets 11 §, att väghållningsdistrikt vid vägs nedläggande skulle äga bortföra vad det påkostat å marken, hava från flera håll framställts erinringar i så måtto, att en viss prövningsrätt därutinnan ansetts böra tillkomma länsstyrelsen. Särskilt har detta synts önskvärt, då fråga uppstått om vägens bevarande som enskild väg. Då berättigad erinran mot att i nämnda fall tillägga länsstyrelsen en dylik befogenhet icke lärer kunna göras, har stadgande härom upptagits. Att vid utövandet av denna befogenhet länsstyrelsen har att noga aktgiva på det helas bästa, lärer vara självfallet, likaväl som det torde vara klart att länsstyrelsen, i brist av åsämjande intressenterna emellan, äger bestämma, på vilka villkor väghållningsdistriktet skall vara pliktigt att avstå från det å marken för vägändamål anbragta.

I anslutning till därom gjorda yrkanden har den tid, inom vilken väghållningsdistrikt skulle äga utöva den rätt, varom nu är fråga, utsträckts från tidi-

gare föreslagna nittio dagar efter anmaning till ett år efter vägens avlysning. Då med hänsyn till särskilda omständigheter behov av än längre tid kan föreligga, har länsstyrelsen jämväl härutinnan tillagts en viss prövningsrätt.

Slutligen har den i det utremitterade förslaget upptagna bestämmelsen om skyldighet för visst fall att återställa marken i det skick, vari den befann sig, då den togs i anspråk, efter yrkanden från flera håll borttagits.

10 §. I 10 §, som svarar mot det utremitterade förslagets 12 §, har icke vidtagits någon ändring i sak.

Ikraftträdande. Lagen har lämpligen synts böra träda i kraft den 1 januari 1931. Den är avsedd att liksom enligt det utremitterade förslaget gälla jämväl vägar, som tillkommit före lagens ikraftträdande. Vägar, vartill mark förvärvats med äganderätt, som vederbörligen tryggats, bliva uppenbarligen oberörda av den nya lagstiftningen. Med avseende å övriga äldre vägar torde vägrätt få anses inträda i och med lagens ikraftträdande. Tiden för anhängiggörande av eventuella ersättningsanspråk räknas från samma dag. Från olika håll har gjorts gällande, att till förekommande av rättegångar ersättning ej borde utgå för mark, som tagits i anspråk för väg, vilken redan vid lagens ikraftträdande varit upplåten för allmän trafik under viss, ej alltför lång tid. Även om vissa praktiska hänsyn tala för en sådan begränsning, har någon ändring i övergångsbestämmelserna dock icke ansetts böra ske.

Övriga lagförslag. Förslaget till lag om ändring i lagen om nyttjanderätt till fast egendom har redaktionellt jämkats.

Förslaget till lag om införande av en ny paragraf i expropriationslagen, svarande mot 9 § i förslaget till lag om vägrätt, har omarbetats i anslutning till sistnämnda paragraf. Den nya paragrafens räckvidd har samtidigt begränsats till att avse det fall, då vägen avlysts.»

Föredraganden uppläser härefter de sålunda överarbetade lagförslagen av den lydelse de vid detta protokoll fogade bilagor utvisa, samt hemställer, att lagrådets yttrande måtte för det i § 87 regeringsformen avsedda ändamål inhämtas över förslagen.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:

Ragnar Kihlgren.

Förslag
till
Lag
om vägrätt.

Härigenom förordnas som följer:

1 §.

Har mark enligt medgivande av fastighetens ägare tagits i anspråk för allmän väg, må marken sedan nyttjas för vägen utan hinder av den rätt annan må äga i avseende å fastigheten. Sådan rätt kallas vägrätt.

Vägrätten avser vägbanan jämte de områden å ömse sidor, som stadigvarande tarvas för vägbanans bestånd och underhåll.

Mark anses hava tagits i anspråk, då vägens sträckning över fastigheten blivit genom renstakning eller eljest tydligt utmärkt och vägarbetet igångsatts å fastigheten.

2 §.

Där allmän väg färdigställts över fastighet utan att ägaren framställt erinran mot vägens framdragande å hans mark, föreligge ock vägrätt, ändå att ägaren icke lämnat sitt medgivande till markens tagande i anspråk.

3 §.

För upplåtelse av mark till allmän väg så ock för annat intrång, som orsakas av vägrätten, vare fastighetens ägare berättigad till ersättning av väghållningsdistriktet.

Ersättning för intrång tillkomme ock innehavare av nyttjanderätt eller annan särskild rätt i avseende å den mark, som beröres av vägrätten.

Innehavare av fordran, för vilken fastigheten svarar vid tiden för vägrättens uppkomst, njute mot avskrivning å fordringshandlingen ersättning av väghållningsdistriktet för förlust, som genom vägrätten uppstått å fordringen.

4 §.

Vid bestämmandet av ersättning till fastighetens ägare skall hänsyn tagas till vad väghållningsdistriktet utgivit eller kan antagas bliva skyldigt att utgiva till annan sakägare.

Medför vägens framdragande jämväl nytta för fastigheten eller för särskild rätt i avseende å denna, skall den ersättning, som må tillkomma fastighetens ägare eller annan sakägare, jämkas med hänsyn därtill.

5 §.

Överenskommelse, som i avseende å ersättning träffats mellan väghållningsdistriktet och fastighetens ägare eller annan sakägare, gälle jämväl mot den, som efter vägrättens uppkomst förvärvat sakägarens rätt i avseende å fastigheten.

6 §.

Där ej överenskommelse träffats om ersättning, skall den, som vill framställa ersättningsanspråk, anhängiggöra sin talan, om han är innehavare av fordran, inom tio år och eljest inom två år från det vägen blivit färdigställd över fastigheten. Försittes den tid, vare rätt till talan förlorad. Talan instämmes till rätten i den ort, där fastigheten ligger.

Väghållningsdistriktet stånde jämväl öppet att få frågan om ersättning prövad enligt vad nu sagts.

7 §.

Rätten äge utse två gode män att efter syn å marken avgiva yttrande i målet med förslag till ersättning åt envar sakägare.

8 §.

Väghållningsdistriktet åligge att gottgöra motpart hans utgifter å målet, såvitt ej rätten med hänsyn till omständigheterna finner skäligt annorlunda förordna.

9 §.

Varder allmän väg avlyst, upphöre vägrätten; och äge väghållningsdistriktet bortföra vad å marken anbragts för vägändamål, där ej Konungens befallningshavande med hänsyn till uppkommen fråga om markens begagnande som enskild väg aktar nödigt annorlunda bestämma.

Är vad som må skiljas från marken ej bortfört inom ett år efter det vägen avlysts eller vid den senare tidpunkt, Konungens befallningshavande på grund av särskilda omständigheter må hava bestämt, tillfalle det fastighetens ägare.

10 §.

Denna lag äger icke tillämpning inom område, som ingår i fastställd stadsplan.

Vad i denna lag är stadgat beträffande väghållningsdistrikt skall, i den mån lagen är tillämplig inom stad, gälla denna.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1931 och skall äga tillämpning jämväl i avseende å mark, som dessförinnan tagits i anspråk för allmän väg; dock att, där fråga är om väg, som färdigställts före den dag lagen trätt i kraft, i 6 § stadgade tider skola räknas från sagda dag.

Förslag
till
Lag
om ändrad lydelse av 1 kap. 8 § lagen den 14 juni 1907 (nr 36 s. 1) om nyttjanderätt till fast egendom.

Härigenom förordnas, att till 1 kap. 8 § lagen den 14 juni 1907 om nyttjanderätt till fast egendom skall fogas ett nytt tredje stycke av följande lydelse:

Om nyttjanderätt till mark för allmän väg är stadgat i lagen om vägrätt.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1931.

Förslag
till
Lag
om ändring i lagen den 12 maj 1917 (nr 189) om expropriation.

Härigenom förordnas, att i lagen den 12 maj 1917 om expropriation skall införas en ny paragraf med beteckning 79 a § av följande lydelse:

79 a §.

Varder allmän väg, för vilken nyttjanderätt till mark exproprierats, avlyst, vare markens ägare berättigad att utan lösen, varom i 68 § sägs, förfoga över marken.

Väghållningsdistriktet äge i nu nämnt fall bortföra vad å marken anbragts för vägändamål, där ej Konungens befallningshavande med hänsyn till uppkommen fråga om markens begagnande som enskild väg aktar nödigt annorlunda bestämma. Är vad som må skiljas från marken ej bortfört inom ett år efter det vägen avlysts eller vid den senare tidpunkt, Konungens befallningshavande på grund av särskilda omständigheter må hava bestämt, tillfalle det markens ägare utan lösen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1931.

Utdrag av protokoll, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 17 februari 1930.

Närvarande:

justitieråden STENBERG,
APPELBERG,
TISELIUS,
regeringsrådet SÖDERWALL.

Enligt lagrådet tillhandakommet utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 9 januari 1930, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets yttrande skulle för det i § 87 regeringsformen avsedda ändamålet inhämtas över upprättade förslag till *lag om vägrätt, lag om ändrad lydelse av 1 kap. 8 § lagen den 14 juni 1907 (nr 36 s. 1) om nyttjanderätt till fast egendom* och *lag om ändring i lagen den 12 maj 1917 (nr 189) om expropriation.*

Förslagen, som finnas bilagda detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av chefen för justitiedepartementets lagavdelning, hovrättsrådet John Alsén.

Förslaget till lag om vägrätt

föranledde följande yttranden av lagrådet och dess särskilda ledamöter.

1 och 2 §§.

Lagrådet:

Den tid, från vilken vägrätt skall anses föreligga, bestämmes olika i 1 och 2 §§; enligt den förra räknas tiden från det marken tagits i anspråk för vägen, enligt den senare från det vägen färdigställts över fastigheten. Innehavaren av en inteckning, som meddelats i fastigheten sedan vägarbete igångsatts å densamma men före vägens färdigställande, kan alltså, om vägmarken tagits i anspråk utan uttryckligt medgivande av jordägaren, göra gällande rätt enligt 3 § tredje stycket, men däremot icke, därest sådant medgivande lämnats. Ehuru i 3 § andra stycket icke tydligt utsäges, att rätt till ersättning tillkommer innehavare av nyttjanderätt allenast om nyttjanderätten fanns redan vid tiden för vägrättens inträde, får detta antagas vara meningen. Följaktligen skulle exempelvis den, som förskaffat sig arrenderätt till en fastighet medan arbetet å vägen pågick, vara berättigad till ersättning, därest uttryckligt medgivande till väganläggningen icke lämnats av jordägaren, men

i annat fall ej äga dylik rätt. En sådan åtskillnad är enligt lagrådets mening icke tillfredsställande. Då vägrätten även enligt 2 § får anses grundad på medgivande från jordägarens sida, ehuru endast ett tyst sådant, blir frågan, om 1 eller 2 § skall anses i visst fall tillämplig, praktiskt taget beroende av huruvida tillräcklig bevisning om jordägarens medgivande föreligger eller ej, något som i stor utsträckning undandrager sig sakrättsägares och andra utomståendes bedömande. En sådan oklarhet torde böra undanröjas genom stadganden, som lämna möjlighet till ett konstaterande på mera objektivt sätt av tiden för vägrättens inträde. Lämpligast är måhända att låta samma omständighet bliva avgörande i båda fallen. Av skäl, som framhållits i motiven, bör vägrätten inträda så tidigt som möjligt, och den erforderliga ändringen synes därför böra ske så, att vägrätten även i det i 2 § avsedda fallet skall anses hava inträtt när marken togs i anspråk. Då emellertid, i överensstämmelse med förslaget, fastighetsägaren bör kunna hindra markens användande ända till dess vägen blivit färdigställd, skulle den nu ifrågasatta ändringen medföra, att i sistnämnda fall endast en villkorlig vägrätt uppkommer då marken tages i anspråk. Någon olägenhet av att vägrätten sålunda en tid består endast villkorligt synes dock ej vara att befara. Det svävande tillståndet kan icke komma att fortvara längre än till dess vägen blivit färdig, och om uttryckligt medgivande av jordägaren skulle tillkomma under byggnadstiden, får vägrätten givetvis än tidigare definitiv karaktär.

Den av lagrådet nu förordade ändringen av förslaget skulle kunna genomföras så att, med uteslutande av 2 §, i första stycket av 1 § såsom förutsättning för vägrätt uppställes, att antingen mark enligt medgivande av fastighetens ägare tagits i anspråk för allmän väg eller ock sådan väg färdigställts över fastighet utan att ägaren framställt erinran mot vägens framdragande, samt att i ett stycke mellan de föreslagna första och andra styckena i 1 § stadgas, att vägrätt anses hava uppkommit då vägens sträckning över fastigheten blivit genom renstakning eller eljest tydligt utmärkt och vägarbetet igångsatts å fastigheten.

Därest emellertid den i 2 § upptagna bestämmelsen om vägrättens inträde först vid vägens färdigställande anses böra bibehållas, skulle de i det föregående framhållna olägenheterna av osäkerhet beträffande vägrättens inträde kunna väsentligen undgås därigenom, att stadgandet i 1 § göres tillämpligt endast för det fall, att jordägarens medgivande lämnats skriftligt. Sker så, skulle i fråga om vägrättens giltighet i förhållande till ej blott nyttjanderättshavare utan även ny ägare av fastigheten komma att gälla samma princip, som kommit till uttryck i nyttjanderättslagens bestämmelse i 2 kap. 28 § om arrendeavtals giltighet mot ny ägare.

Om en fastighetsägare, som, ehuru han icke lämnat uttryckligt medgivande, låtit vägarbete å hans mark pågå, vill hindra uppkomst av vägrätt, har han, såsom antytts, enligt 2 § att, innan vägen färdigställts över fastigheten, framställa erinran mot dess framdragande. Huru vid sådan erinran skall tillgå, är ej angivet. I yttranden över ett preliminärt lagförslag i ämnet hade ut-

talats önskemål om upptagande i lagen av bestämmelse, hos vem erinran skulle göras, men dessa önskemål hava ansetts icke påkalla ändring i förslaget, enär utan vidare vore klart, att erinran skulle ske hos någon, som i förevarande hänseende kunde sägas äga företräda väghållningsdistriktet. Vem som intager en sådan ställning är dock ingalunda alltid klart. Med hänsyn till den rättsliga betydelse en dylik protest skall äga anser lagrådet, att densamma bör framföras till vägstyrelsen såsom verkställande organ inom väghållningsdistriktet, vilket får betraktas som bärare av vägrätten å det allmännas vägnar; och synes bestämmelse härom böra införas i lagen, då det är av vikt för jordägaren att veta, till vem han har att vända sig för att protesten må hava laga verkan. I fråga om ödebygdsvägarna, vilka anläggas genom statens försorg, kan möjligen vara tveksamt, om erinran mot framdragande av väg bör göras hos vägstyrelsen, men lagstiftningen om dessa vägar tillägger dock de väghållningsskyldiga sådan befattning med dem, att en avvikelse från den av lagrådet ifrågasatta regeln ej synes erforderlig med avseende å ödebygdsvägarna. På grund av det anförda hemställer lagrådet, att i lagen utsäges, att erinran skall framställas hos vägstyrelsen. Vad angår område inom stad, bör erinran göras hos den stadsmyndighet, som har befattning med vägväsendet. Med hänsyn härtill torde i 10 § andra stycket böra vidtagas en ändring, varigenom vad i lagen stadgas beträffande vägstyrelse blir inom stad tillämpligt å vederbörande myndighet i staden.

3 §.

Lagrådet:

Sedan i förslaget stadgats om uppkomsten av vägrätt, vilken jämlikt 1 § kan grundas därpå, att mark till väg tagits i anspråk enligt medgivande av fastighetens ägare, och jämlikt 2 § därpå, att väg färdigställts över fastighet utan erinran från dess ägare, gives i 3 § första stycket en efter sin lydelse ovillkorlig bestämmelse därom, att fastighetens ägare är berättigad till ersättning för upplåtelse av marken och annat intrång. I praktiken har det emellertid på grund av den stora nytta, som en fastighet kan hava av en över densamma gående allmän väg, sedan gammalt ofta förekommit, att fastighetsägaren gratis tillhandahållit mark, och detta lärer allt framgent bliva ganska vanligt, om icke vid vägs rätande eller breddning så dock vid nyanläggning av väg. Om nu fastighetsägaren vid markens upplåtelse eller senare förklarat sig avstå från ersättning, bör sådan självfallet icke utgå. Detsamma synes emellertid böra gälla för det fall, att fastighetsägaren icke uttryckligen avstått från ersättning eller ett sådant avstående åtminstone icke kan bevisas men av omständigheterna framgår, att fastighetsägaren icke tänkt erhålla någon ersättning. Även då vägrätten uppkommit enligt stadgandet i 2 §, vilket får anses vila på presumtion om ett tyst medgivande från fastighetsägarens sida, lärer det ofta med allt skäl kunna antagas, att detta medgivande avsett, icke blott att marken skulle få tagas i anspråk utan också att detta skulle ske utan ersättning. Bland de omständigheter, som kunna giva anledning till ett sådant antagande, märkes främst det förhållandet, att en avsevärd tid förflutit efter

markens upplåtelse eller vägens färdigställande utan att fastighetsägaren framställt krav på ersättning eller ens bragt ersättningsfrågan på tal. I samma avseende är av betydelse, att ägarna till närliggande fastigheter allmänt avstått från ersättning. Kan det nu på grund av samtliga föreliggande omständigheter tagas för visst, att en fastighetsägare avsett att upplåta mark utan ersättning, bör efter vägrättens uppkomst varken han själv eller någon senare ägare kunna göra gällande ersättningsanspråk.

