

## Nr 11.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om tillägg till lagen den 3 september 1939 (nr 608) om enskilda vägar; given Stockholms slott den 21 december 1951.*

Under återopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed jämlikt § 87 regeringsformen föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till lag om tillägg till lagen den 3 september 1939 (nr 608) om enskilda vägar.

## GUSTAF ADOLF.

*Hj. R. Nilson.*

---

### Propositionens huvudsakliga innehåll.

1. Beträffande grunderna för fördelning av skyldigheten att delta i väghållning stadgas i 11 § lagen om enskilda vägar att fördelningen skall ske med hänsyn till den omfattning, vari fastigheterna beräknas komma att begagna vägen, dock att ej å någon fastighet må läggas större andel än som svarar mot dess nytta av vägen.

I detta hänseende föreslås för skogsvägarnas del ett särskilt stadgande av innehåll att, då särskilda skäl därtill äro, vid fördelning av väghållningsskyldigheten mellan skogsfastigheter jämkning i principen om omfattningen av begagnandet såsom grund för fördelningen må ske med hänsyn till vad som kan finnas skäligt för främjande av god skogshushållning.

2. Väghållningsskyldigheten skall enligt lagen om enskilda vägar av de väghållningsskyldiga fullgöras antingen gemensamt efter vid förrättning fastställda andelstal eller efter vägdelning (väglotter).

Systemet med andelstal vid gemensam väghållning föreslås i fråga om skogsvägar bliva kompletterat så att möjlighet skapas att vid förrättning bestämma att uttaxering av bidrag för väghållning i första hand skall, helt eller till viss angiven del, ske i form av vägavgifter å skogsprodukter, som transporteras på vägen, och att uttaxering på grund av andelstal i sådant hänseende skall ske endast om och i den mån vad som influtit genom vägavgifter icke förslår till gäldande av samfällighetens på dessa andelstal belöpande utgifter. Vägavgifter må tillämpas endast i fall där det befinnes lämpligen kunna ske. Även s. k. slitageersättning må kunna bestämmas skola utgå i form av vägavgifter. Vid förrättning skall fastställas till vilka högsta och lägsta belopp vägavgifter må bestämmas. För debiteringen av vägavgifter föreslås deklARATIONSSKYLDIGHET för dem som äga begagna vägen för utforsling av skogsprodukter mot erläggande av vägavgift.

De föreslagna ändringarna ha upptagits i ett nytt kapitel i lagen, 4 kap., med rubriken »Skogsvägar».

## F ö r s l a g

till

## L a g

Om tillägg till lagen den 3 september 1939 (nr 608) om enskilda vägar.

Häri genom förordnas att till lagen den 3 september 1939 om enskilda vägar skall fogas ett nytt kapitel, betecknat 4 kap., av nedan angiven lydelse.

### 4 KAP.

#### Skogsvägar.

#### 94 §.

I fråga om väg, som huvudsakligen är avsedd för utforsling av skogsprodukter från skog (*skogsväg*), skola, förutom vad i 1 kap. finnes föreskrivet, de i 2 kap. meddelade bestämmelserna äga tillämpning med de avvikelser i särskilda fall som nedan stadgas.

#### 95 §.

Då särskilda skäl därtill äro, må vid fördelning av väghållningsskyldigheten för skogsväg mellan fastigheter, å vilka skog finnes, jämkning i de i 11 § stadgade grunderna ske med hänsyn till vad som kan finnas skäligt för främjande av god skogshushållning; dock må ej i något fall å fastighet läggas större andel än som svarar mot dess nytta av vägen.

#### 96 §.

Beträffande gemensam väghållning å skogsväg må, om det finnes lämpligen kunna ske, vid förrättning bestämmas, att uttaxering av bidrag för väghållning i första hand skall, helt eller till viss angiven del, ske i form av avgifter å skogsprodukter, som transporteras å vägen (*vägavgifter*). Även om så sker skola i vanlig ordning fastställas andelstal. Dessa skola dock ligga till grund för uttaxering endast i den mån det visar sig att den på dem belöpande kostnaden icke täckes av vägavgifter.

Meddelas beslut enligt första stycket skall vid förrättningen även fastställas, till vilka högsta och lägsta belopp vägavgifter i olika fall må bestämmas. Därvid skola de för fördelning av väghållningsskyldigheten gällande grunderna iakttagas.

## 97 §.

Vid förrättning må jämväl bestämmas, att sådan ersättning som avses i 9 § tredje stycket skall beträffande transport av skogsprodukter å skogsväg utgå i form av vägavgifter. Även i detta fall skall vid förrättningen fastställas, med vilka högsta och lägsta belopp sådana avgifter må uttagas.

## 98 §.

Det åligger envar som äger begagna skogsväg för utforsling av skogsprodukter mot erläggande av vägavgift att, i den mån styrelsen det begär och å tid som styrelsen bestämmer, varje år till denna lämna skriftliga uppgifter om den mängd skogsprodukter han under det senaste året transporterat och den mängd han under det kommande året ämnar transportera på olika delar av vägen.

Försummar någon att fullgöra honom enligt första stycket ålagd uppgiftsskyldighet, äger länsstyrelsen vid vite förelägga honom att fullgöra sådan skyldighet.

## 99 §.

Har vid förrättning eller genom dom bestämts, att kostnad för väghållning skall gäldas medelst vägavgifter, må frågan därom eller om avgifternas högsta och lägsta belopp återupptagas vid ny förrättning, förutom i fall som i 65 § avses, sedan fem år förflutit från det frågan om avgifterna blivit genom förrättning eller dom avgjord eller efter den kortare tid som vid förrättning eller genom dom kan hava bestämts för avgifternas giltighet.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1952.

Ändå att förrättningsförfarande inletts före nämnda dag, må vad nu stadgats tillämpas å ärendets prövning och fortsatta handläggning, såframt ej förrättningen blivit före nämnda tidpunkt förklarad avslutad. Har väghållningsskyldighet blivit bestämd i enlighet med äldre lag, äger väghållningsskyldig påkalla ny förrättning för tillämpning av vad som stadgats om vägavgifter.

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför  
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Drottningholms  
slott den 3 februari 1950.*

N ä r v a r a n d e:

Statsministern ERLANDER, statsråden MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, DANIELSON, VOUGT, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG, WEIJNE, ANDERSSON, LINGMAN.

Efter gemensam beredning med cheferna för justitie- och jordbruksdepartementen anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson, fråga om *vissa ändringar i lagen om enskilda vägar* samt anför därvid följande.

I likalydande motioner till 1944 års lagtima riksdag (FK nr 257<sup>1</sup> och AK nr 420<sup>2</sup>) begärdes utredning och förslag angående fördelning av kostnad för byggande och underhåll av skogsvägar. Väglagens principer ansågos ej lämpliga och rättvisa i ett sådant fall, då en skogsägare hade mycken avverkningsbar skog, medan en annan hade ännu icke avverkningsbar skog och således ringa användning för vägen under de närmaste åren. Underhållsfrågan hade i många fall, där förrättning enligt väglagen ej hållits, ordnats så, att saluvirket belastats med viss avgift per kubikmeter eller kubikfot att användas till vägens underhåll och amortering av den del av vägstodnaderna, som ej täcktes av statsbidrag, eller alltså samma grunder som för amortering och underhåll av flottleder.