Till förekommande av obefogade rättegångar är det enligt lagrådets mening av vikt, att den begränsning fastighetsägarens ersättningsrätt sålunda bör vara underkastad kommer till tydligt uttryck i lagtexten. Detta har måhända mindre praktisk betydelse i fråga om de vägar, som framdeles komma till stånd, enär beträffande dessa oftast lärer antingen åvägabringas medgivande enligt 1 § och därvid träffas uttrycklig överenskommelse i ersättningsfrågan eller, om detta icke kan ske, expropriation äga rum, vartill kommer, att enligt 6 § ifrågavarande ersättningsanspråk preskriberas två år från det vägen blivit färdigställd över fastigheten. Men enligt den till lagen fogade övergångsbestämmelsen är 3 § tillämplig även beträffande gamla vägar, och i fråga om dessa är — i den mån icke krav kan anses uteslutet av den allmänna tioårspreskriptionen — ersättningsstadgandet i 3 §:s första stycke obegränsat tillämpligt och räknas den i 6 § stadgade tvåårspreskriptionen från dagen för den nya lagens ikraftträdande. Det är icke otänkbart, att under de första två åren efter nämnda dag komma att i ganska stor utsträckning väckas mindre befogade ersättningsanspråk med åberopande av nu ifrågavarande lagrum.

Med hänsyn till de förhållanden lagrådet nu berört hemställes, att ersättningsregeln i första stycket av 3 § förtydligas genom ett tillägg, som utesluter stadgandets tillämpning för den händelse, att det avtalats eller uppenbarligen varit avsett, att ersättning ej skall utgå. Med den avfattning andra stycket av samma paragraf erhållit i förslaget torde motsvarande förtydligande ej där erfordras.

Enligt 3 §:s tredje stycke skall ersättning för förlust i följd av vägrätten tillkomma innehavare av fastighet åvilande fordran endast om denna redan vid tiden för vägrättens uppkomst belastade fastigheten. I det preliminära lagförslaget fanns en motsvarande begränsning stadgad även för den ersättningsrätt, som skall tillkomma innehavare av nyttjanderätt, servitut eller annan liknande sakrätt, men i andra stycket av 3 § i det till lagrådet remitterade förslaget saknas dylik begränsning. Om anledningen härtill förekommer i motiven ej annat än en allmän hänvisning till lagen om enskilda vägar. Det kan emellertid, såsom lagrådet redan haft anledning beröra, knappast vara avsett att, där ej annat avtalats, ersättning för intrång skall tillkomma exempelvis den, som arrenderat fastigheten efter vägrättens tillkomst. Då likväl den föreslagna avfattningen av 3 §:s andra stycke, särskilt vid jämförelse med tredje stycket av samma paragraf, giver anledning till en sådan tolkning, synes ett förtydligande erforderligt. Lagrådet hemställer därför, att stadgandet i

andra stycket av 3 § måtte omformuleras så, att det uttryckligen endast avser innehavare av sådan sakrätt till fastigheten, som förefanns vid tiden för vägrättens uppkomst.

Det intrång, för vilket ersättning tillerkännes fastighetsägaren samt innehavare av nyttjanderätt eller annan särskild rätt i avseende å vägmarken, angives såsom »intrång, som orsakas av vägrätten». Under denna beteckning kan ej gärna inbegripas annat intrång än det, som uppkommit efter vägrättens tillkomst. Med sådant intrång bör emellertid i ersättningshänseende likställas intrång, som tidigare föranletts av väganläggningen; att olika regler, exempelvis i fråga om preskription av ersättningstalan, skola gälla allt eftersom intrång skett före eller efter tiden för vägrättens uppkomst, kan ej vara lämpligt. Har vägrätten, enligt 1 §, uppkommit redan vid vägarbetets igångsättande å fastigheten, lärer väl i regel annat intrång icke tidigare hava ägt rum än möjligen i samband med arbetet för utmärkande av vägens sträckning över fastigheten, men om, med bibehållande av 2 § utan den av lagrådet däri föreslagna ändringen beträffande tiden för uppkomst av vägrätt, denna tid i här avsedda fall skall inträffa först då vägen färdigställts, skulle ifrågavarande ersättningsbestämmelse icke komma att omfatta det ofta ganska betydande intrång, som vållas medan arbetet med vägens anläggande pågår. Lagrådet föranlåtes följaktligen hemställa om sådan ändring i första stycket av förevarande paragraf, att intrång, som berättigar till ersättning, betecknas såsom orsakat av vägens byggande eller begagnande; förebild för en sådan avfattning finnes i 5 § av 1926 års lag om enskilda vägar. Den nu gjorda erinringen äger giltighet endast med avseende å intrång, som uppkommit för markägaren eller nyttjanderättshavare. Den förlust, för vilken ersättning enligt tredje stycket tillerkännes inteckningshavare, har uppkommit genom själva vägrätten till följd av att lagen tillerkänt densamma företräde framför den intecknade fordringsrätten, och den föreslagna avfattningen av sistnämnda stycke bör därför bibehållas.

5 §.

Lagrådet:

Därest 3 § första stycket ändras på sätt lagrådet föreslagit, torde avfattningen av 5 § böra jämkas så, att det där givna stadgandet icke blir begränsat till fall, då uttrycklig överenskommelse föreligger.

8 §.

Justitieråden *Stenberg* och *Tiselius* samt regeringsrådet *Söderwall:*

Enligt denna paragraf synes rätten hava befogenhet att göra undantag från regeln om väghållningsdistriktets skyldighet att gälda motpartens rättegångskostnader endast så till vida, att motparten kan förpliktas att själv svara för sina kostnader. Till stävjande av uppenbart obefogade rättegångar torde stadgandet böra ändras så, att rätten, när omständigheterna föranleda därtill, även kan tillerkänna väghållningsdistriktet kostnadsersättning av motparten.

Justitierådet *Appelberg:*

Därest den till lagen fogade övergångsbestämmelsen ändras i enlighet med den hemställan jag kommer att göra, synes förevarande stadgande kunna bibehållas i den föreslagna lydelsen. I annat fall bör även enligt min mening i detta sistnämnda vidtagas den av lagrådets övriga ledamöter påyrkade ändringen.

10 §.

Lagrådet:

Beträffande en ändring i denna paragraf hänvisas till vad lagrådet därom anfört vid 1 och 2 §§.

Övergångsbestämmelsen.

Justitierådet *Appelberg:*

Det förslag till införande av vägrätt, som framlades i proposition om ny väglag till 1922 års riksdag, vidrörde icke frågan om ersättning till jordägare för upplåtelse av den mark, som vägrätten skulle avse. Man utgick tydligen från att här vore fråga om frivillig upplåtelse, uttrycklig eller tyst, och att därför spörsmålet om jordägarens rätt till ersättning vore att behandla enligt vanliga civilrättsliga normer. Även förevarande förslag bygger på att vägmarken frivilligt upplåtits, men det har i allt fall funnits riktigast att i förslaget upptaga regler beträffande ersättning till jordägaren.

För min del är jag tveksam om lämpligheten att i förevarande lag reglera frågan om dylik ersättning, särskilt ersättning för mark till vägar, som anlagts före lagens ikraftträdande. Förslagets bestämmelser i denna del innefatta emellertid, frånsett preskriptionsregeln, väsentligen endast vad i allt fall skulle gälla, om vanliga regler vore tillämpliga. Det viktigaste undantaget utgöres av bestämmelsen i 8 §, vars innebörd är, att även om ersättningssökandes talan avvisas, gottgörelse för rättegångskostnaderna skall utgå till honom, såvitt ej omständigheterna finnas föranleda annat. Såsom skäl för en dylik bestämmelse kan väl anföras, att man därigenom torde lättare kunna förmå jordägare att lämna medgivande till marks användande för allmän väg, även om överenskommelse angående ersättningens belopp icke kunnat träffas, och att sålunda det dyrare expropriationsförfarandet ofta kunde undgås. Men något skäl att, då det gäller ersättning för mark, som före lagens ikraftträdande upplåtits till väg, göra undantag från vanliga regler beträffande rättegångskostnads gäldande, synes mig icke föreligga. Givet är, att en bestämmelse sådan som den i 8 § upptagna uppmuntrar enskilda att söka erhålla så stor ersättning som möjligt samt att gå till rättegång, även om utsikten att vinna är ringa, och särskilt är att märka, att det avhållande moment, som ligger i fruktan att eventuellt behöva gottgöra motpartens kostnader, här icke alls förefinnes, därest 8 § bibehålles i den föreslagna lydelsen. Då det följaktligen enligt min mening kan befaras, att övergångsbestämmelsen i samband med stadgandet i 8 § kommer att föranleda en hel del obefogade processer, hemställer jag, att i övergångsbestämmelsen göres inskränkning så till vida, att stadgan-

det i 8 § icke blir tillämpligt i fråga om ersättning till jordägare för mark, till vars användande för allmän väg lämnats medgivande före lagens ikraftträdande, eller för mark till väg, som då var färdigställd.

Beträffande ersättning till inteckningshavare eller andra sakrättsägare har vad nu sagts icke tillämpning. Stadgandet om vägrätt innebär ett inkräktande på den rätt till fastigheten, som enligt lag eljest tillkommer dem; det tillägges dem i stället en rätt till ersättning, och det synes befogat att vid prövandet av frågor härom tillämpa regler angående rättegångskostnaden, väsentligen motsvarande de vid expropriation gällande.

De båda övriga lagförslagen

lämnades av lagrådet utan anmärkning.

Ur protokollet:

Ragnar Kihlgren.

Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 21 februari 1930.

Närvarande:

Statsministern LINDMAN, ministern för utrikes ärendena TRYGGER, statsråden LÜBECK, BESKOW, BORELL, VON STEYERN, MALMBERG, BISSMARK, JOHANSSON, DAHL.

Efter gemensam beredning med cheferna för kommunikations- och jordbruksdepartementen anmäler chefen för justitiedepartementet, statsrådet Bissmark, lagrådets den 17 februari 1930 avgivna utlåtande över det den 9 januari 1930 till lagrådet remitterade förslaget till *lag om vägrätt* med flera lagförslag.

Efter redogörelse för utlåtandet anför departementschefen:

»Av lagrådet vid förslagets *1* och *2 §§* förordad ändring medför visserligen större klarhet i fråga om tiden för vägrättens inträde men innebär å andra sidan den olägenheten, att vägrätten under en tid kan komma att bestå endast villkorligt. Till lämpligheten av denna ändring ställer jag mig tveksam. Vad lagrådet åsyftat lärer emellertid, utan rubbning av förslaget i övrigt, kunna vinnas, därest som förutsättning för inteckningshavares, nyttjanderättshavares eller annan sakägares rätt till ersättning stadgas, att sakrätten skall förefinnas — icke såsom enligt förslaget vid tiden för vägrättens uppkomst — utan vid en på mera objektivt sätt konstaterbar tidpunkt, nämligen då marken tages i anspråk. I enlighet härmed hava 3 §:s andra och tredje stycken ändrats, i överensstämmelse varmed 5 § jämkats. Lagrådets hemställan, att i *2 §* utsäges, att där nämnd erinran skall framställas hos vägstyrelsen, har jag ansett mig kunna biträda. Därav påkallad jämkning jämväl i *10 §* har vidtagits. Av lagrådet i övrigt föreslagna förtydliganden i *3(5)* och *8 §§* har jag låtit verkställa. I förslagen hava därjämte vidtagits smärre redaktionella jämkningar.»

Föredraganden uppläser härefter i enlighet med vad sålunda anförts delvis jämkade förslag till *lag om vägrätt, lag om tillägg till 1 kap. 8 § lagen den 14 juni 1907 om nyttjanderätt till fast egendom* och *lag om ändring i lagen den 12 maj 1917 om expropriation* samt hemställer, att förslagen måtte, jämlikt § 87 regeringsformen, genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten, att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:
H. Stefenson.

Bil. P. M. till statsrådsprotokollet den 9 januari 1930.

Från det allmännas sida framstår det såsom en angelägenhet av synnerlig vikt, att den mark, som tagits i anspråk för allmän väg, får utan hinder av den rätt, som enskilda kunna äga till marken, användas för den allmänna samfärdseln. Såsom förhållandena utvecklat sig, föreligger emellertid ingalunda alltid den trygghet för samhällets ostörda förfoganderätt till dylik väg, som måste anses påkallad för trafikintressets vederbörliga tillgodoseende. Härutinnan må hänvisas till den utredning, som på Kungl. Maj:ts uppdrag verkställts av den under år 1911 tillsatta *vägkommissionen.*

Vägkommissionen ang. de allmänna vägarnas civilrättsliga ställning.

I sitt betänkande den 15 december 1916 har denna kommission beträffande berörda fråga anfört bland annat följande:

1876 års vägkommitté hade vid avfattande av sitt betänkande, vilket låg till grund för 1891 års väglag, utgått från den, åtminstone på vissa orter rätt allmänt antagna ståndpunkt, att äganderätten till de allmänna vägarna och den däri ingående mark skulle tillkomma staten. Berörda uppfattning, för vilken i övrigt kommittén icke anfört några skäl, vore emellertid knappast hållbar. Ett stöd för densamma kunde möjligen hämtas från det i 25 kap. 1 § byggningabalken upptagna stadgandet om rätt för by, som till landsväg miste ägor i åker eller äng, att därför njuta sin fyllnad av *kronan.* Även om sålunda på grund av berörda, numera upphävda föreskrift staten i vissa fall fått vidkännas kostnaden för förvärv av den mark, som tagits i anspråk för väganläggningen, torde därav emellertid icke utan vidare följa, att den för vägen erforderliga marken med äganderätt övergått på staten. Vid det förhållande, att den väghållningsskyldiga samfälligheten sedan uråldriga tider i vårt land regelrätt utgjorts av häradet, torde man fast hellre vara berättigad antaga att — därest vid allmän vägs anläggande någon förändring av äganderätten till den erforderliga vägmarken överhuvud taget inträtt — det varit häradet och icke staten, till vilken äganderätten övergått. Vidare kunde av historiska skäl med fog sättas i fråga, huruvida i allmänhet under äldre tider någon förändring överhuvud taget beträffande äganderätten till vägmarken kommit till stånd i och genom själva väganläggningen. Enligt gammal svensk rätt och med all säkerhet jämväl enligt 1734 års lag gällde nämligen såsom regel, att mark till allmän landsväg skulle tagas av bys *oskiftade* ägor. Någon förändring i denna marks förutvarande karaktär av en byalagets gemensamma egendom torde därvid icke hava inträtt eller ens varit åsyftad. Undantagsvis kunde emellertid inträffa att jämväl *skiftad* mark fick anlitas för väganläggningen. Allenast för detta sistnämnda fall torde man kunna antaga,

att äganderätten till själva marken varit avsedd att från förutvarande ägaren övergå till den väghållningsskyldiga samfälligheten eller häradet.

Säkerligen hade i äldre tid den skiftade jorden allenast i sällsynta undantagsfall kommit till användning för anläggandet av allmän väg, och man torde således beträffande våra äldre vägar kunna fastslå, att i de allra flesta fall någon förändring i äganderätten till vägmarken icke ägt rum i samband med väganläggningen. I fråga om dessa vägar kunde man följaktligen uppställa såsom regel, att de nuvarande väghållningsdistrikten icke vore att anse såsom ägare till mark, som för dessa vägar tagits i anspråk.

Beträffande åter de vägar, som blivit anlagda under senare tider, ställde sig förhållandet väsentligt olika. I och med skiftesväsendets utveckling och de alltmera stegrade fordringarna på vägarnas bekvämare sträckning och deras mer ändamålsenliga byggnad hade under det senaste århundradet allt oftare kommit att inträffa, att den skiftade jorden erfordrats för vägändamål. Berörda förhållande hade givetvis bidragit därtill att äganderätten till själva vägmarken ofta nog kommit att upplåtas i sammanhang med väganläggningen. Emellertid hade detta ingalunda alltid varit förhållandet. I ett stort antal fall kunde sålunda jämväl beträffande vägar, som anlagts under senare tid, någon annan rätt än nyttjanderätt icke i fråga om vägmarken åberopas av väghållningsdistriktet.

Under erinran om att frågan, huruvida vägmarken upplåtits med äganderätt eller allenast till nyttjande, nära sammanhängde med frågan, huruvida upplåtelsen kommit till stånd på grund av ett med jordägaren träffat avtal eller genom användande av expropriation, anförde kommissionen: Enligt den tillämpning, som givits förordningen den 14 april 1866 angående jords och lägenhets avstående för allmänt behov, erfordrades för giltigheten av ett Konungens medgivande av expropriationsrätt icke med nödvändighet att detta medgivande lämnades omedelbart. I vissa fall, och detta gällde särskilt anläggandet av ny allmän väg, ansåges expropriationsrätten medelbart följa av det beslut, varigenom Konungen i samband med beviljande ur allmänna vägbyggnadsfonden av anslag för väganläggningen fastställde arbetsplan för densamma. Hade åter statsanslag för företaget icke blivit sökt eller beviljat samt arbetsplan följaktligen icke heller av Konungen fastställd, måste för expropriationsrätts vinnande särskild ansökning därom i vanlig ordning göras hos Konungen. Härav följde, att för dåvarande i fråga om förvärv av mark till allmän väg expropriationsinstitutet regelrätt kunde anses ligga till grund för förvärvet beträffande alla sådana företag, för vilka anslag ur vägbyggnadsfonden beviljats eller sålunda vid företag, som avsåge anläggning eller omläggning av väg eller förbättring av vägs profil. I fråga däremot om sådana vägföretag, för vilka dylikt anslag icke vore avsett, såsom t. ex. företag för vägs utläggning till bredden, komme expropriationsförfarande icke till användning vid andra tillfällen, än då godvillig överenskommelse om markupplåtelsen och villkoren därför icke kunnat åvägabringas.

Det förtjänade än vidare framhållas, att expropriationsmålets anhängiggörande vid domstol icke enligt 1866 års lag utgjorde en nödvändig förutsättning för expropriationens genomförande. Det avgörande härutinnan låge nämligen i expropriationsmedgivandet. Hade dylikt medgivande lämnats — oavsett huruvida det skett omedelbart eller ock allenast medelbart i nyss angivna ordning — ansåges enligt 1866 års lag markförvärv, som grundade sig på berörda medgivande, hava skett efter expropriation och följaktligen medföra expropriationens rättsverkningar. — På grund av de förhållanden, för vilka nu redogjorts, syntes man beträffande vägföretag, som under senare tider kommit till utförande, vara berättigad till den slutsats, att förvärvet av den mark, som för ändamålet tagits i anspråk, i det långt övervägande antalet fall grun-

dat sig på expropriation. Äganderätten till marken skulle således i alla dessa fall kunna antagas hava övergått å den vägbyggnadsskyldiga samfälligheten. Vad åter anginge de tillfällen, då markupplåtelsen icke kunde anses grundad på expropriation, måste innehållet i det avtal, genom vilket upplåtelsen kommit till stånd, vara avgörande för frågan, huruvida någon förändring i äganderätten till marken ägt rum eller icke. Enligt vad kommissionen hade sig bekant hade sedan gammalt dylika avtal i rätt stor utsträckning blivit ingångna, utan att åt desamma givits vare sig den form eller det innehåll, som erfordrades för överlåtelse av äganderätt till fast egendom. I sådant fall kunde väghållningsdistriktet icke åberopa annat än en mer eller mindre begränsad förfoganderätt över vägmarken.

Såsom sammanfattning av den lämnade redogörelsen framhöll kommissionen, att något allmängiltigt svar icke kunde lämnas på frågan, huruvida äganderätt till de allmänna vägarna och den däri ingående mark tillkomme väghållningsdistrikten eller om så icke vore händelsen. Förhållandena gestaltade sig härutinnan olika för de särskilda fallen, och detta gällde icke blott i fråga om olika vägar eller vägsträckor utan jämväl beträffande mark, som utgjorde del av en och samma vägsträcka. Det kunde nämligen exempelvis ofta inträffa, att den mark, som tagits i anspråk vid anläggandet av själva vägen, förvärvats efter expropriation och följaktligen med äganderätt tillkomme distriktet, under det att mark, som erfordrats för en senare verkställd breddning av vägen, av jordägaren genom frivilligt avtal upplåtits allenast till brukande.

Kommissionen fäste vidare uppmärksamheten å det förhållande, att de väghållningsskyldiga samfälligheterna i regel icke ansett några särskilda åtgärder erforderliga för säkerställande av den rätt de förvärvat i avseende å vägen och däri ingående mark. Sålunda hade bland annat den äganderätt till vägmarken, som av samfälligheten kunde hava förvärvats, ytterst sällan plägat tryggas genom lagfart. Anledningen härtill vore möjligen till någon del att söka i vederbörandes önskan att i möjligaste mån undvika det besvär och de omkostnader, som vore förenade med markens avsöndrande och lagfarande. Den huvudsakliga grunden för distriktens underlåtenhet i berörda avseende syntes emellertid snarast härleda sig från den säkerligen vitt utbredda uppfattning, att lagfart eller annan inskrivning överhuvud taget icke skulle vara erforderlig för tryggande av den väghållningsskyldiga samfällighetens förfoganderätt över vägen. Till stöd för berörda uppfattning hade man åberopat tillvaron av en alldeles särskild nyttjanderätt till allmän väg; en nyttjanderätt med företräde framför varje annan sakrätt i den mark, som för vägen tagits i anspråk. Enligt denna åskådning skulle, så länge vägen med stöd av gällande bestämmelser vore att anse såsom allmän, nu ifrågavarande »vägrätt» — eller rätten att för den allmänna trafiken förfoga över vägen — kunna göras gällande helt och hållet oberoende av tredje mans anspråk på själva marken. För vägrättens inträde och fortbestånd vore det följaktligen likgiltigt, huruvida äganderätt till själva vägmarken tillkomme den väghållningsskyldiga samfälligheten eller icke. Nyttjanderätt, servitutsrätt eller annan sakrätt, som i fråga om själva vägmarken tillkomme annan än berörda samfällighet, skulle givetvis icke — lika litet som annans äganderätt — kunna inverka till hinder för vägrättens utövande. Ett skyddande medelst lagfart eller annan inskrivning av samfällighetens ägande- eller dispositionsrätt till vägen eller den däri ingående mark hade sålunda tett sig såsom skäligen betydelselöst för tryggande av det trafikintresse, vägen avsåge att tillgodose. Ej nog härmed. Antagandet om befintligheten av en dylik särskild vägrätt torde jämväl i sin mån förringat uppfattningen om betydelsen överhuvud av det fång, genom vilket samfälligheten åtkommit själva vägmarken. Fångets be-

skaffenhet utgjorde i och för sig icke någon betingelse för vägrättens uppkomst och utövande. Härav förklarades den ringa vikt vederbörande i allmänhet fäst vid den form och de betingelser, under vilka vägmarken avståtts eller upplåtits för vägändamålet.

Uppfattningen att svensk rätt beträffande allmän väg skulle erkänna tillvaron av en särskild vägrätt av ovan angivet slag hade emellertid av rättskipningen icke godtagits. Detta bestyrktes av en utav högsta domstolen den 10 februari 1910 meddelad dom. Kommissionen fann följaktligen förhållandena, sådana de praktiskt taget ställde sig, icke medföra den trygghet för distriktens ostörda förfoganderätt till allmän väg, som måste anses önskvärd. Visserligen skulle enligt 1866 års expropriationsförordning i alla de fall, då expropriation kommit till användning vid förvärvandet av vägmark, denna mark hava till distriktet övergått befriad från sakrättsliga förpliktelser till annan. Den äganderätt distriktet sålunda vunnit kunde följaktligen i distriktets hand anses erforderligen säkerställd och detta även för den händelse distriktet underlåtit fullgöra den skyldighet, som enligt lag ålåge distriktet, att lagfara fång jämväl av nu ifrågavarande beskaffenhet.

I detta sammanhang anmärktes, att ett eventuellt antagande av det utav Kungl. Maj:t för 1916 års riksdag framlagda förslaget till ny expropriationslag[1] med all säkerhet skulle medföra den verkan, att expropriationsinstitutet framdeles mindre ofta än hittills skulle i det särskilda fallet kunna anses hava legat till grund för förvärvet av vägmark. Nämnda förslag utginge nämligen, bland annat, från den allmänna ståndpunkt, att expropriationsrätt finge beviljas endast efter därom gjord särskild ansökning. Enligt förslaget medförde sålunda Konungens fastställelse av arbetsplan för ett vägföretag icke — såsom enligt 1866 års författning ansåges vara fallet — i och för sig någon rätt att expropriera den erforderliga marken. För vinnande av expropriationsrätt skulle följaktligen i varje fall erfordras särskild ansökning därom. Vidare skulle den, som erhållit expropriationsrätt, fullfölja frågan genom stämning till domstol vid äventyr att expropriationsrätten i annat fall upphörde. Stämning till domstol utgjorde således enligt förslaget — i motsats till vad förut gällde — en nödvändig förutsättning för expropriationens genomförande. Föredroge den exproprierande att utan stämning söka träffa godvillig överenskommelse med samtliga sakägare, skulle det naturligtvis fortfarande vara honom obetaget att följa denna väg. Men hans förvärv komme då icke att medföra expropriationens rättsverkningar i fråga om fastighetens frigörande från därå vilande förpliktelser. Expropriationsinstitutet komme följaktligen vid ett antagande av den ifrågasatta nya expropriationslagen att, vad anginge förvärv av vägmark, mer än hittills antaga karaktären av en nödfallsutväg för den händelse godvillig överenskommelse rörande upplåtandet av mark och betingelserna för detsamma icke kunde ernås. Givetvis kunde vederbörande i de flesta fall antagas hellre söka åvägabringa en uppgörelse i godo rörande markupplåtelsen än att igångsätta ett expropriationsförfarande, som ju alltid bleve förenat med avsevärd kostnad och tidsutdräkt.

Vad därefter anginge upplåtelser av vägmark, vilka grundade sig på frivillig överenskommelse, vore distriktets ostörda ägande- eller nyttjanderätt till marken beroende på, huruvida ifrågavarande rätt blivit genom lagfarts- eller annan inskrivningsåtgärd behörigen tryggad. I fråga om det redan befintliga vägnätet hade emellertid, såsom i det föregående framhållits, lagfart eller annan inskrivningsåtgärd hittills icke plägat förekomma annat än i sällsynta undantagsfall. Vid detta förhållande kunde sålunda i fråga om en säkerligen icke oväsentlig del av våra nuvarande vägar fara anses föreligga, att vederbörande väghållningsdistrikt — i likhet med vad som inträffat i det antydda

[1] Detta förslag överensstämde i väsentliga delar med nu gällande lag om expropriation av den 12 maj 1917.

rättsfallet — dömdes skyldigt att avträda en väg eller del därav. Beträffande åter de frivilliga upplåtelser av vägmark, som framdeles komme att äga rum, skulle man möjligen kunna göra gällande, att nuvarande eller blivande väghållningsdistrikt för framtiden skulle låta sig allt mera angeläget vara att genom lagfart eller inteckning skydda den rätt de förvärvat till marken. Man borde emellertid icke bortse från möjligheten — för att icke säga sannolikheten — att jämväl för framtiden komme att göra sig gällande samma uppfattning som hittills beträffande obehövligheten av att lagfara eller inteckna rätt till vägmark. En särskild anledning för distriktet att söka undandraga sig sin skyldighet att lagfara fång av nu föreliggande beskaffenhet komme dessutom givetvis alltid att ligga i de kostnader och besvär, bland annat för vägmarkens frånstyckande eller avsöndrande, vilka vore förenade med lagfarten och vilka, särskilt för den händelse vägen skulle dragas över ett flertal fastigheter, kunde bliva högst avsevärda. Det syntes följaktligen kunna tagas för givet, att, utan särskild åtgärd från lagstiftarens sida, full trygghet i förevarande avseende icke ens i framtiden alltid komme att föreligga.

Det borde vidare erinras om de fall, då vägmarken icke blivit med äganderätt avstådd utan allenast upplåtits till begagnande, att de tid efter annan i lag givna bestämmelser rörande viss längsta tid för nyttjanderättsavtals bestånd måste anses hava medfört inskränkning av den tid, för vilken nyttjanderättsavtal jämväl av nu föreliggande beskaffenhet kunnat ingås med bindande verkan. Med nu gällande lagstiftning i ämnet kunde sålunda ett upplåtande av nyttjanderätt till vägmark icke med bindande verkan göras för längre tid än den i 1 kap. 1 § i lagen om nyttjanderätt till fast egendom den 14 juni 1907 stadgade maximitid. Ett intecknande av distriktets nyttjanderätt till sådan mark torde sålunda icke under några förhållanden bereda distriktet trygghet för mer än en jämförelsevis kort tidsperiod.

Högsta domstolens dom den 10 februari 1910.

Då den i det föregående omförmälda domen, jämte de därvid av vissa domstolsledamöter avgivna särskilda yttrandena, äro i hög grad belysande för förevarande spörsmål torde det vara lämpligt att här i korthet närmare redogöra därför.

Sedan Konungens befallningshavande i Göteborgs och Bohus län år 1895 förordnat, att en å ett hemman befintlig enskild väg skulle såsom allmän väg ingå i vägdelning inom Västra Hisings härads väghållningsdistrikt, beslöto de väghållningsskyldiga inom distriktet år 1896, att distriktet skulle från hemmanets ägare inlösa nämnda väg, för vilken utsedda gode män bestämde ersättningen till 10,700 kronor, och detta belopp blev jämväl till hemmansägaren erlagt. Emellertid blev under år 1901 ifrågavarande hemman försålt å exekutiv auktion. Först därefter eller i januari 1903 anhöllo de väghållningsskyldiga vid vederbörande häradsrätt om lagfart å den av dem inlösta vägsträckan, men häradsrätten förklarade den 16 februari 1903 berörda ansökning vilande, enär vägområdet i fråga icke blivit i behörig ordning såsom avsöndring fastställt. Samma dag beviljades av häradsrätten lagfart å hemmanet för den person, som å den exekutiva auktionen inköpt detsamma. Påföljande år instämde hemmanets nya ägare de väghållningsskyldiga till häradsrätten med yrkande, bland annat, att enär berörda vägområde icke vid den exekutiva auktionen undantagits och köparen ej heller ägt kännedom om att området varit frånsålt hemmanet, den för de väghållningsskyldiga gjorda lagfartsansökningen måtte ogillas och dem åläggas att till hemmanets nya

ägare genast avträda vägen. Den instämda talan ogillades av häradsrätten, men Göta hovrätt förklarade i dom den 14 juni 1907 de väghållningsskyldiga icke vara berättigade att på grund av sin lagfartsansökning erhålla lagfart å ifrågavarande väg samt förpliktade dem att avträda vägen till hemmanets nya ägare. Såsom skäl för sin dom anförde hovrätten, att hemmanet blivit från förra ägaren inköpt vid exekutiv försäljning samt att denna försäljning jämväl omfattat ifrågavarande väg. Vid sådant förhållande och jämlikt stadgandena i 82 § utsökningslagen vore — även om det av de väghållningsskyldiga åberopade förvärvet av vägen vore att anse såsom ett lagligen gällande fång — hemmanets nya ägare i förhållande till de väghållningsskyldiga att anse såsom rätt ägare till vägen. I denna hovrättens dom gjorde högsta domstolen ej ändring.

Två av högsta domstolens ledamöter voro emellertid av skiljaktig mening. Dessa ledamöter funno, lika med hovrätten, att den nya hemmansägaren genom sitt inköp å exekutiv auktion av hemmanet förvärvat äganderätt jämväl till den till hemmanet hörande mark, som upptoges av ifrågavarande väg och fastställde följaktligen hovrättens dom, såvitt därigenom de väghållningsskyldiga förklarats icke vara berättigade att på grund av sin lagfartsansökning erhålla lagfart å vägen. Då emellertid, vidkommande saken i övrigt, av handlingarna framginge, att sedan genom Konungens befallningshavandes utslag år 1895 förordnats, att vägen, vilken redan år 1878 funnits anlagd såsom enskild, skulle ingå i vägdelning såsom allmän väg, samt på grund härav under år 1896 träffats överenskommelse mellan vederbörande jordägare och väghållningsskyldiga därom att vägen skulle av de sistnämnda övertagas, vägen blivit till allmänt begagnande upplåten, samt vid sådant förhållande hemmanets nya ägare icke genom inköp av det hemman, varöver vägen framginge, förvärvat någon som helst rätt att förhindra vägens användande för omförmälda ändamål, prövade dessa båda ledamöter rättvist att, med upphävande av hovrättens dom i denna del, fastställa det slut, vartill häradsrätten därutinnan kommit.

Ett av de justitieråd, som biträtt pluralitetens uppfattning, anförde:

»Enligt äldre svensk rätt skulle den mark, som behövdes till allmän väg, i regel tagas av oskifto, d. v. s. av bys oskiftade ägor (7 kap. byggningabalken i landslagen) eller av socken-, härads- eller landsallmänning. (Jfr 29 kap. samma balk.) Vägens anläggning medförde vid sådant förhållande icke någon förändring i äganderätten till den mark, som togs i anspråk. Vid utarbetande av 1734 års lag utgick man likaledes från den förutsättning, att mark till allmän väg såvitt möjligt borde tagas av oskifto. I 1692 års förslag till byggningabalk 30 kap. 1 § heter det: 'Hvar landshöfding skall i sitt län låta landtmätare lägga landsväg, där så tarfvas, hvar till sin ort så rätt och jämn som ske kan, och där till *af oskifto* taga hvad ägor, som möta och föreligga kunna. Ligger i vägen höga backar, berg eller vatten, som antingen intet eller med för stort besvär brytas, fyllas och med bro byggas kan, tages då till vägen på sidan hvad jord och ägor, som näst ligger, och där emot hafve ingen makt att neka; och njute den, som något märkligt mister af sina ägor, särdeles uti åker och äng, vedergällning af nästa ägor, eller ock af häradsboer samtlige sin del och fyllnad.' Här stadgas sålunda uttryckligen, att mark till väg skall tagas av oskifto. Undantagsvis kunde det dock bliva nödvändigt, att skiftad mark ('särdeles åker eller äng') togs i anspråk. Det är huvudsakligen för detta fall man

tänkt sig, att för marken skulle lämnas ersättning, vilken borde utgå av nästa ägor eller av samtliga häradsboer. I de närmast följande förslagen (1694, 1713, 1723) återfinnas samma bestämmelser. Först i 1728 års förslag finner man stadgat, att ersättning — för åker eller äng, men ej för andra ägor — skulle utgå av kronan, ett stadgande, som sedan ingick i lagen.

Vid granskningen av 1692 års förslag hade anmärkts, att vederlaget borde utgå under form av nedsättning av hemmanets ränta (förarbetena I sid. 468, VII sid. 299), men huruvida denna form av ersättning åsyftats vid införandet i 1728 års förslag av bestämmelsen om kronans ersättningskyldighet, är obekant. I allt fall torde en ersättning in natura, som stadgandet närmast synes innebära, endast sällan kunnat åvägabringas. Själva förutsättningen, att åker eller äng måste avstås, har för övrigt i äldre tid säkerligen endast i undantagsfall förelegat; oskiftad mark var i regel att tillgå.