Jordbruksutskottet inhämtade yttranden från skogsstyrelsen och Sveriges skogsägareföreningars riksförbund, vilka förordade den begärda utredningen. Utskottet tillstyrkte i sitt utlåtande (nr 38) enhälligt motionerna. Utan att närmare vilja fatta ståndpunkt till motionärernas förslag ansågo sig utskottet kunna tillstyrka en utredning i syfte att ernå en lämpligare grund för fördelning av kostnaderna. Vid utredningsarbetet borde beaktas den principiella skillnaden mellan anläggnings- och underhållskostnaderna. De senare kunde måhända lämpligen uttagas på det av motionärerna föreslagna sättet, d. v. s. enligt samma grunder som tillämpades beträffande amorterings- och underhållskostnader för flottleder. Beträffande anläggningskostnaderna borde även övervägas huruvida kostnaderna kunde fördelas med hänsyn i första hand till storleken av den areal och helst även bonitet och

<sup>1</sup> Herrar Björkman i Sunne och Velander i Sundsvall.

<sup>2</sup> Herrar Jonas Eriksson i Frägsta, Stattin i Överlänäs, And. Andersson i Gisselås, Jon. N. Jonsson i Fjåle, Eric Hansson i Vännäsby och Lars E. Andersson i Hedensbyn.

relativa skogstillgång, för vilken envar intressent i företaget kunde beräknas få nytta av detsamma. I övrigt ansåges ej lämpligt att uppdraga några riktlinjer för utredningsarbetet.

I skrivelse nr 271 hemställde riksdagen, att Kungl. Maj:t i enlighet med vad i utskottsutlåtandet förordats måtte låta verkställa utredning angående fördelning av kostnad för byggande och underhåll av skogsvägar samt för riksdagen framlägga de förslag i ämnet, vartill utredningen kunde föranleda.

Den 2 juni 1944 uppdrog Kungl. Maj:t åt skogsstyrelsen att i samråd med lantmäteristyrelsen och med beaktande av vad i utskottsutlåtandet anförts verkställa utredning och upprätta förslag. Sedermera medgav Kungl. Maj:t genom brev den 30 januari 1948 skogsstyrelsen att såsom sakkunnig vid utredningen anlita revisionssekreteraren Hugo Digman.

Därefter har skogsstyrelsen den 28 januari 1949 i samråd med lantmäteristyrelsen som eget förslag överlämnat en av den sakkunnige i samråd med styrelserna upprättad, den 3 december 1948 dagtecknad promemoria angående ändrade grunder för fördelning och uttagande av kostnad för byggande och underhåll av skogsvägar (SOU 1949: 34). I promemorian ha behandlats dels de allmänna grunderna för väghållningskostnadernas fördelning i fråga om skogsvägar och dels den speciella frågan om införande av vägavgifter.

Över promemorian med därvid fogat lagförslag ha efter remiss utlåtanden avgivits av domänstyrelsen, lantbruksstyrelsen, lantmäteristyrelsen (med bifogande av yttranden från samtliga överlantmätare och Sveriges förrättningsmannaförening för enskilda vägar), väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, samtliga skogsvårdsstyrelser, länsstyrelserna i Östergötlands, Jönköpings, Kronobergs, Älvsborgs, Västmanlands, Värmlands, Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, Riksförbundet landsbygdens folk, Sveriges industriförbund, Sveriges lantbruksförbund (med bifogande av yttrande från Sveriges skogsägareföreningars riksförbund), Sveriges skogsägareförbund och svenska vägföreningen. Därjämte må nämnas, att länsstyrelsen i Värmlands län bifogat yttranden från Värmlands förenade skogsägare, förening u. p. a., och Billeruds aktiebolag, att länsstyrelsen i Västernorrlands län bifogat yttranden från Medelpads skogsägareförening u. p. a., Kramfors aktiebolag och Sundsvallsbolagens gemensamma förvaltningsaktiebolag samt att vid länsstyrelsernas i Jönköpings, Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens läns yttranden fogats yttranden från vägförvaltningarna i länen.

Jag anhåller att nu få upptaga detta ärende till behandling.

#### Gällande bestämmelser.

De grundläggande principerna i *lagen den 3 september 1939 om enskilda vägar* äro, såvitt nu är i fråga, följande.

Väghållning omfattar byggande av väg, vägunderhåll och vinterväghållning.

I vägbyggnadsföretag, som är av synnerlig vikt för två eller flera fastigheters ändamålsenliga brukande, skola dessa samfällt deltaga. Vägunderhåll och vinterväghållning ombesörjes samfällt av de fastigheter, som ha nytta av vägen.

Skyldigheten att deltaga i väghållning fördelas mellan de fastigheter, vilka skyldigheten åligger, med hänsyn till den omfattning, vari de beräknas komma att begagna vägen, dock att ej å någon fastighet må läggas större andel än som svarar mot dess nytta av vägen.

Väghållningen skall av de väghållningsskyldiga utföras antingen gemensamt efter andelstal eller efter fördelning på väglotter.

Andelstalen ligga till grund för uttaxering för vägsamfällighetens medelsbehov, för fördelning av ansvarigheten för samfällighetens förbindelser och för rösträtt vid sammanträde med de väghållningsskyldiga.

Upplåtes rätt för fastighet att begagna väg som farväg utan att fastigheten åläggas att med viss andel deltaga i väghållningen, åligger fastigheten skyldighet att utgiva ersättning för slitning av vägbanan (»slitageersättning»), som skall utgå med visst belopp årligen i förskott.

Fördelning av väghållningsskyldigheten i andelstal eller väglotter och bestämmande av slitageersättning sker vid förrättning. Inträda ändrade förhållanden, som i synnerlig mån inverka på frågan, äger envar sakägare påkalla frågans återupptagande vid ny förrättning. Länsstyrelsen förordnar till förrättningsman lantmätare eller annan lämplig person. Förrättningsmannen skall, om han finner det nödigt eller någon av sakägarna begär det, biträdas av två gode män.

Vid gemensam väghållning (efter andelstal) skola fastigheterna utgöra en samfällighet, där styrelsen ombesörjer den gemensamma väghållningen. De väghållningsskyldigas rätt att besluta utövas å sammanträde, där rösträtten bestämmes efter de fastställda andelstalen (med vissa modifikationer). Vägsamfällighetens medelsbehov skall, där det ej fylles genom andra inkomster, täckas genom uttaxering. Styrelsen uppgör för varje år förslag till utgifts- och inkomststat samt debiteringslängd. Förslå ej influtna medel, skall styrelsen uttaxera och indriva erforderliga belopp. Vägsamfällighet har för uttaxerat belopp förmånsrätt enligt 17 kap. 6 § handelsbalken. Styrelsen äger med stöd av beslut å sammanträde med de väghållningsskyldiga upptaga lån, som, där det ej skall infrias inom ett år, skall återgäldas genom årlig amortering efter viss plan.

*Statsbidrag* kan enligt *kungörelsen den 30 juni 1943 (nr 530)* utgå till byggande av skogsvägar med upp till 75 procent av den av skogsvårdsstyrelsen godkända kostnaden för vägen. Om flera deltaga i företaget, skall förrättning enligt lagen om enskilda vägar ha hållits eller dom ha meddelats eller överenskommelse ha träffats i sådan form som av skogsstyrelsen godkänts. Med skogsväg avses i kungörelsen sådan med motorfordon farbar enskild väg, som har till huvudsakligt ändamål att främja utforsling av skogsprodukter.

Enligt kungörelse den 6 juni 1941 (nr 492), ändrad genom kungörelse den 30 juni 1943 (nr 531), kan Kungl. Maj:t för byggande av skogsvägar bevilja lån ur skogsväglånefonden. Förutsättningarna äro likartade med dem för beviljande av statsbidrag. Sådant lån skall amorteras med lika årliga inbetalningar under högst tjugu år.

Statsbidrag och lån få sammanlagt ej överstiga 80 procent av de beräknade kostnaderna.

## I. De allmänna grunderna för väghållningskostnadernas fördelning i fråga om skogsvägar.

### Promemorian.

I de fall då förrättning enligt lagen om enskilda vägar ej erfordrades för fördelning av kostnaderna för skogsvägs byggande och underhåll, hade markägarna att frivilligt överenskomma om grunderna härför. Vid förrättning enligt nämnda lag skulle enligt 11 § i lagen skyldigheten att deltaga i väghållning mellan de fastigheter, vilka skyldigheten åläge, fördelas med hänsyn till den omfattning, vari de beräknades komma att begagna vägen, dock att ej å någon fastighet finge läggas större andel än som svarade mot dess nytta av vägen.

I motiven till lagen hade ej lämnats närmare anvisningar om hur den i 11 § allmänt uttryckta principen skulle tillämpas då fråga vore om skogsvägar. Ej heller i de anvisningar, som lantmäteristyrelsen år 1942 utfärdat till ledning för förrättningsmän vid handläggning av förrättningar enligt lagen (lantmäteristyrelsens meddelanden 1942: 1 cirkulärserien nr 25), behandlades frågan om skogsvägar speciellt. I anvisningarna uttalades bland annat, att i uttrycket »den omfattning, vari de beräknas komma att begagna vägen» ansetts ligga, att hänsyn skulle tagas ej blott till trafikmängden utan även till den större eller mindre sträcka av vägen, som trafikerades av den ene eller andre samt jämväl till färdsättet och trafikmedlens art. Att få fram andelstalen underlättades ofta, om man utginge från vissa påtagliga grundfaktorer och sedan gjorde erforderliga jämkningar. Såsom grundfaktorer kunde användas t. ex. arealer i förening med taxeringsvärden. Ej sällan vore det lämpligt att vägen indelades i sektioner med någorlunda likartade trafikförhållanden inom varje sektion. Att meddela bestämmelser om att andelstalen framdeles automatiskt skulle ändras med skeende ändringar i förhållandena vore i princip ej tillåtet. Regeln vore att fixa andelstal skulle bestämmas och att de kunde ändras endast genom ny förrättning. Vissa undantag från denna princip kunde dock medgivas; jämför 33 §.

I promemorian har gjorts en undersökning av vilka allmänna grunder som skulle kunna tillämpas för fördelningen av väghållningskostnaden, då fråga vore om skogsvägar. Som ett led i undersökningen har ingått att yttranden



inhämtats från skogsvårdsstyrelserna, vissa lantmätare och överlantmätare samt Sveriges skogsägareförbund och Sveriges skogsägareföreningars riksförbund. Det har därvid visat sig vara ett allmänt önskemål att grunderna för andelstalens fastställande bleve föremål för reglering genom anvisningar. I rätt stor utsträckning syntes de i promemorian anförda synpunkterna redan beaktas, men de redovisade metoderna vore ganska skiftande. Det har framhållits att stora svårigheter föreläge att komma fram till någon generell metod, som vore lämplig i ärenden av så skiftande natur som förrättningar enligt lagen om enskilda vägar.

Undersökningen har utmynnat i att utgångspunkt och grundläggande faktorer borde vara *den produktiva arealen av varje fastighets andel i nyttområdet på ömse sidor om vägen samt den väglängd varje fastighet toge i anspråk*. Dessa faktorer kunde på ett relativt enkelt sätt fastställas. Meningarna syntes vara delade om, huruvida man borde räkna med tonkilometer eller bestämma sektionsindelning, och anledning syntes ej föreligga att i detta avseende binda förrättningsmännen genom någon instruktion.

Såsom *jämkningsfaktorer* borde, när särskilda skäl därtill föreläge, hänsyn tagas dels till *bonitet* och *faktiskt virkesförråd*, dels ock till *vad som kunde finnas skäligt för främjande av god skogshushållning*. I speciella fall kunde *andra omständigheter* spela in, exempelvis beskaffenheten av de trafikmedel, som skulle användas på vägen, om olikhet i detta hänseende kunde beräknas föreligga delägarna emellan. Taxeringsvärdena, som väl gäve ett uttryck för värdet av avkastningen, ansåges i vart fall endast i undantagsfall ägnade att läggas till grund för beräkningarna av andelstal eftersom taxeringsvärdena i regel gällde för större fastighetsenheter eller fastighetskomplex och nyttoområdena till enskilda vägar i regel vore relativt smala och oberoende av fastighetsgränserna.

Beträffande innebörden av att *bonitet* och *faktiskt virkesförråd* skulle användas som *jämkningsfaktorer* har i promemorian anförts bland annat följande.

Med ett skogsområdes bonitet avses skogsmarkens avkastningsförmåga. Boniteten är således ett mått på markens godhet oberoende av hur rationellt den vid en viss tidpunkt utnyttjats. Om boniteten för två lika stora områden är 3 respektive 6, d. v. s. att markens virkesproducerande förmåga är 3 respektive 6 m<sup>3</sup> per år, borde detta förhållande på mycket lång sikt motivera att man räknade med att transporterna från det senare området komme att bli dubbelt så stora som från det förra. På kortare sikt komme man emellertid närmare de verkliga förhållandena om man räknade med det verkliga eller relativa virkesförrådet.

Andelstalen kunna alltså i vissa fall ej göras rättvisa såväl på lång sikt som för en mera avgränsad tidsperiod. Den tanken ligger då måhända nära till hands, att man borde göra en skillnad mellan vägbyggnadskostnaderna och kostnaderna för vägunderhållet, så att de förra fördelades med hänsyn till förhållandena på längre sikt och de senare på grund av transporterna under en mera begränsad tidrymd. Om man inför ett system med vägavgifter med huvudvikt på underhållskostnaderna, kommer det att bli ett uttryck för en sådan skillnad.

En differentiering av andelstalen för byggande och underhåll skulle vara värd att överväga, om man kunde komma fram till en metod för mera exakt beräkning av andelstalen. Det torde emellertid förhålla sig så, att en matematiskt exakt fördelning knappast är värd att eftersträva. Förhållandena äro nämligen från fall till fall mycket skiftande och de faktorer, som böra inverka på väghållningsbördans fördelning växla även tempo- rärt. De praktiska fördelar, som det innebär att i regel ha enhetliga andelstal, torde därför göra att man söker få fram enhetliga andelstal, där man låter olika faktorer påverka talen så att de kunna anses giva ett skäligt uttryck för varje fastighets andel i hela väghållningen.

Användningen av båda faktorerna bonitet och faktiskt virkesförråd eller relativ skogstillgång bör tillgodose en strävan att komma fram till ett skäligt medelvärde mellan bedömning på längre och kortare sikt. Det kan exempelvis ej vara skäligt att en fastighet med hög bonitet men utan avverkningsbar skog under exempelvis tjugu år skall betala större bidrag än en fastighet med lägre bonitet men med stort förråd av avverkningsmogen skog. Redan räntesynpunkter motivera en reducering av de bidrag, som den förstnämnda fastigheten har att utbetala under en följd av år, innan fastigheten tillgodogör sig vägen annat än för de begränsade ändamål som ligga i den skogliga allmännyttan. Å andra sidan är den relativa skogstillgången ej uttryck för ett bestående förhållande, varför den ej ensamt är lämpad som grund för bestämning av andelstal.