Det i samtliga förslag före 1728 förekommande stadgandet, att mark till allmän landsväg skall tagas av oskifto, upptogs visserligen icke i 25 kap. byggningabalken av 1734 års lag, men detta är tydligen beroende endast av den sammandragna form, som lagverket slutligen erhöll. Måhända ansågs grundsatsen tillräckligt tydligt uttalad i 4 kap. 1 § byggningabalken, som torde böra tolkas i överensstämmelse med motsvarande stadgande i 7 kap. av landslagens byggningabalk. Jfr ock resolutionen på prästerskapets besvär den 9 december 1766. Det finnes ingen anledning att antaga, att genom själva väganläggningen äganderätten till marken ansetts i allmänhet undergå någon ändring. I detta avseende står säkerligen 1734 års lag på samma ståndpunkt som landslagen. Frågan om äganderätten till de allmänna vägarna är alltså att besvara i enlighet härmed. Svaret blir varken mer eller mindre obestämt än besvarandet av samma fråga rörande olika slag av allmänningar och andra oskiftade ägor, varav mark till vägarna i regel tagits. Att, där undantagsvis skiftad mark ('åker eller äng') måste tagas till väg, den sålunda i anspråk tagna marken i rättsligt hänseende delade vägens karaktär i övrigt, torde icke böra betvivlas. I detta fall, men också endast i detta, är man berättigad att antaga en ändring i äganderätten. Särskilda omständigheter hava emellertid föranlett, att full klarhet icke varit rådande i fråga om ett dylikt markförvärvs rättsliga natur.

Alltsedan medeltiden synes — särskilt vad allmänna landsvägar angår — häradet i regel hava utgjort väghållningsdistrikt, men väghållningsbesväret har endast i ringa mån vilat på häradet såsom sådant, utan huvudsakligen på de särskilda fastigheterna. Denna ståndpunkt intager ock 1734 års lag. Lagen föreskriver i 25 kap. 8 § byggningabalken, att alla de, som å landet hemman äga eller bruka, skola vägar röja samt att envar skall sitt skifte få efter den del han i by äger. Häradet har väl i regel fortfarande varit väghållningsdistrikt, men till följd av det sätt, varpå väghållningsbesvärets utgörande varit bestämt, har häradet icke framträtt såsom bärare av rättigheter och skyldigheter i nu förevarande avseende. Härigenom har, där markförvärv kommit i fråga för anläggning av väg, förvärvets likställighet med andra laga fång fördunklats, och lagfart, där eljest sådan på grund av härom för varje tid gällande föreskrifter bort ske, kunnat anses överflödig. Det har icke varit tydligt *för vem* lagfart skulle sökas; de väghållningsskyldiga inom ett visst distrikt hava icke enligt den allmänna uppfattningen utgjort en sådan sammanslutning, att markförvärvet ansetts såsom ett *deras* förvärv. Då ersättning för mistad åker eller äng enligt lagens stadgande skulle lämnas av *kronan*, bidrog även detta därtill, att markens tagande i anspråk icke synts förutsätta ett förvärv från de *väghållningsskyldigas* sida.

Härutinnan har en väsentlig ändring skett genom lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet den 23 oktober 1891. Det kan icke råda något tvivel därom, att den 'gemensamhet för sig', varom talas i 5 § av nämnda

lag, utgör ett s. k. särskilt bildat rättssubjekt. Vid sådant förhållande och då stadgandet om skyldighet för kronan att utgiva ersättning upphävts, måste de väghållningsskyldiga med hänsyn till villkoren för förvärvande av mark till väg vara underkastade vad i allmän lag och gällande expropriationsförfattning föreskrives om förvärv av fast egendom. Att i 1891 års lag bestämmelser härutinnan icke lämnats, kan förklaras därav, att lagen, som över huvud ytterst knapphändigt behandlar frågan om anläggning av ny väg, utgått därifrån, att en reglering av sättet för markförvärv för sådant ändamål fölle utanför lagens uppgift. Vad sålunda gäller om markförvärv för allmän vägs anläggning måste enligt sakens natur även äga tillämpning å förändring av enskild väg till allmän. Tydligt är, att gällande expropriationsförfattning icke förutsätter annat än förvärv av äganderätt till den mark, som för allmän väg exproprieras. För frivillig överenskommelse torde, då särskilda bestämmelser härom saknas, icke heller finnas annan form än överlåtelse av äganderätt.

Vad sålunda anförts avser endast allmänna vägar. Jämlikt lagen om enskilda vägar på landet den 5 juli 1907 ställer sig saken annorlunda. I 5 § talas om ersättning för upplåtelse av mark till väg så ock för annat intrång. Här är sålunda icke fråga om överlåtelse av mark, utan om upplåtelse. Skillnaden har sin historiska förklaring däri, att, såsom ovan antytts, allmänna vägar leda sitt ursprung *av oskifto*, medan rätten till enskild väg är en rätt att taga *annans* mark (skiftad mark) i anspråk. Vad i berörda hänseende stadgats i 1907 års lag utgör emellertid undantag från eljest gällande regler om upplåtelse av fast egendom.»

Den rättstillämpning, som kommit till uttryck i omförmälda dom, har i senare rättsfall ånyo hävdats av högsta domstolen, ehuru icke utan meningsskiljaktighet. [Se N. J. A. 1916 sid. 630 samt jämväl 1926: 119.]

Riksdagens hemställan 1912.

Närmast i anledning av nu refererade rättsfall blev uti en vid 1912 års riksdag inom första kammaren väckt motion (nr 50) förslag framställt om åvägabringande av utredning bland annat i fråga om ägande- och dispositionrätten till allmän väg. Motionären anförde bland annat:

Många olägenheter föranleddes genom den rådande osäkerheten på ifrågavarande område. Frånsett den omständigheten, att, åtminstone i flera delar av landet, allmänt gjort sig gällande den föreställningen, att kronan eller väghållningsdistriktet hade äganderätt till de allmänna vägarna, så hade till följd av senare tiders ändrade samfärdselbehov och framför allt de talrika järnvägsanläggningarna, de allmänna vägarna under de sista femtio åren undergått mycket stora förändringar. Sålunda hade en mängd nya allmänna vägar blivit anlagda, under det att andra vägar upphört att underhållas såsom allmänna och uteslutits ur vägdelningarna. Marken till de sålunda anlagda nya vägarna toges numera — åtminstone i mellersta och södra delarna av landet — i regel uteslutande av skiftad mark. Antingen hade ersättning lämnats för marken, eller ock hade den avståtts utan ersättning. Endast i undantagsfall hade ordentliga köpeavtal om marken upprättats, och lagfart å sådan mark hade ytterst sällan och endast på sista tiden förekommit. Då marken lämnats utan ersättning, hade väl i allmänhet en upplåtelsehandling upprättats, men densamma torde vanligen hava innehållit endast en »upplåtelse» eller ett »tillsläppande» av marken till allmänt begagnande och ej en överlåtelse med äganderätt. Upplåtaren torde i sådant fall fortfarande hava varit att anse såsom ägare av marken till vägen. Även om marken upplåtits mot ersättning, utan att köpeavtal kommit till stånd, torde förhållandet hava varit detsamma och äganderätten sålunda

hava bibehållits av upplåtaren. Hade köpeavtal skett, hade i allt fall marken icke kunnat lagfaras förr än från och med år 1895, då nya väglagen trätt i kraft och väghållningsdistriktet blivit ett rättssubjekt, som kunnat söka och erhålla lagfart, vilket dock, såsom förut angivits, nästan aldrig torde förekommit å vägmark. Utan lagfart bleve emellertid enligt nu gällande lagstiftning äganderätten och jämväl dispositionsrätten till allmän väg ofta illusorisk.

Sedan motionären till stöd för sin uppfattning härutinnan redogjort för Kungl. Maj:ts ovan omförmälda dom, framhölls i motionen vidare, att alla de åtgärder — bland dem jämväl avsöndrande av samtliga från olika hemmanslotter upplåtna delar av en allmän väg — vilka nu vore behövliga för erhållande av lagfart å samt därigenom även trygg ägande- och dispositionsrätt till dylik väg, vore allt för omständliga och att desamma skulle väsentligt förhöja de ändock dryga kostnaderna för tillkomsten av allmän väg. Det syntes därför vara nödvändigt, att lagstiftningen toge frågan om hand och införde enklare åtgärder till ägande- eller dispositionsrättens tryggande. Bland de åtgärder, som lämpligen borde vidtagas för vinnande av nämnda ändamål, ifrågasatte motionären jämväl införande beträffande vägmark av ett särskilt lagfartsförfarande i ungefärlig överensstämmelse med vad som vore gällande angående järnväg ävensom att i samband därmed ett enklare expropriationsförfarande borde stadgas.

I motionen upptogs i detta samband en annan närliggande fråga. Enligt motionärens uppfattning vore det nämligen icke blott beträffande tryggad besittningsrätt till allmänna vägar, som nya lagbestämmelser erfordrades. Även med avseende å nedlagda allmänna vägar vore det av nöden, att bestämmelser utfärdades om dispositionsrätten till desamma. Då väg indroges från allmänt underhåll eller omlades, hade nämligen stor osäkerhet uppstått om rätten att förfoga över marken till den indragna vägen eller till den vägsträcka, som vid omläggningen upphörde att vara allmän väg. Det vanliga vore därför, att vägen antingen finge kvarligga oanvänd eller ock utan vidare toges i besittning av jordägarna invid vägen. Ofta nog hade sedermera på området för den ursprungliga vägen uppförts dyrbara byggnader eller vidtagits andra åtgärder med densamma, vartill vederbörande jordägare, som måhända någon tid efter vägförändringen icke ens ägt kännedom om densamma, i allt fall ansett sig berättigad, särskilt om han av egen mark, ehuru på annan plats, släppt till mark för vägens omläggning. Sådan jordägare kunde sedermera, om den verkliga ägaren förr eller senare gjorde anspråk på marken, nödgas med stor förlust avträda densamma eller därför betala dryg ersättning. Motionären hade därför tänkt sig en lagstiftning i den riktning, att jordägare invid förutvarande allmän väg, som ville använda vägen och lägga den till sin fastighet, skulle äga rätt därtill, om han gjort anmälan hos domaren och kungörelse därom av domaren utfärdats med föreläggande för den, som kunde hava något att erinra i saken, att inom viss tid ingiva erinringar, men sådana icke inom förelagd tid inkommit.

Med anledning av berörda motion avlät riksdagen den 15 mars 1912 skrivelse i ämnet till Kungl. Maj:t, i vilken skrivelse huvudsakligen anfördes följande:

Ifrågavarande motion avsåge lagstiftningsåtgärder dels för vinnande av trygghet i ägande- och dispositionsrätten till i bruk varande allmänna vägar, vare sig redan befintliga eller sådana, som kunde komma att anläggas, och dels för ordnande av de rättsförhållanden, som kunde uppstå därigenom att äldre vägar upphört att tagas i bruk för deras ursprungliga ändamål. Beträffande förstnämnda fråga — angående nu befintliga och framdeles tillkommande allmänna vägar — funne riksdagen behov föreligga att genom lagstiftningen få rättsförhållandena i förevarande avseende beträffande dessa vägar och vad där-

med sammanhörde ordnade på ett tillfredsställande sätt. I fråga om grundlinjerna för en blivande lagstiftning hade framställts åtskilliga förslag. Ehuru riksdagen icke i frågans närvarande skede kunde göra något bestämdare uttalande om den lösning, som framför andra borde sökas, funne riksdagen sig dock böra framhålla såsom sin mening, att det syntes i hög grad tvivelaktigt, huruvida det skulle vara lämpligt att för tryggande av rätten till allmänna vägar nödgas tillita ett mer eller mindre vidlyftigt och kostsamt lagfartsförfarande. Enklast kunde frågan möjligen lösas genom sådana lagbestämmelser, att sedan i vederbörlig ordning viss vägsträcka förklarats skola utgöra allmän väg och antingen ingått i vägdelning eller övertagits till underhåll av vägkassan, vägen, även om den fortfarande vore att anse såsom en del av den fastighet, varifrån marken till densamma tagits, dock så till vida ställdes utom fastighetsägarens förfoganderätt, att dess användande för sitt ändamål icke kunde förhindras. På en blivande utredning borde emellertid få ankomma att närmare utfinna sättet, huru en sådan lösning, som här antytts, kunde stå att vinna, eller huru lösningen av frågan eljest skulle kunna ernås.

I fråga om ordnande av äganderättsförhållandena beträffande sådan vägmark, som varit allmän väg men upphört att användas för sitt ändamål, funne riksdagen jämväl behov av en utredning föreligga. Däremot ställde sig riksdagen tveksam, huruvida en sådan utredning kunde leda till en enhetlig lösning av frågan på lagstiftningens väg eller på annat sätt. Det syntes fastmera kunna ifrågasättas, huruvida överhuvud taget tvistefrågor i detta avseende lämpligen kunde lösas annorledes än genom myndighets eller domstols avgörande i varje särskilt fall. Enligt riksdagens uppfattning torde det emellertid icke vara lämpligt att, såsom blivit ifrågasatt, förvärv av sådan mark, som utgjordes av en nedlagd allmän väg, skulle kunna grundas på en i viss ordning hos domaren gjord anmälan. En överflyttning i nämnda form av ägande- eller dispositionsrätten till dylikt område syntes nämligen icke vara tillrådlig. På grund av vad sålunda anförts anhöll riksdagen, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa utredning dels angående ägande- och dispositionsrätten till allmänna vägar och till mark, som utgjordes av nedlagd sådan väg, och dels huru trygghet kunde vinnas för det allmänna i dispositionsrätten till allmän väg samt för riksdagen framlägga de förslag, som av denna utredning föranleddes.

Berörda skrivelse blev av Kungl. Maj:t genom remiss den 5 februari 1915 överlämnad till vägkommissionen för att tagas i övervägande vid fullgörande av det kommissionen meddelade uppdraget.

Vägkommissionens förslag.

Det förslag till lag om allmänna vägar på landet, som vägkommissionens förut berörda betänkande innehåller, upptager i 14 § en bestämmelse av innehåll, att allmän väg finge utan hinder av den rätt annan kunde äga i avseende å mark, som för vägen tagits i anspråk, brukas för sitt ändamål.

I motiveringen till detta stadgande har kommissionen — under åberopande av den utredning, för vilken redogörelse lämnats här förut — anfört bland annat följande:

»Vad först angår riksdagens ifrågavarande skrivelse i vad den avser lagstiftningsåtgärder för vinnande av trygghet i ägande- och dispositionsrätten till i bruk varande allmänna vägar, vare sig desamma redan äro befintliga eller först framdeles komma att anläggas, synas enligt kommissionens uppfattning de förhållanden, för vilka ovan redogjorts, kraftigt tala för behovet av en sådan lagstiftning. Lika med riksdagen anser jämväl kommissionen, att frå-

gans lösning knappast lärer kunna vinnas genom att beträffade de allmänna vägarna införa något särskilt lagfartsförfarande. Med avseende å det redan nu befintliga vägnätet skulle ett dylikt särskilt lagfarts- eller annat inskrivningsförfarande, omfattande hela detta vägnät, näppeligen kunna, med tillbörligt aktgivande på rättssäkerheten, genomföras, utan att detsamma tillika skulle för väghållningsdistrikten medföra högst betydande kostnader och besvär.

Däremot skulle man möjligen — på sätt jämväl skett i den motion, som legat till grund för riksdagens skrivelse — kunna sätta i fråga, huruvida icke den önskade säkerheten kunde vinnas genom vissa ändringar på expropriationslagstiftningens område. Om nämligen anordningar vidtoges därhän, att i varje fall, då mark förvärvades för vägändamål, detta förvärv skulle kunna anses grunda sig på expropriation, så skulle i varje sådant fall den förvärvade marken också komma i åtnjutande av expropriationens rättsverkningar med avseende å markens frigörande från däråvilande privaträttsliga förpliktelser. De erforderliga lagändringarna skulle sålunda gå ut på att göra expropriationsförfarandet *obligatoriskt* beträffande *allt* förvärv av vägmark. Endast såmedelst kunde nämligen full säkerhet vinnas, att *all* mark av ifrågavarande slag verkligen komme att övergå till väghållningsdistrikten befriad från tredje mans anspråk. Bestämmelser av nu angivna innebörd synas emellertid förutsätta, bland annat, den avvikelse från gällande lag, att expropriationsrättens medgivande göres beroende på beslut av Konungens befallningshavande i stället för av Kungl. Maj:t. — — — Ett obligatoriskt hänskjutande under Konungen av alla frågor rörande förvärv av vägmark synes — — — icke böra komma i betraktande. Enligt gällande väglag skola däremot alla ärenden rörande anläggning och omläggning av allmän väg ävensom beträffande övertagande till allmänt underhåll av redan befintlig enskild väg, eller med andra ord praktiskt taget varje vägbyggnadsfråga av beskaffenhet att förutsätta förvärv av mark, prövas och avgöras av Konungens befallningshavande. På beslut av Konungens befallningshavande är det sålunda i varje sådant fall beroende, huruvida det ifrågasatta vägföretaget skall komma till stånd eller ej och därmed är jämväl avgjord frågan om vägdistriktets skyldighet att förvärva den för ändamålet nödiga marken.