I praktiken torde dualismen mellan den långsiktiga och den kortsiktiga beräkningen försvagas genom att boniteten och även den relativa skogstillgången i regel ej förete större variationer inom det begränsade område som en skogsväg betjänar. De synas böra användas som allenast jämkningsfaktorer utan samma grundläggande betydelse som arealen och väglängden. Med hänsyn till att vägbyggnadskostnaderna äro av helt annan storleksordning än underhållskostnaderna och boniteten är uttryck för ett bestående förhållande synes större betydelse böra tillerkännas boniteten än den relativa skogstillgången. Det torde knappast vara möjligt att här få fram ett erfarenhetstal som uttryck för förhållandet och ett sådant erfarenhetstal skulle under alla förhållanden vara förenat med så stora osäkerhetsmoment i det särskilda fallet, att värdet skulle vara mycket problematiskt.

I nu anförda hänseenden syntes någon ändring i lagen om enskilda vägar ej erforderlig. Enligt en av Svea hovrätt den 14 juni 1947 meddelad dom vore det sålunda ej förenligt med 11 § att andelstalen ställdes i direkt förhållande till den relativa skogstillgången, men hinder föreläge ej att hänsyn därtill toges, såvitt det i förkommande fall på grund av särskilda omständigheter funnes påkallat.

Beträffande de i promemorian föreslagna grunderna för fördelning av väghållningskostnaderna för skogsvägar krävdes emellertid i ett avseende ändring i 11 § i lagen om enskilda vägar, nämligen beträffande den jämkningsfaktor, som innebure att hänsyn skulle tagas till *vad som kunde finnas skäligt för främjande av god skogshushållning*. Från skogsstyrelsens sida hade framhållits såsom särskilt angeläget att denna synpunkt vunno beaktande vid fördelning av väghållningskostnaderna. Det kunde emellertid ej anses förenligt med den i lagtexten uttryckta principen om fördelning av väghållningsskyldigheten med hänsyn till den omfattning, vari de olika fastigheterna beräknades komma att begagna vägen, att låta andelstalens

storlek påverkas av skogshushållningssynpunkter. Det förekomme likväl att dylika hänsyn toges för att stimulera avlägset liggande fastigheters ägare att deltaga i ett vägföretag.

I promemorian har beträffande innebörden av begreppet främjande av god skogshushållning hänvisats till 29 § lagen den 19 juni 1919 om flottning i allmän flottled och motiven till denna. I nämnda paragraf stadgades, att för de flottandes inbördes delaktighet i olika slag av utgifter länsstyrelsen skulle fastställa allmänna grunder, varvid skulle iakttagas, bland annat, att grunderna för delaktighet i flottleds- och underhållsutgifter skulle bestämmas med hänsyn till vad som funnes skäligt och lämpligt för främjande av en god skogshushållning.

I motiven till detta stadgande (förslag till ny flottningsslagstiftning, avgivet den 14 december 1916, s. 405) anfördes, att flottledsutgifterna, d. v. s. de annuiteter de flottande enligt fastställda amorteringsplaner hade att erlägga till gäldande av kostnaderna för flottledens anläggande, utvidgande eller förbättrande, ej vore föranledda av det genom flottningssällskapet ombesörjda flottningsarbetet utan mera vore att anse såsom en varje flottande pålagd avgift för utnyttjande av de fasta anordningarna i den allmänna leden. Det kunde under sådana förhållanden ej vara opåkallat att synpunkten av det allmänna bästa trädde i förgrunden. Med andra ord, beträffande flottledsutgifterna vore det fullt befogat att låta hänsynen till skogsvårdens intresse bliva bestämmande för fördelningen. Ett sådant bestämmande komme att föranleda virkesvärdesprincipens användande beträffande detta slag av utgifter. Av huvudsakligen samma skäl, som gällde med avseende på flottledsutgifterna, borde även underhållsutgifterna fördelas med hänsyn till skogshushållningens bästa.

Härefter har i promemorian anförts.

Med hänsyn till syftet med skogsvägarna synas sakliga skäl med särskild styrka tala för att hänsyn vid väghållningsskyldighetens fördelning får tagas till skogshushållningssynpunkter såsom också sker vid fördelning av vissa flottningsskostnader. Det förhåller sig för övrigt också så, att möjligheterna att utnyttja vägen ökas genom att hänsyn kan tagas till skogshushållningssynpunkter, eftersom därigenom möjligheterna att taga ut sämre virke bliva större. Detta medför ökade inkomster av vägavgifter i fall då sådana tillämpas och sålunda indirekt lättnader för samtliga skogsägare i fråga om kostnaderna på längre sikt. Ur dessa synpunkter bör såsom ett led i främjande av god skogshushållning anses att man möjliggör viss lättnad i väghållningsskyldigheten beträffande virke, som ligger vid vägens mest avlägsna del eller på större avstånd från vägen. Det kan framhållas, att den regulator, som 11 § i väglagen nu innehåller därom att ej å någon fastighet må läggas större andel än som svarar mot dess nytta av vägen, har ringa betydelse för skogsvägarnas del, på grund av den dominerande betydelse en väg har för möjligheterna att taga ut virke ur skogen. I fråga om en skogsväg inträffar det sålunda sällan, att nyttan av vägen för viss fastighet ej motsvarar den på fastigheten belöpande kostnaden.

På grund härav har i promemorian föreslagits att såsom andra stycke i 11 § skulle införas ett stadgande av innehåll att i fråga om fördelningen av väghållningsskyldigheten skogsfastigheter emellan kunde, där särskilda

skäl därtill vore, jämkning ske med hänsyn till vad som kunde finnas skäligt för främjande av god skogshushållning. Jämkningsen borde sålunda ej ske på bekostnad av fastigheter, som ej använde vägen för skogskörslor.

#### Remissyttrandena.

I allmänhet ha i remissyttrandena gjorts positiva uttalanden om förslagens lämplighet. Sålunda har exempelvis *domänstyrelsen* anført, att styrelsen, som haft att bevaka kronans rätt i stort antal ärenden rörande tillämpningen av lagen om enskilda vägar, fått den bestämda uppfattningen, att tillämpningen av lagen varit mycket ojämn och att det därför vore önskvärdt att en lämpligare och mera rättvisande grund för fördelningen av väghållningskostnaderna kunde ernås. Vad beträffade frågan om de allmänna grunderna för väghållningskostnadernas fördelning kunde styrelsen giva sin anslutning till de i promemorian framförda synpunkterna och förslagen. Den motivering, som anförts för att såsom jämkningsfaktor taga hänsyn även till vad som funnes skäligt för främjande av god skogshushållning, när särskilda skäl därtill vore, funne styrelsen bärande och styrelsen ville därför livligt tillstyrka förslaget om en tilläggsbestämmelse i 11 § i detta hänseende.

Den kritik som riktats mot förslaget i denna del inskränker sig till att *överbantmätnarna i Uppsala, Kristianstads och Örebro län* anført vissa betänkligheter mot det föreslagna tillägget till 11 § och att *någon skogsvårdsstyrelse* ansett tillägget onödigt. Sålunda har bland annat uttalats, att den föreslagna jämkningsfaktorn skulle innebära ett avsteg från gällande grunder för andelstalens beräkning och ett främmande element i väglagstiftningen. Det har även befarats, att principen skulle få till följd en värdeöverföring från mera välbelägna till mindre välbelägna skogsfastigheter som följd av att de förra ålades utgifter som rätteligen bort åligga de senare. Överbantmätnaren i Uppsala län har särskilt framhållit, att avlägsna och från vägen svårtillgängliga marker med låg bonitet ofta värderats lågt vid laga skiften, vilket medfört tilldelning av större areal än välbelägna och bättre marker. Vid försäljning och fastighetstaxering hade även hänsyn tagits till markens belägenhet. Vore det önskvärdt att taga särskild hänsyn i detta avseende, borde det icke mot bestridande kunna gå ut över övriga vägintrösser utan regleras genom statsbidrag eller dylikt. Även överbantmätnaren i Örebro län har ifrågasatt, huruvida ej det allmänna skogsvårdsintresset lämpligen i stället borde tillgodoses genom speciella statsbidrag till kostnaderna för iståndsättande av vanskött skog, däri inbegripna vägstäckningskostnaderna. Dessa statsbidrag kunde begränsas att gälla den tid som beräknades åtgå för att sätta skogen i stånd, medan däremot en jämkning i fördelningen av väghållningskostnaden skulle komma att gälla för obestämd tid och ej kunna ändras utan ny förrättning. I vart fall borde undantagsbestämmelsen begränsas till fall, där fördelningen enligt den allmänna normen uppenbarligen komme att lägga hinder i vägen för skogens utnytt-

jande och vård och jämkningen borde begränsas till vad som vore nödvändigt för att undanröja detta hinder.

Å andra sidan ha *överlantmätaren i Kopparbergs län och skogsvårdsstyrelsen i Norra Kalmar län* ifrågasatt en mera genomgripande ändring av grunderna för väghållningskostnadernas fördelning, nämligen genom att i stället för omfattningen av begagnandet av vägen låta nyttan eller båtnaden (värdestegringen å fastigheten) ligga till grund för bestämmande av andelstalen.

I anslutning till den kritik, som *överlantmätaren i Uppsala, Kristianstads och Örebro län* riktat mot det föreslagna tillägget till 11 § angående jämkning med hänsyn till vad som kunde finnas skäligt för främjande av god skogshushållning, har *lantmäteristyrelsen* uttalat den uppfattningen, att de framförda farhågorna vore överdrivna. Stadgandet i 11 § att ej å någon fastighet finge läggas större andel än som svarade mot dess nytta av vägen utgjorde tillräcklig garanti för att icke någon delägare skulle lida skada av den föreslagna jämkningsregeln. Att inom den ram, som betingades av varje fastighets nytta av vägen, göra smärre avvikelser för främjande av god skogshushållning syntes komma att påverka planläggningen av skogsvägarna på ett ur det allmännas synpunkt lämpligt sätt. Det syntes för övrigt vara en vanlig princip i lagstiftningen, att allmännyttan ginge före enskilda intressen blott icke dessa senare tillfogades skada. I övrigt hänvisade styrelsen till den försiktighet, som utmärkte förslaget både i utformningen av lagtexten och i motivuttalandena.

#### Departementschefen.

Beträffande grunderna för fördelning av skyldigheten att deltaga i väghållning stadgas i 11 § lagen om enskilda vägar att fördelningen skall ske med hänsyn till den omfattning, vari fastigheterna komma att begagna vägen, dock att ej å någon fastighet må läggas större andel än som svarar mot dess nytta av vägen.

I promemorian ha föreslagits vissa grunder för tillämpningen av dessa bestämmelser, då fråga är om skogsvägar. I detta förslag ingår, att vid fördelning av väghållningsskyldigheten mellan fastigheter, å vilka skog finnes, må, där särskilda skäl därtill äro, jämkning ske med hänsyn till vad som kan finnas skäligt för främjande av god skogshushållning. Innebörden härav är, bland annat, att jämkning av väghållningsskyldigheten kan ske till förmån för fastighet, som är avlägset belägen, eller för att främja utforsling av virke av mindre dimensioner eller eljest av lägre värde eller för att främja skogsvården.

Från det allmännas sida vidtagas omfattande åtgärder för att främja tillkomsten av skogsvägar. Statsbidrag kunna sålunda utgå till byggande av skogsvägar med upp till 75 procent av kostnaden och lån kunna för samma ändamål beviljas ur skogsväglånefonden. Under sådana förhållanden torde någon berättigad invändning i princip ej kunna göras mot att allmänna syn-

punkter i viss mån få göra sig gällande i fråga om fördelning av den del av kostnaderna, som ej täckes av statsbidrag. Därtill kommer, att möjligheterna att utnyttja en skogsväg ökas genom att hänsyn kan tagas till skogshushållningssynpunkter, eftersom även sämre eller mera avlägset beläget virke måhända därigenom kan komma att uttagas. Detta kan i sin tur medföra minskning av kostnaderna för övriga intressenter.

Förslaget, som i förevarande hänseende har anknytning till flottninglagen, torde ej kunna anses stridande mot de grundläggande principerna i lagen om enskilda vägar, eftersom den allmänna grunden för kostnadernas fördelning, omfattningen av begagnandet av vägen, bibehållits och hänsyn till främjande av god skogshushållning endast skall tagas där särskilda skäl därtill äro och endast för fördelning av bidragsskyldigheten skogsfastigheter emellan.

På grund av vad sålunda anförts och med hänsyn till att från remissinstansernas sida, på något undantag när, ej förekommit någon erinran mot förslaget, tillstyrker jag det tillägg till 11 § lagen om enskilda vägar som i promemorian föreslagits.

## II. Vägavgifter.

### **Promemorian.**

När förevarande utredning begärdes, ifrågasattes såväl i motionerna som i utskottsutlåtandet ett avgiftssystem av det slag som föreskrivits i lagen den 19 juni 1919 om flottning i allmän flottled.

I promemorian har undersökts, huruvida ett avgiftssystem i lagen om enskilda vägar skulle kunna anslutas till principerna i flottninglagen. Ett utkast till ändringar i lagen om enskilda vägar efter dessa principer har även fogats som bilaga 2 till promemorian. Det har uttalats, att en sådan lösning möjligen skulle kunna godtagas, om man ansåge, att förrättningsförfarandet vore otjänligt för fastställande och ändring av vägavgifternas belopp. Det kan emellertid redan här nämnas, att det sedermera under remissförfarandet visat sig att icke någon enda av remissinstanserna ansett sig kunna förorda detta alternativ.

Det vore framför allt dualismen i prövningen av väghållningsskyldigheten enligt lagen om enskilda vägar som skulle uppkomma genom införande av ett sådant förfarande som föranlett att detta alternativ ej ansetts kunna komma i fråga. Därtill komme, att det vore tveksamt, huruvida man med detta system vunne något i förenkling och kostnad i jämförelse med förrättningsförfarandet.

I promemorian har emellertid förordats ett alternativ, till vilket förslag till ändrad lagtext utformats i bilaga 1 till promemorian, med bestämmelser som närmare anslöte sig till gällande bestämmelser i lagen om enskilda vägar. Detta förslag hade följande innehåll.

I 33 §, som innehölle bestämmelser om de frågor som skulle prövas vid förrättning, föresloges följande tillägg. Vid förrättning kunde, då fråga vore om väg, som avsåge att främja utforsling av virke från skog, och då arbetet med vägbyggnad, vägunderhåll eller vinterväghållning skulle av de väghållningsskyldiga utföras gemensamt, bestämmas, att kostnader därför skulle, där det lämpligen kunde ske, helt eller delvis gäldas medelst avgifter (vägavgifter) å virke, som transporterades på vägen. I sådant fall skulle vid förrättningen bestämmas, med vilka högsta och lägsta belopp vägavgifter finge uttagas.

I en ny paragraf, 63 a §, föresloges bestämmelser om att det ålåge en var som ägde begagna vägen att, i den mån styrelsen det begärde och å tid, som styrelsen bestämde, varje år till denna lämna skriftliga uppgifter om den myckenhet virke han under det senaste året transporterat och den myckenhet han under det kommande året ämnade transportera på olika delar av vägen. Försummade någon ålagd uppgiftsskyldighet, ägde länsstyrelsen ålåga honom vid vite att fullgöra sådan skyldighet.