Man skulle nu kunna tänka sig en anordning, enligt vilken jämväl skyldigheten för vederbörande att *avstå eller upplåta* den erforderliga vägmarken ställdes i samband med Konungens befallningshavandes beslut i själva vägfrågan, antingen så, att expropriationsrätt ansåges omedelbart följa ur berörda beslut eller ock så att expropriationsrätten gjordes till föremål för ett särskilt av Konungens befallningshavande i sammanhang med huvudfrågan meddelat yttrande. En dylik anordning skulle i huvudsak innebära en återgång till vad beträffande expropriation av vägmark varit gällande före införandet av 1845 års expropriationsförordning.

Frånsett de fördelar ett expropriationsförfarande av ovan angivna art skulle kunna medföra till säkrande av vägarnas ställning, har kommissionen likväl för sin del icke ansett sig kunna förorda en anordning, som för sitt genomförande erfordrade en avvikelse av ovan angivet slag från den eljest gällande regeln, att endast Konungen äger medgiva expropriationsrätt. Härtill kommer, att ovan antydda förfarande ju skulle erhålla sin betydelse uteslutande för framdeles skeende förvärv av vägmark. Anordningen skulle sålunda bliva utan verkan med avseende å det redan nu befintliga nätet av allmänna vägar.

På sätt i det föregående omförmälts har riksdagen i sin ovan berörda skrivelse för sin del framhållit, att frågan möjligen kunde enklast lösas genom sådana lagbestämmelser, att sedan viss vägsträcka i vederbörlig ordning förklarats skola utgöra allmän väg och antingen ingått i vägdelning eller övertagits till underhåll av vägkassan, vägen, även om den fortfarande vore att an-

se såsom en del av den fastighet, varifrån marken till densamma tagits, dock så till vida ställdes utom fastighetsägarens förfoganderätt, att dess användande för sitt ändamål icke kunde förhindras. Den tanke, som legat till grund för detta riksdagens yttrande, har synts jämväl kommissionen i hög grad värd beaktande och detta så mycket hellre, som genom en åtgärd i nu antydd riktning i vår lag skulle införas uttryckligt stadgande om den särskilda nyttjanderätt till väg, vilken under benämning »vägrätt» redan i det föregående närmare omtalats. Lagbestämmelserna härom skulle helt säkert komma att för vidsträckta kretsar framstå såsom allenast ett lagfästande av redan gällande rätt. Då härtill kommer att genom dylika bestämmelser den erforderliga tryggheten synes kunna beredas väghållningsdistrikten i deras förfoganderätt till allmän väg, har kommissionen för sin del icke tvekat att i sitt förslag inrymma uttryckliga föreskrifter om en legal *vägrätt* enligt följande allmänna grunder.

Enligt förslaget i denna del skall vägrätten utgöra en av lagen själv fastslagen, till tiden obegränsad nyttjanderätt till allmän väg. Denna rätt skall utövas av vederbörande väghållningsdistrikt för den allmänna samfärdselns räkning och skall äga företräde framför varje annan sakrätt i den mark, som för vägen tagits i anspråk. Härav följer att vägen, så länge den överhuvud är att anse såsom allmän, skall kunna brukas för sitt ändamål alldeles oberoende av de rättsanspråk annan må kunna äga till själva vägmarken. Vägrätten behöver således icke skyddas genom något inskrivningsförfarande.

För att ett vägbyggnadsföretag skall kunna överhuvud taget komma till stånd, erfordras givetvis att vederbörande distrikt förvärvat rätt till den mark, som åtgår för vägen, detta förvärv må nu avse äganderätt eller allenast nyttjanderätt till marken. Ett dylikt markförvärv utgör sålunda den *faktiska* förutsättningen för vägbyggnadens verkställande. Bör nu ett förvärv av marken jämväl i lagen uppställas såsom ett uttryckligt villkor för vägrättens uppkomst? Kommissionen har ansett sig kunna besvara denna fråga nekande. Såsom nyss framhållits, utgör ju markens förvärvande den faktiska förutsättningen för vägbyggnadens verkställande. Har väganläggningen kommit till stånd, lärer man alltså kunna utan vidare utgå från det antagande, att en upplåtelse av mark till vägdistriktet också verkligen ägt rum. Huruvida vid denna upplåtelse behörig hänsyn tagits till samtliga rättsägares anspråk är en annan sak. Har upplåtelsen kommit till stånd genom anlitande av expropriation, hava givetvis alla hithörande frågor i och med densamma erhållit sin slutgiltiga lösning. Samma garanti föreligger emellertid icke i de fall, då upplåtelsen grundar sig allenast på frivilligt avtal, ett förhållande, som kan hava sin särskilda betydelse för innehavare av penninginteckning i den fastighet, som beröres av vägen. Vägrättens egenskap att jämväl utan inskrivning äga företräde framför övriga sakrätter skulle nämligen — synes det — kunna komma att till nackdel för inteckningshavaren förminska fastighetens värde. Enligt kommissionens uppfattning torde förhållandena emellertid i själva verket komma att i de allra flesta fall gestalta sig så, att vägens framdragande för fastigheten i dess helhet medför en värdestegring långt överstigande den sänkning av värdet, som må framkallas av vägrättens befintlighet. Vägens framdragande över en fastighet bör sålunda regelrätt långt ifrån förminska inteckningshavarens säkerhet; snarare torde en ökning av hypotekets värde vara att förvänta. Under sådana förhållanden synes det från rättssäkerhetens synpunkt vara skäligen betydelselöst, huruvida vid markupplåtelser för vägändamål hänsyn tagits till de i egendomen befintliga inteckningarna eller icke. Några särskilda bestämmelser till förebyggande av eventuell skada för sådan inteckningshavare lära således icke vara av nöden. Det förtjänar härvid påpekas, att gällande lag om enskilda vägar på landet icke heller upptager några dylika bestäm-

melser till säkerhet för innehavare av fordran intecknad i fastighet, som berörres av ett enskilt vägföretag.

Vid besvarande av den här ovan uppställda frågan är vidare att märka, att det för vägrättens vidkommande är helt och hållet likgiltigt, huruvida vägmarkens åtkomst skett med äganderätt eller allenast till nyttjande. Då vägrätten skall hava företräde framför alla andra sakrätter, måste det nämligen för utövande av densamma sakna betydelse, huruvida äganderätten till marken i fråga eller en mer eller mindre omfattande nyttjanderätt till densamma tillkommer annan än väghållningsdistriktet. Man torde vidare enligt kommissionens uppfattning kunna med en viss grad av sannolikhet antaga, att ett eventuellt antagande av kommissionens förslag i ämnet skulle medföra, att de nya vägstyrelserna i icke ringa utsträckning komme att i avseende å den för vägbyggnadsföretag erforderliga marken låta sig åtnöjas med förvärv allenast av sådan vägrätt, som avses med förslaget. Det torde nämligen kunna förväntas, att berörda, i åtskilliga avseenden inskränkta nyttjanderätt till vägmarken skall kunna av distriktet förvärvas mot vederlag understigande den eventuella köpeskillingen för samma mark. — — — — — — — — — — —

Då av skäl, för vilka nu redogjorts, några särskilda i lagen uppställda fordringar beträffande distriktets åtkomst till vägmarken icke synas erforderliga såsom villkor för uppkomsten av vägrätt, har kommissionen ansett sig kunna såsom förutsättning för inträdandet av dylik rätt i sitt lagförslag uppställa allenast den fordran, att mark, varom fråga är, faktiskt tagits i anspråk för och således ingår i allmän väg. Den nya lagens besämmelse i ämnet skall givetvis hava tillämpning icke blott på de vägar, som framdeles anläggas, utan även på de vägar, som ingå i det redan nu befintliga vägnätet, i den mån desamma efter lagens införande fortfarande utgöra allmän väg. Jämväl i fråga om dylik väg skall vägens tillvaro såsom sådan innefatta presumtion om behörig åtkomst till den i vägen ingående mark.

Vägrätten innebär, såsom ovan framhållits, att vägen skall kunna för sitt ändamål brukas utan hinder av de anspråk annan må äga till själva vägmarken. I vägrättens sålunda bestämda innehåll ingår först och främst varje användande av vägen för framförande av den allmänna trafiken. Vidare måste givetvis till vägens ändamålsenliga brukande hänföras alla sådana åtgärder, som erfordras för ett behörigt underhållande av vägen, såväl den tid mark är bar som vintertiden. Längre än vad sålunda angivits skola vägrättens verkningar emellertid icke sträcka sig. Härutav framgår, att berörda rätt icke skall för övriga rättsägare medföra inskränkning i deras förfoganderätt till marken i vidare mån än som med nödvändighet betingas av vägrättens ovan angivna innehåll. Den ägande- eller nyttjanderätt, som i fråga om vägmarken tillkommer annan än väghållningsdistriktet, skall sålunda av denne kunna, utan hinder av vägrätten, allt fortfarande utövas i den utsträckning sådant kan ske utan intrång för vägens ändamålsenliga brukande. Vägrätten i och för sig kommer följaktligen icke att utgöra hinder mot att vägmarken t. ex. går i försäljning eller upplåtes på arrende jämte den fastighet, under vilken marken lyder.

Slutligen skall vägrätten vara till tiden obegränsad och detta i den mening, att vägrätten, sedan densamma en gång inträtt, fortfarande skall vara gällande så länge vägen överhuvud taget äger bestånd såsom allmän. Och härmed är man inne på ett ämne, som nära sammanhänger med det i riksdagens ovan omförmälda skrivelse vidrörda spörsmålet om ordnande av vissa rättsförhållanden, vilka uppstå, då allmän väg helt eller delvis upphört eller upphör att såsom sådan tagas i bruk. Indragandet av en allmän väg medför givetvis icke i och för sig någon förändring i äganderätten till den mark, som varit tagen i anspråk för vägen. Om t. ex. äganderätten till sådan mark tillkommit ett väghållningsdistrikt, rubbas ju detta äganderättsförhållande icke i någon mån

i och genom vägens indragande. Då det allenast i mera sällsynta undantagsfall lärer hava förekommit, att vid indragandet av en väg eller vägsträcka vederbörande väghållningsskyldiga samfällighet föranstaltat om något formligt upplåtande av den äganderätt, som i fråga om vägmarken må tillkommit samfälligheten, eller överhuvud vidtagit några som helst åtgärder för att ordna rättsförhållandena beträffande denna mark, måste givetvis ofta nog inträffa, att mark, som en gång ingått i numera nedlagd väg, allt fortfarande med äganderätt tillhör den väghållningsskyldiga samfälligheten. Något allmänt svar på frågan, i huru stor omfattning så verkligen är förhållandet, kan emellertid icke lämnas, bland annat på grund av den ovisshet, som på sätt i det föregående framhållits är rådande beträffande äganderätten överhuvud taget till mark, som ingår i allmän väg. Det torde nu icke kunna bestridas, att den osäkerhet, vilken sålunda råder i avseende å äganderätten till mark, som ingått i sedermera nedlagd väg, kan medföra och i åtskilliga fall verkligen medfört olägenhet och detta särskilt för ägare eller innehavare av den fastighet, över vilken vägen varit lagd. —

Kommissionen delar till fullo den av riksdagen uttalade uppfattning om det mindre lämpliga i att införa något slags ockupationsförfarande till mark, som ingått i nedlagd väg. Enligt kommissionens uppfattning lärer det knappast vara möjligt att på lagstiftningens väg allmängiltigt ordna hithörande frågor, i vad de avse redan nu befintliga förhållanden. Har vägen blivit nedlagd till följd av förändring i det befintliga vägnätet, lärer det nämligen med hänsyn till den ovan lämnade redogörelsen få anses utan vidare uppenbart att — såsom jämväl riksdagen uttalat — tvistefrågor om äganderätten till den mark, varav den nedlagda vägen bestått, knappast kunna lösas annorledes än genom domstols avgörande i varje särskilt fall. Vad däremot angår de förändringar i det nuvarande vägnätet, vilka framdeles kunna komma i fråga, ställer sig saken annorlunda. Möjligen skulle därvid — på sätt jämväl blivit inom riksdagen vid tidigare tillfällen ifrågasatt — en tillfredsställande lösning kunna i särskilda fall vinnas genom införande av vissa förändrade bestämmelser om ägoutbyten till underlättande av att den för vägföretaget erforderliga nya mark skulle kunna tagas i byte mot den mark, som ingått i den äldre vägen. De lagstiftningsåtgärder, vilka härutinnan kunde finnas av behovet påkallade, lära emellertid lämpligen böra vidtagas i samband med den på dagordningen stående frågan om ny skifteslagstiftning, och det torde följaktligen icke ankomma på kommissionen att i berörda avseende avgiva något förslag. Emellertid anser sig kommissionen icke böra underlåta att framhålla, hurusom den av kommissionen förordade bestämmelsen rörande vägrätt synes kunna erhålla en viss betydelse jämväl för åstadkommande framdeles av mera tillfredsställande rättsförhållanden beträffande mark, som ingått i nedlagd väg. Enligt berörda bestämmelse är vägrätten, såsom redan erinrats, ställd i beroende av den omständighet, att mark, som utgör rättens föremål, allt fortfarande ingår i allmän väg. Om emellertid vägen förlorar sin allmänegenskap, kommer vägrätten såsom sådan att i samma stund automatiskt upphöra och därmed jämväl den inskränkning i ägares eller brukares fria dispositionsrätt till marken, som må hava föranletts genom vägrättens befintlighet. Antager man nu, att ett väghållningsdistrikt vid anläggande framdeles av viss vägsträcka förvärvat den erforderliga marken allenast med den mer eller mindre inskränkta befogenhet vägrätten medför, skall, därest berörda vägsträcka sedermera indrages, den mark, som för ändamålet tagits i anspråk, i samma stund i sin ägares hand vara befriad från varje rättsanspråk från distriktets sida. För det nu angivna fallet skall sålunda den omständighet, att marken under någon tid, längre eller kortare, ingått i allmän väg, icke i och för sig utöva något inflytande på den rättsliga ställning marken efter vägens indragande kommer att intaga. Stad-

gandet om en legal vägrätt skall följaktligen kunna erhålla betydelse jämväl såsom möjliggörande en viss förenkling beträffande ordnandet av hithörande förhållanden i fråga om vägar, som i framtiden byggas men längre fram i tiden nedläggas.»

Vägsakkunnigas förslag och departementsförslaget 1921.

Vid den överarbetning av vägkommissionens förslag, som verkställdes av de under år 1920 tillkallade *vägsakkunniga*, lämnades ifrågavarande bestämmelse utan erinran. Denna upptogs jämväl oförändrad i 1 kap. 7 § av det förslag till lag om allmänna vägar på landet, som år 1921 remitterades till lagrådet för granskning. Föredragande departementschefen anförde därvid beträffande förevarande spörsmål bland annat:

»De av kommissionen föreslagna bestämmelserna synas mig ägnade att avhjälpa den osäkerhet, som hittills rått uti ifrågavarande avseende. Såsom vägkommissionen anmärkt, kan det visserligen tänkas, att uppkomsten av vägrätt i vissa fall skulle kunna medföra minskning i vederbörande fastighets värde och förty lända vederbörande inteckningshavare till förfång. Sådant lärer dock endast i sällsynta undantagsfall kunna inträffa, varför denna omständighet icke synes böra tillmätas större betydelse. Då vägrättens uppkomst gjorts beroende allenast av det faktiska förhållandet, att mark tagits i anspråk för allmän väg, och icke av laga åtkomst till marken, torde här böra erinras, att om i något fall vägmarken tagits i anspråk utan jordägarens tillstånd, denne givetvis av vägrättens uppkomst är oförhindrad att mot vägdistriktet göra sina ersättningsanspråk gällande. I det mycket vanliga fall, att jordägaren helt formlöst förklarat sig tillsläppa vägmarken, lärer däremot varken upplåtaren eller dennes efterträdare i äganderätten sedermera kunna med framgång framställa något ersättningsanspråk mot vägdistriktet i anledning därav, att vägrätten inskränker jordägarens dispositionsrätt.»

Lagrådet 1922.

I den 28 februari 1922 dagtecknat utlåtande framställde lagrådet följande anmärkningar mot bestämmelsen:

»Till betryggande av det allmännas rätt att förfoga över mark, som tagits i anspråk för allmän väg, har föreslagits införande av en legal s. k. vägrätt. Denna är konstruerad såsom en till tiden obegränsad nyttjanderätt, som utan inteckning gäller mot ny ägare liksom mot innehavare av vilken som helst annan sakrätt till marken. Principen är icke någon fullständig nyhet för svensk rätt; den finnes redan upptagen i lagen den 5 juli 1907 om enskilda vägar på landet.

Genom det föreslagna stadgandet tryggas otvivelaktigt på ett enkelt och praktiskt sätt det allmännas rätt till vägarna. Vad angår stadgandets verkan å enskildas rätt, synes någon erinran ej vara att göra mot att det allmänna erhåller bättre rätt till vägmarken än ny ägare till fastigheten, varifrån marken tagits, och innehavare av sakrätt, som uppkommit efter det marken tagits i anspråk för vägen. Däremot måste betänkligheter möta, såvitt stadgandet berör rätt, som tillkommer innehavare av äldre inteckning eller annan äldre sakrätt.