I nuvarande 65 § — som innehölle bestämmelser om att fråga, som avgjorts genom förrättning eller dom, kunde på begäran av sakägare återupptagas vid ny förrättning om ändrade förhållanden inträtt, som på frågan i synnerlig mån inverkade — föresloges ett tillägg av innehåll att, om vid förrättning bestämts, att kostnad för väghållning skulle gäldas medelst vägavgifter, frågan därom finge återupptagas vid ny förrättning, sedan bestämd tid för avgifternas utgående tilländalupit och i vart fall sedan fem år förflutit från det frågan om avgifterna blivit genom förrättning eller dom avgjord.

I anslutning till de sålunda förordade ändringarna i lagen om enskilda vägar har i promemorian uttalats, att med ett sådant system, där varje kubikmeter eller kubikfot virke, som transporterades på vägen, belades med viss avgift för täckande av väghållningskostnader, vunnes att kostnaderna fördelades i direkt proportion till mängden transporterat virke, eventuellt med differentiering med hänsyn till längden av den vägsträcka som tagits i anspråk och andra omständigheter. Detta syntes stå i god överensstämmelse med den grundläggande principen i 11 § att fördelningen skulle ske efter omfattningen av begagnandet av vägen. I själva verket bleve denna princip bättre tillgodosedd med avgiftssystemet än med det gällande andelsystemet, eftersom med avgiftssystemet den som avverkade och transporterade mera än beräknat finge betala ett mot ökningen svarande större bidrag och den som transporterade mindre än beräknat finge betala mindre bidrag än man räknat med vid förrättningen. Vidare vunnes att bidragsskyldigheten inträdde först när avverkning och uttransport skedde. Det vore otvivelaktigt av värde för delägarna att få betala för vägen i samband med att de finge inkomster ur skogen. Om någon delägare först längre tid efter vägens anläggning hade avverkningsbar skog, innebure det även ränteförlust för honom att betala bidrag till vägen under tiden till dess avverkning skedde.

Det vore i sistnämnda hänseende — beträffande tiden för bidragsskyldighetens fullgörande — som avgiftssystemet främst skilde sig från nuvarande fördelning efter andelstal. Bestämmelserna om fasta andelstal innebure nämligen, att delägarna normalt skulle på grund av andelstal bidra till väghållningen år från år oberoende av hur användningen av vägen växlade.

Därest intressenterna i ett vägföretag önskade fördela kostnaderna genom uttagande av vägavgifter, stode givetvis den möjligheten redan nu öppen att, oberoende av bestämmelserna i lagen om enskilda vägar, träffa *överenskommelse*. Sådana överenskommelser förekomme i åtskilliga fall och i promemorian redogjordes för två vägföretag i Hälsingland, där man med de bästa erfarenheter kunnat genomföra avgiftssystemet på överenskommelsens väg (s. 50—51). En hänvisning till möjligheten att träffa överenskommelse innebure emellertid ej någon tillfredsställande lösning av frågan. Avtalsformen förutsatte att enighet kunde uppnås mellan intressenterna i alla de frågor som uppkomme i samband med ett företag av ifrågavarande slag. Vidare hade ett avtal mellan intressenterna ej sakrättslig verkan (jämför 34 § samt motiven NJA II 1940 s. 389 o. f.). Det vore således ej bindande för nya ägare av fastigheterna utan att dessa anslöte sig till avtalet. Möjlighet funnes visserligen att intressenterna förbunde sig att vid eventuell försäljning uppställa som villkor att sådan anslutning skedde och att köparen i sin tur skulle uppställa samma villkor, om han sålde fastigheten. På så sätt kunde övriga intressenter beredas rätt till skadestånd, om villkoret ej uppfylldes. Detta innebure emellertid ej någon betryggande ordning för företag av den omfattning som här kunde vara i fråga. Den förmånsrätt enligt 17 kap. 6 § handelsbalken, som gällde för intressenternas bidrag, förutsatte vidare förrättning enligt lagen om enskilda vägar. Slutligen vore sådan förrättning i viss utsträckning förutsättning för statsbidrag och lån ur skogsväglånefonden. Undantag från detta villkor förekomme dock ofta.

Beträffande frågan, huruvida vid förrättning enligt lagen om enskilda vägar skulle kunna fastställas en förening mellan delägarna om tillämpande av ett system med vägavgifter, har i promemorian uttalats, att systemet med vägavgifter i flera avseenden vore till sina verkningar så avvikande från grunderna i lagen om enskilda vägar, att det måste anses, att dess tillämpning förutsatte ändringar i lagen.

Ett system med vägavgifter komplicerades därav att en väg i regel användes för olika ändamål. Om sålunda en väg användes, förutom för virkestransporter, exempelvis för transporter till och från vissa inägoskiften eller för mjölktransporter eller såsom utfartsväg för fastigheter, måste väghållningsskyldigheten bestämmas även med hänsyn till sistnämnda användningsområden. En skogsväg vore till nytta icke endast för uttransport av virke utan även mera indirekt därigenom att den beredde möjlighet till förbilligad och intensifierad skogsvård, förbilligad förvaltning och bevakning,



effektivare bekämpande av skogseld etc. (»skoglig allmännytta»). Därest avgifter lades endast på avsaluvirke, finge hänsyn tagas till att vägen även användes för transport av husbehovsvirke. Därtill komme bestämmelsen i 11 § att bidragsskyldigheten ej finge överstiga en fastighets nytta av vägen.

Vad beträffade frågorna om husbehovsvirke och »skoglig allmännytta» kunde dessa möjligen på längre sikt antagas stå i direkt proportion till transportererna av avsaluvirke. Uttagande av avgifter även på husbehovsvirke kunde dock vara nödvändigt och befordrade därjämte jämnare inflytande avgifter. Förekomme transporter av andra slag än skogsprodukter, måste ersättningsfrågan för deras del behandlas särskilt. Metoden med avgifter kunde dock användas även på vissa andra varuslag än virke, exempelvis på transporter av mjölk, grus, sten, torv etc. Det föreliggande förslaget vore dock begränsat till virke.

Beträffande frågan huruvida vägavgifterna kunde komma att stå i strid med föreskriften i 11 §, att bidragsskyldigheten ej finge överstiga viss fastighets nytta av vägen, har i promemorian påpekats, att denna bestämmelse innebure exempelvis att, om två fastigheter begagnade en väg i samma utsträckning, de kunde ha olika nytta av vägen genom att det vore enda transportväg för den ena fastigheten, medan den andra fastigheten hade en annan väg, som dock vore något längre. Nyttan för sistnämnda fastighet motsvarade då endast en viss förkortning av transportererna. Det skulle alltså vid tillämpning av ett system med vägavgifter i vissa fall kunna visa sig nödvändigt att för en eller flera fastigheter reducera vägavgiften, såvida man ej genom ändring av 11 § frigjorde frågan om vägavgifterna från begränsningen med hänsyn till nyttan. Fallet vore måhända ej av större betydelse, i synnerhet med hänsyn till bestämmelsen att förutsättning för tvångsanslutning vore att vägen vore av synnerlig vikt för fastigheten.

I promemorian har vidare uttalats, att vägavgifterna icke kunde i princip bestämmas på sådant sätt, att för varje år genom avgifter uttoges vad som erfordrades för täckande av underhållskostnaderna jämte viss bestämd amorteringsdel utan att avgifterna måste vara konstanta under längre tid. Här om har anförts.

Utmärkande för skogsvägar är, att omfattningen av användningen ofta är mycket olika under olika år. Detta sammanhänger med åldersfördelningen på skogen. Efter stora avverkningar ett eller annat år kunna avverkningarna upphöra eller vara obetydliga under en följd av år. Medan stora avverkningar på en vägintrassents fastighet sker ett år, ha måhända övriga intrassenter samma år ingen avverkningsbar skog. Har en avverkningsrätt upplåtits på exempelvis fem år, beror det på förvärvaren, om han vill taga ut virket under ett år eller om han vill fördela avverkningarna på flera år. För den enskilda skogsägaren är det under sådana förhållanden önskvärt att få fullgöra sina skyldigheter i fråga om vägen de år, då avverkningar verkställas och han har nytta av vägen och inkomster av skogen. För vägföretaget som sådant kan däremot en sådan osäkerhet om när avgifter inflyta verka olä-

ligt, särskilt om amortering av byggnadskostnaderna, som pläga representera avsevärda belopp i jämförelse med underhållskostnaderna, skola vara beroende av när uttag ur skogen komma att ske.

Det synes på grund av vad nu anförts uppenbart, att på varje års transporter ej kan i form av vägavgifter läggas dels kostnaderna för vägens underhåll under året och dels en bestämd amorteringsdel av byggnadskostnaderna. Att flottningsbestämmelserna ej utan vidare kunna tillämpas även på enskilda vägar sammanhänger med att å ena sidan kostnaderna för en väg äro mera konstanta än kostnaderna för flottning och å andra sidan omfattningen av flottning i en allmän flottled i allmänhet är mera konstant än transporter på en enskild skogsväg. Detta senare förhållande sammanhänger med att en flottled betjänar ett stort område medan en enskild väg endast berör ett mera begränsat antal, ofta ett fåtal, fastigheter. På grund härav torde vägavgifter få bestämmas till visst belopp, beräknat som ett medeltal för längre tid och oberoende av växlingen i kostnader och transporterade kvantiteter från år till år. De böra bestämmas vid förrättning och vara oförändrade till dess anledning föreligger att vid ny förrättning ändra dem.

Konsekvensen av att vägavgifter uttoges på sätt nu anförts vore, att inkomsterna för samfälligheten ej alltid komme att stå i proportion till utgifterna. I den mån överskott uppkomme, finge medlen fonderas för användning under år, då omkostnaderna överstege de influtna beloppen. (I detta sammanhang har i promemorian antecknats, att önskemål framkommit om att vägsamfällighets fonderade medel borde vara befriade från skatt.) Uppkomme brist på grund av att intressenterna dröjde med sina avverkningar, borde bristen i första hand täckas genom lån. I nödfall finge extra utdebitering ske. Därest vid vägens tillkomst föreläge ett aktuellt behov av vägen, kunde man måhända räkna med att redan under de första åren avgifter på grund av transporter komme att inflyta i sådan utsträckning att olägenheterna av vad nu anförts kunde undvikas.

De risker, som vore förbundna med ett system med vägavgifter, ha emellertid föranlett, att någon allmän rätt att påfordra systemets tillämpning ej föreslagits. Det har lagts i förrättningsmännens hand att avgöra, huruvida vägavgifter i visst fall skulle tillämpas. Det borde främst ifrågakomma beträffande vägar, som till sin karaktär vore mera utpräglade skogsvägar. Som ett uttryck för att systemet endast vore avsett att tillämpas i fall, där förutsättningarna vore gynnsamma, föresloges att i lagtexten uttalades, att användande av vägavgifter endast skulle förekomma »där det lämpligen kunde ske». Föreläge exempelvis risk att ett företag med stor andel i väghållningen kunde komma att dröja med sina avverkningar eller föra bort sitt virke åt annat håll, t. ex. till en flottled, borde förrättningsmännen iakttaga försiktighet i fråga om att medgiva tillämpning av avgiftssystemet.

Ehuru den föreslagna lagtexten gäve möjlighet att uttaga hela väghållningsskyldigheten i form av vägavgifter, hade den fått en sådan utformning, att avgifterna kunde begränsas till exempelvis enbart vägunderhållet eller vinterväghållningen eller del av dessa. I regel borde avgifterna må-

hända begränsas till underhållskostnaderna, d. v. s. vägunderhåll och vinterväghållning. Fråga vore om ej i de flesta fall olägenheterna för samfälligheten bleve alltför stora av att för amortering av byggnadskostnaderna vara beroende av när uttransport av virke skedde. En snedbelastning av samfällighetens ekonomi kunde uppkomma, som kunde vara besvärande. Extra utdebiteringar kunde komma i fråga i en utsträckning som skulle äventyra fördelarna med metoden. Därest enskilda uppträdde som förlagsgivare och ej gjorde anspråk på konstanta amorteringsbelopp, kunde dessa olägenheter väsentligen elimineras. Anledning syntes ej föreligga att genom bestämmelse i lagen hindra att i visst fall, då olägenheter av berört slag ej syntes föreligga, delägarna förenade sig om att tillämpa avgifter även på byggnadskostnaderna. Även om förening ej kunde åstadkommas, borde förrättningsmännen ha möjlighet att tillämpa metoden i vidare utsträckning, där det befundes kunna ske utan avsevärda olägenheter. Hinder borde ej heller föreligga att tillämpa vägavgifter på viss del av byggnads- och underhållskostnaderna, exempelvis när en väg bleve till nytta för en eller flera fastigheter i vissa hänseenden redan innan avverkningar för avsalu komme till stånd eller då man önskade skapa större trygghet genom att uttaga viss del på grund av andelstal. Det syntes önskvärt att man, åtminstone till dess erfarenheter vunnits, gäve förrättningsmännen relativt fria händer att från fall till fall bedöma hur systemet borde tillämpas.

Då i det föregående talats om att extra utdebiteringar kunde komma i fråga förutsattes, att andelstal skulle i vanlig ordning bestämmas, även om kostnaderna helt eller delvis skulle uttagas medelst vägavgifter. Andelstalen syntes vara nödvändiga som uttryck för varje delägares andel i samfälligheten och andelstalen skulle alltså, även där avgiftssystem tillämpades, alljämt ligga till grund för ansvarighet, rösträtt, eventuell extra utdebitering m. m. Principen borde vara den, att delägaren på grund av andelstalet deltog i väghållningen, ehuru debitering skedde först i samband med att han uttransporterade virke och då på grundval av de bestämda vägavgifterna. Andelstalen komme i regel att bli erforderliga för bestämmande av bidragsskyldigheten för andra transporter och förmåner än virkestransporter samt — om vägavgifterna, såsom i regel tänktes bli fallet, begränsades till vissa av kostnaderna som belöpte på virkestransporterna — de kostnader för sistnämnda transporter som ej inräknades i avgifterna. Då extra utdebiteringar på grund av andelstal måste ske med anledning av att vägavgifter ej i erforderlig utsträckning inflöte, kunde de eventuellt givas karaktär av förskottsbetalningar av vägavgifter.

Beräkningen av avgifternas storlek kunde ske på det sätt att för viss tid, som bestämdes från fall till fall, exempelvis tjugu år, beräknades hur mycket virke som komme att uttransporteras på vägen. Med ledning härav och den beräknade årliga underhållskostnaden — samt amortering, där

sådan komme i fråga — kunde lämplig avgift per kubikmeter eller kubikfot uttransporterat virke bestämmas. Differentiering av avgifterna med hänsyn till transportsträcka eller andra omständigheter kunde jämväl ske.

Med anledning av att det gjorts gällande, att det vore alltför omständligt att för vägavgifternas bestämmande eller för ändring av avgifterna kräva förrättning med möjlighet att överklaga förrättningsmännens beslut domstolsvägen, ha i promemorian undersökts andra metoder, som för ifrågasvarande ändamål kunde tänkas komma till användning, nämligen skiljemannaförfarande, beslut av delägarna på sammanträde samt prövning av länsstyrelse enligt flottningsslagens principer.