Föredragande departementschefen har i sitt yttrande till statsrådsprotokollet medgivit, att det visserligen kunde tänkas, att uppkomsten av vägrätt i vissa fall skulle kunna medföra minskning i vederbörande fastighets värde och förty lända vederbörande inteckningshavare till förfång, men departementschefen har dock, under åberopande av att sådant endast i sällsynta undantagsfall torde kunna inträffa, förklarat sig anse denna omständighet icke böra tillmätas större betydelse. Härmed bör sammanställas vad departementschefen i annat sammanhang anfört därom, att förhållandena kunde vara sådana, att en jordägare

genom vägens framdragande lede så stor förlust av värdefull mark, att det ej skäligen kunde begäras, att han utan ersättning avstode från densamma. Det är säkerligen också fullt riktigt, att framdragandet av väg över en fastighets område kan medföra sådan minskning av fastighetens värde, att innehavare av inteckning däri kan komma att göra verklig förlust. Man tänke sig t. ex. det fall, att vid indragandet av väg till ett municipalsamhälle vägen måste framdragas över en obetydlig lägenhet och därvid en värdefull del av densamma tagas i anspråk.

Visserligen kan invändas, att någon fara för intrång i inteckningshavares rätt ej inträffar, om vägmarkens förvärvande skett genom expropriation, och att i fall, sådana som det exemplifierade, man måste antaga, att expropriationsförfarandet bleve anlitat. Det är emellertid att märka, att om förevarande stadgande införes, expropriationsförfarandet antagligen skulle i ännu mindre omfattning än hittills komma att begagnas till förvärv av vägmark, då ett av de skäl, som för närvarande kunna nödvändiggöra anlitande av nämnda förfarande, nämligen behovet att få vägmarken befriad från ansvar för inteckningar i den fastighet, varifrån vägmarken tages, icke vidare skulle göra sig gällande.

Förslagets ståndpunkt i förevarande avseende kan enligt lagrådets mening svårligen godtagas. Föreligger möjlighet för att inteckningshavare eller andra sakrättsägare kunna drabbas av avsevärd skada, bör det ej spela någon roll, om detta kan väntas inträffa i flera eller färre fall. Det torde därför vara nödigt att komplettera stadgandet med bestämmelse, som bereder tillfredsställande skydd för dessa rättsägare.

I förenämnda lag om enskilda vägar på landet ges visserligen ej något direkt stadgande angående skydd för inteckningshavares befogade intressen, men lagen uppställer såsom villkor för skyldighet att enligt densamma upplåta mark till väg, att det ej kan lända till märkligt men för den fastighet, över vars område vägen drages. Synnerligen effektivt är väl ej det skydd, som härigenom beredes inteckningshavare; men då ju marken måste bekostas av de enskilda vägintressenterna själva, ligger det i sakens natur, att det ej gärna kan ifrågakomma att för vägen taga i anspråk någon värdefullare del av en fastighet. Att uppställa ett dylikt oeftergivligt villkor beträffande allmän vägs framdragande kan likväl svårligen sättas i fråga; tydligt är nämligen, att det understundom kan bliva nödigt att för erhållande av den fördelaktigaste sträckningen åt en allmän väg taga en nog så värdefull del av en fastighet i anspråk. För skyddande av inteckningshavares rätt torde man följaktligen här vara nödgad välja annan utväg.

Därvid synes lämplig förebild erbjuda sig i det förslag till stadsplanelag, som den 15 december 1920 framlagts av särskilda kommitterade. Detta förslag stadgar i 25 § rätt för stad att under vissa förutsättningar för allmän samfärdsel begagna enskild vägmark, som ingår i gata. Denna rätt är emellertid icke ovillkorlig; den gäller visserligen mot senare ägare av vägmarken men icke mot innehavare av inteckning eller annan sakrätt med bättre rätt än vägupplåtelsen. Stadgandet innebär, att om vid utbud å exekutiv auktion av den fastighet, till vilken vägmarken hör, med den belastning, som stadens berörda nyttjanderätt innebär, köpeskillingen icke uppgår till belopp, som täcker nämnda rättsägares fordringar, fastigheten måste utbjudas utan samma belastning. Stadens nyttjanderätt skulle följaktligen i dylikt fall kunna gå förlorad.

Med upptagande av den princip, som i nämnda förslag kommit till uttryck, synes det som om det nu föreliggande förslaget lämpligen skulle kunna kompletteras med bestämmelse av det innehåll, att den rätt, som enligt förevarande paragraf tillagts det allmänna i avseende å mark, som tagits i anspråk för väg, förklaras icke skola gälla mot innehavare av inteckning eller annan sakrätt, varav marken besvärades, då den sålunda togs i anspråk. Genom en

dylik bestämmelse torde enskildas befogade intressen i tillbörlig mån tillgodoses. Däremot vinner det allmänna måhända icke till fullo den trygghet i förfoganderätten över vägarna, som man eftersträvar. Visserligen behöver vägdistriktet ej för att skydda sin rätt mot senare ägare av den fastighet, varöver väg dragits, inköpa och lagfara marken eller, om endast nyttjanderätt förvärvats, inteckna den. Men vägstyrelsen tvingas att i varje fall, då från en fastighet mark förvärvas till väg, taga i övervägande, huruvida med hänsyn till förefintliga inteckningar i fastigheten och vägmarkens värde någon sannolikhet föreligger för att vägdistriktets rätt kan sättas i fara, samt att, där så finnes vara fallet, antingen genom uppgörelse med inteckningshavarna eller genom tillgripande av expropriationsförfarandet befria vägmarken från ansvar för inteckningarna. Därest vägstyrelsen härutinnan misstoge sig eller visade försumlighet, kunde det tänkas, att vederbörande vägdistrikt i något enstaka fall lede förlust. Några betydande utgifter torde det dock ej kunna bliva fråga om. Vad särskilt de redan förefintliga allmänna vägarna beträffar, kan man utgå från att, åtminstone om de äro några decennier gamla, skyddet för dem skulle bliva praktiskt taget fullständigt.

Den lösning av förevarande spörsmål, som man genom införande i förslaget av den ifrågasatta bestämmelsen skulle vinna, synes kanske ej fullt tillfredsställande. Men det är att märka, att om man anser nödigt att förskaffa ovillkorligt skydd åt det allmännas rätt till vägarna utan att, såsom förslaget gör, lämna hänsyn till inteckningshavares rätt alldeles åsido och utan att, såvitt angår nya vägar, för varje fall tvinga vederbörande att anlita expropriationsförfarandet, annan utväg ej torde finnas än att i samband med beslut om vägs anläggande samt, vad angår redan befintliga vägar, i samband med lagens ikraftträdande anordna ett preklusionsförfarande i en eller annan form, vilket förfarande dock, huru enkelt man än sökte gestalta detsamma, skulle åsamka vederbörande rättsägare och myndigheter mera besvär och kostnader än som kunde anses skäliga för vinnande av det avsedda ändamålet. Det synes lagrådet fördenskull, att om förslaget fullständigas med stadgande av ovan ifrågasatta innehåll, detsamma kommer att på förhållandevis lyckligaste sätt förena hänsynstagande till såväl allmän som enskild rätt.»

Riksdagen 1922.

I anledning av vad lagrådet erinrat erhöll 1 kap. 7 § i det förslag till väglag, som förelades 1922 års riksdag, följande lydelse: »Utan hinder av den rätt annan kan äga i avseende å mark, som för väg tagits i anspråk, må vägen för sitt ändamål brukas. Innehavare av inteckning eller annan sakrätt, varav marken besvärades, då den sålunda togs i anspråk, vare dock vid sin rätt bibehållen.»

Andra särskilda utskottet, som behandlade propositionen, lämnade i utlåtande nr 1 ifrågavarande stadgande utan erinran. Av skäl, som ej beröra förevarande fråga, blev emellertid propositionen avslagen av riksdagen.

Framställningar från lantmäteristyrelsen m. fl.

Sedermera hava framställningar i ämnet inkommit från dels lantmäteristyrelsen dels länsvägnämnden i Malmöhus län dels ock majoren Ingemar Petersson. I samtliga framställningar hemställes om vidtagande av åtgärder för betryggande av det allmännas förfoganderätt till mark, som tagits i anspråk för allmän väg.

Lantmäteristyrelsen har sålunda i skrivelse den 17 oktober 1928 anfört:

Under senare år hade inom skilda delar av landet, huvudsakligen med bidrag av statsmedel, utförts omfattande arbeten för omläggning och förbättring av

landets redan befintliga vägnät. Vid av generaldirektören företagna tjänsteresor hade konstaterats, att vägstyrelserna, när ny mark tagits i anspråk för vägbanans omläggning eller nybyggnad, i ett avsevärt antal fall icke förvärvat äganderätten till den sålunda i anspråk tagna marken utan allenast lämnat nuvarande markägaren en dem emellan överenskommen ersättning. Ett dylikt förfarande medförde icke någon tryggad rätt för det allmänna gentemot ny ägare av den fastighet, varå vägområdet vore beläget. Styrelsen hade ansett sig böra bringa berörda förhållande till Kungl. Maj:ts kännedom i ändamål, att vederbörande vägstyrelsers uppmärksamhet måtte kunna fästas å angelägenheten av att vägområde förvärvades med en för framtiden betryggande rätt. I anslutning härtill ansåge sig styrelsen vidare böra bringa till erinran, att de möjligheter till tryggande av det allmännas rätt till vägområde, som nu gällande lagstiftning medgåve, nämligen expropriering av mark eller inköp under hand och, i förekommande fall, det inköpta områdets befriande från detsamma åvilande inteckningar, i många fall måste medföra alltför stora kostnader och avsevärd tidsutdräkt. Styrelsen ansåge, att det för landet skulle vara till stort gagn, därest frågan om väghållningsdistriktens rätt till mark, som tagits eller framdeles toges i anspråk till väg, kunde ordnas genom vägrätt med samma verkan som ett vid laga skifte upplåtet servitut.

Länsvägsnämnden i Malmöhus län har i skrivelse den 8 januari 1926 framhållit:

Länsvägnämnden, som utgjorde en sammanslutning av samtliga vägstyrelser inom Malmöhus län med undantag av ön Hvens distrikt, hade inom sitt arbetsutskott vid flera tillfällen diskuterat frågan angående äganderätten och dispositionsrätten till allmän väg. Bestämmelserna härom vore synnerligen svävande. I den mån intresset för vägarnas förbättring ökats samt vägkassorna övertagit vägarnas underhåll hade olägenheterna med avseende å föreskrifterna om äganderätten till vägmark allt mera framträtt. Vägutvidgningar och vägregleringar hade i stor utsträckning vidtagits eller planerats. När mark härtill erfordrats, hade överenskommelse merendels på godvillighetens väg kunnat träffas. Då den erforderliga marken vid skifte avsatts till väg, hade densamma i de flesta fall ansetts kunna utan vidare tagas i anspråk härför, men annan åsikt hade även uttalats. Ofta inträffade, att en väg inom ett hemmans område vid skifte utlagts till ansenlig bredd under det att samma väg å ett angränsande hemmans mark utlagts till en bredd, som icke lämnade utrymme för erforderlig utvidgning. Vad detta ville säga vid reglering av en större väg, som ginge över kanske flera hundra fastigheter med olika ägare, vore lätt att förstå. Visserligen kunde marken tagas i besittning jämlikt lagen om expropriation, men expropriationsförfarandet undvekes helst med hänsyn till därmed förenade expropriations- och lagfartskostnader samt besvär, särskilt om frågan rörde sig om smärre områden. På grund härav hade under senare tider en mängd större och mindre jordarealer utlagts till allmän väg utan att vara på något sätt avsöndrade eller frånskilda de fastigheter, vartill de hörde. Deras egenskap av allmän väg utmärktes således varken å befintliga kartor eller i häradsrätternas lagfarts- eller inteckningsböcker. När fastigheten, varifrån jorden tagits, överginge till ny ägare, kunde denne möjligen med fog göra gällande, att jorden orättmätigt frånhänts fastigheten. — Vid utstakning av redan befintlig väg hade även tvistigheter uppstått angående huru mätningen skulle verkställas. Oftast saknades skälstenar eller andra punkter, varifrån mätningen kunde utgå. I dylika fall rådde tvekan om mätningen skulle ske från vägens mitt eller från vägbanans kant, om dike skulle medräknas från dikets mitt, eller från dess ytterkant o. s. v. Direkta bestämmelser härom saknades. — Rörande nyttighet å allmän väg rådde även olika uppfattningar. På

dylika nyttigheter, såsom gräs och träd, gjorde jordägaren ibland anspråk. Väghållaren, som skötte vägen och vårdade träden, ansåge sig emellertid vara den, som ensam ägde taga befattning med hithörande saker. Särskilt för Malmöhus län, där alléträd i stor utsträckning förekomme utmed de allmänna vägarna och där intresset för trädplantering vore synnerligen stort, vore frågan om dispositions- och äganderätten till träden av största betydelse. Med stöd av det anförda och då möjligheterna att åstadkomma goda vägar och ett rationellt vägunderhåll i hög grad vore beroende på att erforderlig mark på ett praktiskt, billigt och betryggande sätt kunde tagas i anspråk för ändamålet, hemställdes, att Kungl. Maj:t ville låta utreda frågan om ägande- och dispositionsrätten till mark, som upplåtits till allmän väg, ävensom frågan om åstadkommande av ett enkelt och praktiskt samt ensartat förfarande vid marks upplåtande till allmän väg.

Majoren Petersson har i skrivelser den 14 augusti 1927 och den 2 januari 1928 anfört bland annat följande:

Med hänsyn till nuvarande svårigheter och stora onödiga kostnader i fråga om markförvärv för vägändamål vore vissa lagändringar och lagkompletteringar önskvärda, nämligen först och främst i fråga om dispositionsrätt till mark, som omedelbart behövde tagas i anspråk för vägars nyanläggning, omläggning eller breddning. Härutinnan sträckte sig önskemålen därhän, att de nu föreliggande svårigheterna med relaxering av inteckningar å mark, som toges i besittning för vägändamål, måtte bortfalla liksom alla dryga kostnader för lantmäteri och lagfart. Vidare borde genom lag det allmänna tillförsäkras dispositionsrätten till äldre vägmark, till vilken numera inga åtkomsthandlingar funnes. I många fall — antagligen de flesta — hade sådana aldrig funnits. Det borde vidare i väglagen uttryckligen angivas vad som hörde till väg och sålunda disponerades av det allmänna. Enligt nuvarande bestämmelser visste man exempelvis icke i vad mån bankdiken, dikesrenar, överdiken, upplagsplatser för vägmaterialier etc. inginge i vägmarken å äldre vägar.

Allmän motivering.

Såsom vägkommissionen närmare utvecklat, förefinnes icke enligt svensk lag någon särskild rätt för det allmänna att oberoende av de rättsanspråk, som enskilda kunna äga till den mark, vilken tagits i anspråk för allmän väg, använda denna för samfärdseln. Gällande lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet av den 23 oktober 1891 innehåller över huvud ganska knapphändiga bestämmelser om förfarandet vid anläggning av ny väg och lämnar frågan om förvärvet av den för vägen erforderliga marken alldeles obesvarad. Vid lagens tillkomst torde denna fråga hava ansetts ligga utanför lagens uppgift. Beträffande förvärv av vägmark äro alltså väghållningsdistrikten underkastade de regler, som enligt allmän lag och gällande expropriationsbestämmelser äro stadgade beträffande förvärvande av fast egendom. För frivillig överenskommelse torde för närvarande icke finnas annan användbar form än överlåtelse med äganderätt. Den i lagen om nyttjanderätt till fast egendom stadgade längsta tiden för beståndet av nyttjanderättsavtal torde nämligen utgöra hinder för upplåtelse av mark till allmän väg under dylik rätt. Kan ej frivilligt avtal om köp av vägmarken åvägabringas, måste expropriation äga rum.

Reglerna om expropriation återfinnas i lagen den 12 maj 1917 om expropriation. Bland de i berörda lag angivna ändamål, för vilkas tillgodoseende

expropriation må äga rum, upptages jämväl, att mark erfordras för allmän väg på landet eller i stad. I dylik ordning kan följaktligen vinnas äganderätt men också enbart nyttjanderätt till erforderlig vägmark. Förfarandet vid expropriation är i stora drag följande. Ansökan om expropriation skall ingivas till Konungen. Den skall åtföljas av fullständig beskrivning över det tillämnade företaget med avfattning på karta av vägens sträckning, styrkt uppgift på ägare och innehavare av fastighet, varöver vägen skall framdragas, samt, om i något avseende överenskommelse träffats, redogörelse därför. Sedan jordägaren och annan, som kan lida men av expropriationen, lämnats tillfälle att avgiva yttrande över ansökningen, beslutar Konungen, huruvida expropriation må äga rum. Den, som erhållit expropriationsrätt, är pliktig att inom viss i expropriationsmedgivandet utsatt tid fullfölja frågan genom ansökan om stämning till domstol vid äventyr att expropriationsrätten eljest går förlorad. Göres sådan ansökning, utfärdar rätten eller domaren stämning å fastighetens ägare och andra ersättningsberättigade samt föranstaltar om kungörande av tiden för målets företagande i kyrkan och tidningar. Vid rätten skall företes gravationsbevis rörande den fastighet, varom fråga är. Sedan målets förberedande behandling avslutats, skall inför rätten tillsättas en expropriationsnämnd. Komma parterna överens om valet av denna nämnd, äga de bestämma, huru många och vilka personer skola deltaga i nämnden. Antalet skall dock alltid vara ojämnt. Kunna de ej enas, skall nämnden bestå av en självskriven ordförande, utsedd för tre år i sänder av länsstyrelsen, och fyra ledamöter. Av dessa utser vardera parten en och rätten två bland ett större antal personer, vilka valts för sådant ändamål för en tid av tre år, till visst antal av landstinget, till visst antal av stadsfullmäktige i stad, som ej deltager i landsting, och till visst antal av länsstyrelsen. Sedan nämnden verkställt de uppskattningar, som påkallas i anledning av expropriationen, företager rätten målet till slutligt avgörande. Nämndens beslut i ersättningsfrågan är i stort sett bindande för rätten. Sedan rätten fastställt expropriationsersättningen, skall denna inom viss tid nedsättas hos länsstyrelsen. Försittes den tid, är expropriationsrätten förverkad. Sedan nedsättning skett, är expropriationen fullbordad och den exproprierande är berättigad att taga marken i besittning. Ställes pant eller borgen för expropriationsersättningen jämte ränta, äger den exproprierande jämväl tidigare taga marken i anspråk, dock icke förr än stämning i målet utfärdats. Har fastighet exproprierats med äganderätt, övergår densamma till nye ägaren fri från alla penninginteckningar och andra särskilda rättigheter, som besvära marken. Nyttjanderätt, som förvärvas genom expropriation, äger företräde framför all annan rätt till fastigheten. Löseskillingen utbetalas av länsstyrelsen till den, som därtill är berättigad. Besväras fastigheten av inteckning för fordran, skall löseskillingen fördelas på samma sätt som köpeskilling för utmätningsvis såld fast egendom.

Såsom av den lämnade redogörelsen framgår, är expropriationsförfarandet förenat icke blott med en omständlig och tidsödande procedur utan jämväl med kostnader, som måste anses ganska avsevärda i förhållande till de obetydliga värden, om vilka ofta är fråga vid vägföretag. Tydligt är, att väghållnings-

distrikten därför såvitt möjligt undvika expropriation. Enligt inhämtade uppgifter hava under år 1921 allenast två fall av expropriation förekommit bland 143 statsunderstödda vägföretag och under 1928 28 fall bland 444. Under år 1929 hava före den 15 oktober inkommit 38 ansökningar om expropriation. Antalet ansökningar om statsunderstöd för nya vägföretag utgjorde för samma tid 483.

Vid frivilliga förvärv av vägmark är vägdistriktens ostörda dispositionsrätt till denna mark i första rummet beroende av att förvärvet skett i laga form. Vare sig fånget har karaktär av köp eller gåva, äger överlåtelsen av marken icke giltighet, med mindre den skett skriftligen med två vittnen. Vidare erfordras, att gentemot ny ägare fånget tryggas genom lagfart. Sådan kan emellertid ej vinnas utan att vägmarken först blivit genom lantmäteriförrättning i laga ordning avskild från den fastighet, vartill den hör. Besväras denna fastighet av inteckning för fordran, är för en tryggad rätt till vägmarken jämväl erforderligt, att denna mark befrias från ansvarigheten för den i huvudfastigheten intecknade gälden.

Av den föreliggande utredningen framgår, att vid många vägföretag omförmälda villkor för en tryggad rätt till vägmarken icke blivit uppfyllda. Sålunda torde i ett ej så ringa antal fall vägmarken hava tagits i anspråk utan att överenskommelsen om markens upplåtande erhållit lagenlig form. Där laga fång till marken föreligger, har vägstyrelsen mången gång försummat att avsöndra vägmarken och lagfara fånget. Något skydd gentemot ett anspråk på vägmarken från ny ägare av den fastighet, vartill marken hör, förefinnes icke i dylika fall för vederbörande väghållningsdistrikt. Härtill kommer, att åtgärder för befriande av vägmarken från ansvar för huvudfastigheten besvärande inteckningar endast ytterst sällan torde hava vidtagits. Otänkbart är sålunda icke, att vägmark kan komma att exekutivt försäljas för gäldande av intecknat belopp, varför betalning ej kan utgå ur köpeskillingen för huvudfastigheten. I såväl förra som senare fallet löper vederbörande väghållningsdistrikt risk att nödgas antingen ånyo utgiva betalning för vägmarken eller nedlägga vägen.

Det osäkerhetstillstånd, som sålunda råder i fråga om en säkerligen ej oväsentlig del av våra nuvarande allmänna vägar, verkar tydligen olägligt i många avseenden. Såsom riksdagen i den förutnämnda skrivelsen den 15 mars 1912 framhållit och vägkommissionen närmare utvecklat, måste följaktligen ett påtagligt behov anses föreligga att genom lagstiftning bereda det allmänna trygghet i förfoganderätten till dessa vägar.

Vad beträffar de vägar, som framdeles komma att anläggas, kan behovet av lagstiftningsåtgärder uti ifrågavarande hänseende möjligen synas vara mindre trängande. Det torde nämligen kunna förväntas, att sedan uppmärksamheten fästs å förhållandet, väghållningsdistrikten vid kommande förvärv av vägmark skola låta sig angeläget vara att såväl upprätta lagliga fångeshandlingar som genom lagfart trygga förvärven. Härtill kommer, att genom lagen den 14 juni 1929 om begränsning eller avlösning av avstyckat områdes ansvar för inteckning i stamfastigheten möjlighet beretts att på ett enklare

sätt än som förut stod till buds få avstyckade områden befriade från ansvar för stamfastigheten besvärande inteckningar. Emellertid får det ej förbises, att de kostnader och den omgång, som äro förenade med vägmarkens avskiljande från huvudfastigheten och lagfarts vinnande, vid mindre vägföretag såsom de numera allt talrikare omregleringarna och breddningarna av äldre vägar ofta icke kunna anses stå i skäligt förhållande till värdet av den vägmark, om vilken är fråga. Av denna anledning har riksdagen, såsom i det föregående närmare omförmälts, uttalat tvivel om lämpligheten av att för tryggande av rätten till allmänna vägar tillita ett mer eller mindre vidlyftigt och kostsamt lagfartsförfarande. Såväl inom som utom riksdagen hava framförts krav på förenklingar uti förevarande hänseende.

Denna lagstiftningsfråga synes vara av den angelägna och brådskande beskaffenhet, att densamma med det snaraste bör bringas till lösning. Med hänsyn till frågans fristående natur kunna icke några betänkligheter möta mot att densamma brytes ut ur det komplex av spörsmål, som vid en förestående revision av väglagen böra komma under omprövning, och göres till föremål för särskild lagstiftning. Härtill lärer desto större anledning föreligga, som den antydda revisionen av väglagen på grund av de många och svårlösta frågor, vilka därvid möta, torde komma att taga en ganska avsevärd tid i anspråk.

Bland de åtgärder, som äro tänkbara för betryggande av det allmännas förfoganderätt till vägmark, synes företräde böra givas åt vägkommissionens förutnämnda förslag om införande av legal vägrätt. Genom lagfästandet av en dylik rätt torde det eftersträvade målet kunna vinnas på ett enkelt och praktiskt sätt utan att väghållningsdistrikten som regel betungas med särskilda kostnader utöver dem, som äro nödiga för förvärvet av vägmarken. Som en väsentlig vinst framstår, att förvärvandet av vägmarken icke bindes vid tyngande och tidsödande former.

Det nu utarbetade förslaget till lag om vägrätt åsyftar allenast att reglera sådana upplåtelser av vägmark, som tillkommit på frivillighetens väg genom överenskommelse mellan vederbörande väghållningsdistrikt och markens ägare. Förslaget avser således ej att göra rubbning i de principer för tvångsinlösen av vägmark, som kommit till uttryck i expropriationslagen. Då enligt berörda lag expropriation kan ske med nyttjanderätt, förefinnes redan möjlighet för väghållningsdistrikt att i denna ordning vinna samma förfoganderätt till marken, som det föreliggande förslaget avser att skapa vid frivilliga upplåtelser.

Såsom i det föregående redan antytts, är det föreliggande lagförslaget i huvudsak byggt på samma principer, som det för 1922 års riksdag framlagda förslaget till ny väglag innehöll uti ifrågavarande hänseende. Endast i ett par punkter hava mera väsentliga avvikelser skett från sistnämnda förslag.

Enligt 1922 års proposition var vägrätten underkastad den begränsningen, att densamma ej skulle gälla mot innehavare av inteckning eller annan sakrätt, varav marken besvärades, då den togs i anspråk för allmän väg. Detta innebar, att om vid utbud å exekutiv auktion av den fastighet, till vilken vägmarken hörde, med den belastning, som vägrätten utgjorde, köpeskillingen icke

uppginge till belopp, som täckte nämnda rättsägares fordringar, fastigheten skulle utbjudas utan berörda belastning. Vägrätten skulle följaktligen i dylikt fall kunna gå förlorad. Tydligt är, att vid utformandet av bestämmelserna om vägrätt tillbörligt skydd bör beredas innehavare av sakrätt, som uppkommit tidigare än vägrätten. Men det torde näppeligen vara lämpligt eller erforderligt att av denna anledning låta vägrätten vid exekutiv försäljning av fastigheten vika för sådan sakrätt. Det allmännas intresse att ostört disponera vägmarken synes vara så starkt, att vägrätten bör få bestå under alla förhållanden. Inteckningshavarnas befogade anspråk torde kunna vederbörligen tillgodoses, genom bestämmelse, att de för den skada, som av vägrätten vållas, få njuta ersättning av väghållningsdistriktet. För intecknat belopp, som på grund av vägrätten icke kan uttagas ur fastigheten, skulle alltså väghållningsdistriktet svara gentemot inteckningshavaren. Då en dylik anordning icke torde kunna förringa inteckningshavarnas säkerhet till betalning, synas näppeligen av hänsyn till fastighetskrediten några betänkligheter möta mot en jämkning av förslaget i antydd riktning. Tänkbart är, att bestämmelserna kunna medföra, att ett väghållningsdistrikt under vissa förhållanden blir nödsakat att utgiva ersättning för mark, som den en gång till fullo betalt till ägaren. En dylik konsekvens var emellertid möjlig jämväl enligt 1922 års förslag och torde knappast kunna undvikas. Fallet torde dock inträffa ytterst sällan, och några mera betydande kostnader torde därav, såsom lagrådet 1922 erinrat, sannolikt icke kunna uppkomma.

I 1922 års förslag var vägrättens uppkomst beroende allenast av det faktiska förhållandet, att mark tagits i anspråk för allmän väg. Laga åtkomst till marken var utan betydelse för vägrätten. Om vägmarken tagits i anspråk utan jordägarens tillstånd, var denne allenast hänvisad till att göra ersättningsanspråk gällande gentemot väghållningsdistriktet. Det synes emellertid betänkligt att tillerkänna blotta besittningstagandet av marken en dylik avgörande betydelse. För mången jordägare komme detta säkerligen att verka stötande. Ej heller synes det vara påkallat av de föreliggande förhållandena. För vägrättens uppkomst torde sålunda i regel böra uppställas fordran på att marken blivit av jordägaren frivilligt upplåten för vägändamålet.

Det bör emellertid ej förbises, att upplåtelse av vägmark, särskilt då fråga är om obetydliga eller mindre värdefulla områden, ofta sker allenast genom en muntlig överenskommelse mellan jordägaren och vägstyrelsen. Det torde knappast kunna antagas, att ifrågavarande lagförslags genomförande skall komma att medföra någon ändring härutinnan. För såvitt man ej vill för vägrättens uppkomst fordra, att skriftligt avtal om markens upplåtande träffats — något, som näppeligen torde vara av behovet påkallat — måste man således räkna med att muntliga avtal allt framgent komma att avslutas i ej ringa omfattning. Sådana avtal erbjuda emellertid efter en tids förlopp stora svårigheter i bevisningshänseende. För undanröjande av de olägenheter, som härav vållas, har i förslaget upptagits bestämmelse, att vägrätt skall, ändå att avtal om upplåtelse av marken icke visas, anses medgiven, såframt icke senast inom ett år efter

det vägen öppnats för samfärdsel markens ägare framställt erinran mot att marken tagits i anspråk för vägen.

I anledning av den föreslagna lagen om vägrätt påkallas mindre jämkningar dels i lagen den 14 juni 1907 om nyttjanderätt till fast egendom dels ock i lagen den 12 maj 1917 om expropriation.

Speciell motivering. Beträffande de särskilda bestämmelserna i lagförslagen må erinras följande.

1) Förslaget till lag om vägrätt.

1 §.

I denna paragraf angives innebörden av vägrätten. Såsom redan i det föregående har antytts, utgör vägrätten en rätt för det allmänna att med företräde framför alla sakrättsägare använda vägmarken till allmän väg. Den förutsätter i princip för sin uppkomst, att det allmänna genom vederbörande väghållningsdistrikt i laga ordning förvärvat dispositionsrätt till marken på grund av ett laga fång eller en nyttjanderättsupplåtelse. Det som konstituerar uppkomsten av vägrätt är dock, att *vägen tages i bruk för samfärdsel.* Detta förhållande medför samma rättsverkan som lagfart till tryggande av äganderättsfång och inteckning till skyddande av nyttjanderätt.

Tydligt är, att lagen endast avser sådana vägar, som enligt gällande lag om väghållningsbesvärets utgörande på landet äro att anse såsom allmänna. Den äger alltså tillämpning å landsvägar, bygdevägar och ödebygdsvägar, vilka tillkommit i laga ordning.

Det har redan erinrats, att vägrätten uppkommer först i och med det att marken börjat begagnas såsom allmän väg. Det är nämligen angeläget, att för vägrättens inträde bestämmes en tidpunkt, som är lätt att fastställa och dessutom förenad med en viss publicitet. Vill man ej för vägrättens uppkomst uppställa fordran på inskrivning — en anordning, vilken med hänsyn till därmed förenad omgång och kostnad, synes mindre ändamålsenlig — torde vägens öppnande för allmän trafik vara den uti berörda hänseenden lämpligaste begynnelsepunkten för vägrätten.

I överensstämmelse med 1922 års förslag avser vägrätten allenast sådant nyttjande av marken, som erfordras för vägändamålet. Däri ingår således, såsom vägkommissionen närmare utvecklat, varje användande av vägmarken för framförande av den allmänna trafiken, men även alla dispositioner, som erfordras för ett behörigt underhåll av vägen, inbegripas i vägrätten. Å vägmarken växande träd, som äro till hinder för trafiken, få sålunda de väghållningsskyldiga borttaga. (Jmfr rättsfall i N. J. A. 1926: 119.)

Vägrätten äger liksom enligt tidigare förslag bestånd, så länge vägen användes såsom allmän väg. Nedlägges vägen, upphör rätten och markens ägare är berättigad att fritt förfoga över densamma.

Uti andra stycket av 1 § har lämnats närmare förklaring om vilken mark vägrätten avser. Bestämmelsen överensstämmer i huvudsak med 2 § i 1922 års

förslag. Enligt berörda förslag skulle jämväl i samband med vägen liggande upplagsplats höra till vägen. Någon motsvarande föreskrift har emellertid ej uppptagits i förevarande förslag. Det synes nämligen knappast böra ifrågakomma, att dylika platser, vilka kunna vara av mycket skiftande storlek och beskaffenhet, förvärvas med vägrätt.

2 §.

Beträffande denna paragraf hänvisas till vad i det föregående anförts. Tilläggas må allenast, att sådan erinran från jordägarens sida, som enligt paragrafen utgör hinder för uppkomsten av vägrätt, kan ske helt formlöst. Sålunda är ej erforderligt, att markägaren inom den stadgade tiden uttagit stämning eller sökt handräckning rörande avstängning av vägen. Emellertid är tydligt att, om väghållningsdistriktet i tvist om förefintligheten av vägrätt bestrider, att erinran skett, ägaren måste vara beredd att förebringa bevisning därom, då eljest avseende icke torde kunna fästas vid hans påstående. Uppkommer vägrätt under de omständigheter, som angivas i förevarande paragraf, är jordägaren uppenbarligen oförhindrad att gentemot väghållningsdistriktet göra gällande det ersättningsanspråk, vartill han kan äga fog. Närmare bestämmelse härom meddelas i 3 §.

3 §.

Det avtal om markens upplåtande, som ligger till grund för vägrätten, torde böra vara bindande för ny ägare, mot vilken vägrätten gäller, icke blott i avseende å förfoganderätten till marken utan jämväl i fråga om de villkor, som förbundits med upplåtelsen. Har alltså mellan vederbörande väghållningsdistrikt och markens ägare överenskommits, att marken skall upplåtas utan ersättning, eller att visst vederlag skall utgå antingen på en gång eller i årlig avgäld, bör en senare ägare till marken icke kunna göra gällande några ytterligare krav mot väghållningsdistriktet för markens begagnande. Har däremot marken tagits i anspråk för allmän väg utan att någon uppgörelse träffats angående vederlag därför, bör det tydligen stå markägaren öppet att, i fall denna fråga ej kan lösas genom överenskommelse mellan kontrahenterna, påkalla prövning av densamma i laga ordning. Bestämmelser härom meddelas i denna paragraf.

4 §.

Såsom i det föregående erinrats, äger enligt förslaget i vissa fall innehavare av inteckning eller annan sakrätt, som besvärar vägmarken, att av väghållningsdistriktet erhålla gottgörelse för den skada, som vägrätten vållar. Bestämmelser härom meddelas i 4 och 5 §§. Förutsättning för skadeståndsskyldighet är, att den ifrågavarande rättigheten besvärade marken redan då vägen öppnades för samfärdsel. Har sakrätt till marken uppkommit efter nämnda tidpunkt, är innehavaren icke berättigad till någon ersättning.

I denna paragraf behandlas frågan om ersättning till innehavare av penninginteckning eller därmed likställd fordran. Grunden till väghållningsdistriktets ersättningsplikt utgör i detta fall, att för väganläggningen tagits i anspråk en så väsentlig eller värdefull del av fastigheten, att den återstående delen icke förslår till täckande av de inteckningar, som besvära fastigheten. Huruvida dylik skada uppkommit i följd av vägrätten, kan med säkerhet bedömas först sedan det vid en exekutiv försäljning av fastigheten eller därmed jämförlig förrättning visat sig, att full betalning för fordringen ej kunnat erhållas ur köpeskillingen. I sådant fall bör fordringens innehavare äga att av väghållningsdistriktet utbekomma så stor del av det bristande beloppet, som enligt uppskattning borde hava kunnat vinna täckning, därest fastigheten icke varit besvärad av vägrätten.

5 §.

Enligt allmänna regler gäller, att om någon för samma tid upplåtit nyttjanderätt till sin fastighet åt flera, vid tvist dem emellan den upplåtelse skall äga företräde, varför inteckning först söktes. Har inteckning sökts samtidigt för båda rättigheterna, äger den upplåtelse, som först skedde, företräde. Sistnämnda regel gäller jämväl, därest inteckning icke sökts för någondera upplåtelsen. Andra kollisioner mellan begränsade sakrätter löses på liknande sätt.

Då fråga är i vad mån innehavare av rättighet, som nu nämnts, bör erhålla rätt till skadestånd av väghållningsdistriktet för men, som vållas av vägrätten, torde en viss avvikelse från nu berörda allmänna principer vara ofrånkomlig. En konsekvent tillämpning av dessa principer med den tanke, som ligger till grund för förslaget, nämligen att vägens öppnande för samfärdsel bör medföra samma rättsverkan, som om inteckning för vägrätten sökts vid sagda tidpunkt, skulle leda till att allenast innehavare av sådan nyttjanderätt, servitutsrätt eller annan dylik rättighet, för vilken *inteckning* sökts före vägens öppnande, skulle erhålla rätt till skadestånd. En dylik lösning är emellertid mindre tilltalande. Därigenom bleve t. ex. en arrendator, som underlåtit att inteckna sitt kontrakt, försatt i en sämre situation än om expropriation av vägmarken ägt rum. Enligt expropriationslagen göres nämligen icke någon åtskillnad mellan intecknad rättighet av ifrågavarande beskaffenhet och sådan, som icke äger skydd av inteckning. Förslaget har därför erhållit den utformningen, att i regel varje innehavare av rättighet, varom nu är fråga, skall vara berättigad att erhålla ersättning av väghållningsdistriktet för skada eller intrång i följd av vägrätten, under förutsättning allenast, att rättigheten besvärade marken vid tidpunkten för vägens öppnande. Endast för det fall att rättigheten grundar sig på avtal, som tillkommit *efter* det överenskommelse träffats om markens upplåtande till vägen, skall enligt förslaget avseende fästas vid huruvida inteckning sökts eller ej.

6 §.

Då i tvister om ersättning enligt 3, 4 eller 5 § kunan uppkomma rena rättsfrågor, torde dylika tvister böra avgöras i vanlig domstolsordning. Rätt domstol bör tydligen vara domstolen i den ort, där marken är belägen.

I detta sammanhang framställer sig frågan, huru domstol skall förfara, om det i tvist om ersättning upplyses, att expropriation blivit sökt beträffande marken. Tydligt är, att om stämning i expropriationsmålet redan utfärdats, den jämlikt denna lag väckta talan bör avvisas. Har expropriationsfrågan icke fortskridit så långt, att stämning ägått, torde målet böra förklaras vilande i avbidan på huruvida expropriation kommer till stånd. Att märka är, att en beviljad expropriationsrätt förfaller, därest densamma icke fullföljes genom stämning inom viss utsatt tid. Fullföljes ej expropriationen, föreligger uppenbarligen intet hinder för talans prövning enligt förevarande lag.

Det torde vara lämpligt, att väghållningsdistrikt beredes möjlighet att få samtliga tvistiga ersättningsanspråk rörande ett vägföretag avgjorda i ett sammanhang. Talan om ersättning bör därför kunna väckas jämväl av väghållningsdistrikt.

Av vikt är, att slutlig uppgörelse beträffande ersättningsanspråk framtvingas inom en tid, då tillförlitlig uppskattning av skadan kan åstadkommas. Skäl synes sålunda föreligga, att i förevarande fall stadga en särskild kortare preskriptionstid. Jämväl faran, att väghållningsdistrikten efter en längre tids förlopp utsättas för ohemula krav, torde motivera en dylik bestämmelse. Det må erinras, att särskild preskriptionstid finnes stadgad i ett flertal författningar. Sålunda har en tvåårig preskriptionstid införts beträffande fordringsanspråk på grund av arrende- och hyresavtal samt rörande vissa ersättningsanspråk för skada av elektrisk anläggning. I överensstämmelse härmed har i förevarande paragraf föreslagits, att talan om ersättning skall anhängiggöras inom två år, räknat i fall, som avses i 3 eller 5 §, från det vägen öppnades för samfärdsel och i fall, varom i 4 § sägs, från det förlusten inträdde, vid äventyr att rätten till talan eljest är försutten.

7 §.

De ersättningsfrågor, som avses i föreliggande förslag, torde säkerligen i åtskilliga fall icke kunna avgöras utan besiktning av marken. Då de merendels torde röra sig om ganska ringa belopp, skulle genom syn av häradsrätten vederbörande väghållningsdistrikt, vilket i regel lärer komma att få bära rättegångskostnaden, åsamkas utgifter, som icke kunna anses stå i skäligt förhållande till de värden, varom tvistas. Av denna grund har föreslagits, att rätten, om den finner det erforderligt, äger utse tre ojäviga gode män att efter syn avgiva yttrande med förslag rörande ersättning för skada eller intrång, som förorsakas av vägrätten. Uppenbart är, att rätten i sitt utslag icke är bundet av ett dylikt yttrande utan äger att fritt pröva, vilket värde bör tillerkännas detsamma.

8 §.

Vid bestämmande av ersättning, varom i förslaget är fråga, torde de principer, som stadgats för fastställande av expropriationsersättning, böra vinna tillämpning, i den mån förhållandena äro likartade dem, som föreligga vid

expropriation. I första stycket av denna paragraf har därför upptagits en bestämmelse, motsvarande 9 § expropriationslagen.

I andra stycket har införts en erinran om att vid bestämmande av ersättning till markens ägare skall såvitt möjligt tagas hänsyn till vad väghållningsdistriktet kan komma att utgiva i ersättning till innehavare av fordringsinteckning eller annan sakrätt. Då förslaget förutsätter, att väghållningsdistriktet ej skall gentemot markens ägare hava regressrätt för det skadestånd, som distriktet kan kännas skyldigt utgiva till inteckningshavare, måste tydligen, i den mån vidden av denna ersättningsskyldighet låter sig bedöma, skälig jämkning ske av det belopp, som skall utgå till markägaren.

9 §.

Vid expropriation åligger det den expropierande att gälda all av expropriationen föranledd kostnad. Beträffande motiven till denna föreskrift anförde 1908 års expropriationskommitté bland annat, att kommittén funnit övervägande billighetsskäl tala för att en sakägare, utan risk att drabbas av någon kostnad, skulle kunna få egendomens värde bestämt av sakkunniga och opartiska värderingsmän. Att han icke utan vidare ville godkänna den exproprierandes anbud, behövde nämligen icke bero på någon tredska, även om uppskattningen sedermera skulle visa, att anbudet vore tillfredsställande. Det vore möjligt, att sakägaren, som kanske aldrig haft en tanke på att avhända sig sin egendom, icke själv kände dess värde. Den behövliga utredningen borde göras på den exproprierandes bekostnad.

Den rättsgrundsats, som sålunda fastslagits i expropriationslagen, synes i princip böra äga motsvarande tillämpning i mål om ersättning enligt den föreslagna lagen om vägrätt. På frågan bör ej inverka, om rättegången anhängiggjorts av distriktet självt eller av motparten. Emellertid bör det ej förbises, att en bestämmelse om skyldighet för väghållningsdistriktet att under alla förhållanden ersätta motparten rättegångskostnaden sannolikt komme att framkalla obefogade tvister samt försvåra åstadkommandet av överenskommelser mellan kontrahenterna. I förslaget har därför vidtagits viss modifikation av regeln, innebärande möjlighet för rätten att, där den med hänsyn till omständigheterna finner det skäligt, annorlunda förordna om gäldandet av rättegångskostnaderna.

10 §.

Det torde ofta inträffa, att olika delar av väg öppnas för trafik på skilda tider. Tydligt är, att i sådant fall vägrätt uppkommer i den mån vägmarken upplåtes för samfärdsel. Skulle delar av vägmark, som tillhör samma fastighet, upplåtas för samfärdsel på olika tider, bör vägrätt till denna mark anses föreligga först då marken i sin helhet blivit iordningsställd och öppnad för trafik eller med andra ord vid den senaste tidpunkten.

Utlägges äldre väg till större bredd, bör givetvis vad i denna lag stadgas om väg gälla allenast den nya vägdelen.

11 §.

I det föregående är redan framhållet, att vägrätten upphör, därest vägen nedlägges. Vid bedömandet av denna fråga böra de principer, som i 10 § uttalats beträffande uppkomsten av vägrätt, äga motsvarande tillämpning.

Nedlägges vägen, får vägmarken disponeras av den, som enligt allmänna rättsprinciper har äganderätten till marken. 68 § expropriationslagen stadgar för motsvarande fall, att ägaren skall vara pliktig att utgiva lösen för marken. En sådan bestämmelse synes emellertid mindre lämplig i fråga om mark, som upplåtits med vägrätt. I dylikt fall torde vara billigt, att markägaren är berättigad att förfoga över marken utan någon ersättning till väghållningsdistriktet. Detta bör emellertid äga rätt att bortföra bro, trumma samt vad det eljest påkostat å marken. Begagnar sig ej väghållningsdistriktet av denna rätt inom viss tid efter det anmaning därom skett, böra anläggningarna tillfalla markens ägare. Bestämmelser i sistnämnda hänseenden hava upptagits i denna paragraf. De överensstämma i huvudsak med motsvarande stadganden i 70 § expropriationslagen och 2 kap. 18 § allmänna nyttjanderättslagen.

12 §.

Denna lag avser icke blott allmänna vägar på landet utan jämväl sådana vägar inom område i stad, vilket ej ingår i fastställd stadsplan.

Övergångsbestämmelserna.

Såsom närmare utvecklats i det föregående, är denna lag avsedd att gälla jämväl vägar, som tillkommit före lagens ikraftträdande. I fråga om dylika vägar bör den i 6 § stadgade preskriptionstiden räknas tidigast från lagens ikraftträdande.

2) Förslaget till lag om ändrad lydelse av 1 kap. 8 § i lagen den 14 juni 1907 om nyttjanderätt till fast egendom.

I det föregående har framhållits, att vägrätten förutsätter en upplåtelse av marken till väghållningsdistriktet. Denna upplåtelse kan ske antingen under äganderätt eller ock med nyttjanderätt. Beträffande dylik nyttjanderättsupplåtelse böra tydligen bestämmelserna i 1 kap. nyttjanderättslagen om viss maximitid m. m. icke äga tillämpning. I 8 § av sagda kapitel har därför intagits en erinran härom.

3) Förslaget till lag om ändring i viss del av lagen den 12 maj 1917 om expropriation.

Enligt 68 § expropriationslagen får mark, som exproprierats med nyttjanderätt men ej längre användes för sitt ändamål, återlösas av ägaren, försåvitt talan därom instämmes inom tjugo år efter det expropriationen fullbordades. Under 11 § i förslaget om vägrätt har framhållits, att en dylik bestämmelse vore mindre lämplig i fråga om vägmark. Enligt sagda lagförslag är därför ägaren, om allmän väg nedlägges, berättigad att återtaga vägmarken utan lösen. Uppenbarligen är det emellertid mindre tillfredsställande, att olika bestämmelser gälla i detta fall och i det fall, då vägmarken exproprierats under nyttjanderätt. Av denna anledning har vidtagits en mindre jämkning av expropriationslagen. Efter 79 § har införts en ny paragraf, upptagande i sak enahanda föreskrifter, som 11 § i förslaget om vägrätt innehåller.

Förslag
till
Lag
om vägrätt.

Härigenom förordnas som följer:

1 §.

Varder mark med ägarens begivande tagen i anspråk för allmän väg, må marken, sedan vägen öppnats för samfärdsel, nyttjas för sådant ändamål utan hinder av den rätt, som kan tillkomma ny ägare eller annan.

Vägrätt, varom nu sagts, gälle så länge vägen användes för sitt ändamål.

Vägrätten avser, förutom vägbana, jämväl vägren, slänt, bankett och dike, som erfordras för vägen.

2 §.

Ändå att avtal om upplåtelse av marken icke visas, skall vägrätt anses medgiven, såframt ej markens ägare senast inom ett år efter det vägen öppnats för samfärdsel framställt erinran mot att marken tagits i anspråk.

3 §.

Innebär ej medgivande, som avses i 1 §, att marken skall upplåtas utan ersättning, och har ej heller visst vederlag för upplåtelsen avtalats, vare ägaren berättigad att av väghållningsdistriktet undfå ersättning enligt vad nedan sägs.

4 §.

Häftar marken, då vägen öppnas för samfärdsel, på grund av sökt eller beviljad inteckning eller jämlikt 11 kap. 2 § jordabalken för fordran, samt visas, att vägrätten förorsakat förlust å denna, äge fordringens innehavare rätt till ersättning av väghållningsdistriktet mot avskrivning å handling, varå fordringen grundas.

5 §.

Besväras marken, då vägen öppnas för samfärdsel, av nyttjanderätt, servitutsrätt eller annan sakrätt, som ej avses i 4 §, och vållar vägrätten skada eller intrång i rättigheten, skall vad i nämnda paragraf stadgas äga motsvarande tillämpning, utan så är att rättigheten grundar sig på avtal, som tillkommit först efter det överenskommelse träffats om markens upplåtande till vägen, och inteckning för rättigheten icke sökts, innan vägen öppnades för samfärdsel.

6 §.

Den, som vill vinna fastställelse av ersättningsanspråk, instämme sin talan till rätten i den ort, där marken är belägen, inom två år räknat i fall, som avses i 3 eller 5 §, från det vägen öppnades för samfärdsel och i fall, varom i 4 § sägs, från det förlusten inträdde. Försummas det, vare rätten till talan försutten.

Talan, som nu sagts, må jämväl anhängiggöras av väghållningsdistriktet.

7 §.

Föres talan om ersättning, må rätten, om den finner det erforderligt, utse tre ojäviga gode män att efter syn avgiva yttrande med förslag till ersättning för skada eller intrång, som av vägrätten förorsakas.

8 §.

Föranleder vägföretaget, förutom skada eller intrång, jämväl nytta för den fastighet, vartill marken hör, skall ersättning för sådant men gäldas endast i den mån det överstiger nyttan.

Vid bestämmande av ersättning enligt 3 § skall, såvitt möjligt, tagas hänsyn till vad väghållningsdistriktet enligt 4 och 5 §§ kan antagas komma att utgiva.

9 §.

Väghållningsdistriktet åligger att gottgöra motparten hans utgifter å målet, där ej rätten med hänsyn till omständigheterna finner skäligt annorlunda förordna.

10 §.

Hava vid ett vägföretag delar av väg, vilka tillhöra samma fastighet, öppnats för samfärdsel på skilda tider, skall i de avseenden, varom denna lag förmäler, så anses, som om de alla hade öppnats för samfärdsel först vid den senaste tidpunkten.

Vid utläggning av äldre väg till större bredd skall vad i denna lag sägs om väg avse allenast den nya vägdelen.

11 §.

Nedlägges vägen, vare väghållningsdistriktet berättigat att bortföra bro, trumma samt vad det eljest å marken påkostat; återställe dock, där så sker, marken i det skick, vari den befann sig, då den togs i anspråk för vägen. Är ej vad sålunda må från marken skiljas bortfört inom nittio dagar efter det anmaning därom skett, tillfalle det markens ägare.

12 §.

Denna lag äger icke tillämpning inom område, som ingår i fastställd stadsplan.

I fråga om annan mark i stad skall vad ovan är stadgat beträffande väghållningsdistrikt gälla staden.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1930 men äger tillämpning jämväl i avseende å mark, som dessförinnan tagits i anspråk för allmän väg; dock skall den i 6 § stadgade tid för anhängiggörande av talan om ersättning räknas från dagen för lagens ikraftträdande, där det förhållande, från vilket tiden skall räknas, inträtt före sagda dag.

Förslag
till
Lag
om ändrad lydelse av 1 kap. 8 § i lagen den 14 juni 1907 (nr 36 s. 1) om nyttjanderätt till fast egendom.

Härigenom förordnas, att till 1 kap. 8 § i lagen den 14 juni 1907 om nyttjanderätt till fast egendom skall fogas ett nytt tredje stycke av följande lydelse:

Om nyttjanderätt till mark, som tagits i anspråk för allmän väg, är särskilt stadgat.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1930.

Förslag
till
Lag
om ändring i viss del av lagen den 12 maj 1917 (nr 189) om expropriation.

Härigenom förordnas, att i lagen den 12 maj 1917 om expropriation skall införas en ny paragraf med beteckning 79 a § av följande lydelse:

79 a §.

Har mark, som med nyttjanderätt exproprierats för allmän väg, ej kommit till användning för sådant ändamål, eller nedlägges vägen, vare markens ägare berättigad att utan lösen, varom i 68 § sägs, och oberoende av där stadgad begränsning av tiden för talans anhängiggörande förfoga över marken.

Väghållningsdistriktet vare i fall, som nu sagts, berättigat att bortföra bro, trumma samt vad det eljest å marken påkostat; återställe dock, där så sker, marken i det skick, vari den vid expropriationen befann sig. Är ej vad sålunda må från marken skiljas bortfört inom nittio dagar efter det anmaning därom skett, tillfalle det markens ägare utan lösen.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1930.