I promemorian har uttalats, att det starkaste och sannolikt avgörande skälet för att vägavgifterna skulle fastställas och ändras vid förrättning vore, att avgifterna avsåges skola tillämpas som ett komplement till andelsystemet. Det vore då olämpligt att låta avgifternas storlek bestämmas i annan ordning än andelstalen. Det kunde kanske i vissa fall uppkomma svårigheter att fastställa relationen mellan andelstalen och vägavgifterna. Om olika instanser hade avgörandet, skulle konflikt kunna uppkomma mellan avgörandena. Det vore över huvud taget olämpligt med en ordning, enligt vilken olika frågor i ett förfarande skulle avgöras av olika instanser. Ärendets behandling främjades av att samma myndighet eller organ hade att bestämma i olika delar. Härtill komme, att farhågorna för förrättnings- och domstolsförfarandets omständlighet ej finge överdrivas. Förrättningsförfarandet vore i själva verket både praktiskt och relativt enkelt. Det innebure i realiteten endast att en sakkunnig och i förevarande frågor väl insatt tjänsteman mot en ringa avgift för delägarna sökte få till stånd en förening mellan dem och, om detta ej lyckades, själv meddelade ett opartiskt beslut om avgifternas storlek. Den utredning, som måste göras vid en förrättning, vore nödvändig vilken form för avgifternas fastställande man än använde. Om förrättningssammanträde med delägarna om ändring av avgifterna hölles i anslutning till den vanliga årsstämman, framstode olägenheterna av ett förrättningsförfarande för sådan ändring som så mycket mindre. Man finge vidare i detta sammanhang ej underskatta betydelsen av att frågan finge behandlas vid sammanträde med delägarna på platsen under opartisk, sakkunnig ledning. Möjligheterna till kompromiss och enighet främjades härigenom mera än i ett förfarande, där myndighet hade att verkställa prövning på grundval av skriftliga handlingar. Lantmäteristyrelsen ställde i utsikt att förrättningar för ändring av vägavgifter — vilka kunde beräknas bli relativt enkla — finge utföras med förtursrätt. Ej heller finge man överdriva de praktiska olägenheterna av att domstolsförfarande stode öppet för missnöjd delägare. Kostnaderna verkade å ena sidan avhållande från okynnesklagan och å andra sidan kunde frågan ha den ekonomiska betydelse, att ett domstolsförfarande vore väl motiverat. För övrigt gällde det här i första hand att legalisera ett förfarande, som i många fall visat sig genomförbart på överenskommelsens väg. Överenskommelse

borde alltså vara den naturliga och vanliga formen för frågornas lösande och möjligheterna till överenskommelse skulle främjas av att ett lagstadgat avgiftssystem funnes, som möjliggjorde bestämmande av avgifter även om någon utan godtagbara skäl motsatte sig förfarandet.

Slutligen har betonats, att det under alla förhållanden syntes nödvändigt att konsekvent tillämpa samma metod för fastställelse och ändring av avgifterna. Man kunde sålunda näppeligen kräva fastställelse av avgifterna vid förrättning och i domstolsväg och samtidigt medgiva ändring av avgifterna genom beslut på stämma eller på annat sätt.

Resultatet av den verkställda undersökningen i denna del vore alltså, att vägavgifterna borde fastställas vid förrättning och ändras i samma ordning. Den avvikelserna vore givetvis alltså möjlig, att delägarna kunde träffa överenskommelse, som bleve bindande dem emellan men ej för ny delägare, som ej biträdd överenskommelsen. Den friheten syntes vidare kunna medgivas delägarna i fråga om bestämmandet av avgifternas storlek att i lagtexten gäves uttryck åt att vid förrättning endast maximum och minimum för avgifterna fastställdes och att delägarna på sammanträde år från år kunde bestämma avgiftens storlek inom dessa gränser. Det borde dock betonas, att vid förrättningen dessa gränser måste dragas relativt snäva, så att delägarnas frihet ej kunde missbrukas av en majoritet till förfång för minoriteten.

En speciell fråga vore huruvida *slitageersättning* enligt 9 § tredje och fjärde styckena i lagen om enskilda vägar skulle kunna bestämmas i form av vägavgifter. Angående innebörden av bestämmelserna om slitageersättning hänvisades till motiven till 9 § tredje stycket (SOU 1938: 23 s. 88—89 och 79—81).

I anslutning till uttalandena i motiven till 9 § tredje stycket har i promemorian anförts, att vad som nu närmast syntes önskvärt vore, att vid förrättning skulle kunna bestämmas att om en utomstående fastighet ville begagna vägen för exempelvis virkestransporter, avgiften skulle utgå efter viss grund, som bestämts vid förrättningen. Om systemet med vägavgifter tillämpades, skulle då vid förrättningen kunna bestämmas avgiftens storlek även för fall, då en utomstående begagnade vägen. Det vore tillräckligt, om sådan avgift bestämdes för *en* fastighet, ty då skulle den för denna fastighet bestämda avgiften bli prejudicerande även för andra utomstående fastigheter. Om en annan fastighetsägare begärde förrättning för samma ändamål, skulle förrättningsmännen ej ha anledning frångå den tidigare bestämda avgiften. Det skulle sannolikt också vara tillräckligt, om förrättningsmännen kunde göra ett allmänt uttalande om hur höga vägavgifterna för utomstående fastigheter borde vara. Att vid förrättningen på ett bindande sätt bestämma avgifterna för alla framtida pretendenter på tillfällig vägrätt vore dock kanske ej lämpligt och riktigt. Möjligheten för en fastighet, som framdeles finge behov av tillfällig vägrätt, att påkalla prövning av villkoren därför syntes böra stå öppen.

En praktiskt framkomlig väg vore måhända, att förrättningsmännen — vid sidan av väglagens föreskrifter — gjorde en anteckning i protokollet, att sakägarna enats om att avgifterna för slitageersättning skulle uppgå till vissa belopp. Förrättningsmännen skulle då kunna påverka sakägarna att preliminärt bestämma avgifterna till belopp, som kunde anses skäliga. En grund för en sådan anteckning vore, att förrättningsmännen kunde ha skäl att taga hänsyn till eventuella slitageersättningsavgifter, då de bestämde maximum och minimum för vägavgifter. Om man redan vid förrättningen kunde aktualisera något fall, för viss fastighet, finge man fram ett för detta fall bindande beslut, som därjämte bleve prejudicerande. Sistnämnda metod syntes innefatta den bästa lösningen av frågan.

På grund härav har i promemorian vidare uttalats, att de lagändringar som i nu berörda hänseende ifrågakomme kunde inskränkas till dels ett tillägg till 33 §, att ersättning enligt 9 § tredje stycket även skulle kunna bestämmas i form av vägavgifter och dels en däremot svarande redaktionell ändring i 9 § fjärde stycket.

I promemorian har föreslagits ytterligare en tilläggsbestämmelse till 33 §, nämligen att *i fall som avses i 9 § andra stycket* skyldighet kunde åläggas att erlægga vägavgift, innefattande täckning av kostnad för arbete, som nedlagts på vägens anläggning, omläggning och förbättring, så länge sådan avgift utginge av övriga intressenter, utan hinder av att arbetet utförts före den i sistnämnda lagrum stadgade tiden. Syftet med bestämmelsen vore att i fall, då avgiftssystemet tillämpades, en ny intressent ej skulle kunna undandraga sig skyldighet att betala den del av avgifterna, som kunde benämnas amorteringsandel.

Angående samtliga de bestämmelser som föreslagits bliva införda i 33 § har i promemorian diskuterats, huruvida de lagtekniskt hade sin rätta plats i denna paragraf, eftersom de där behandlade frågorna i regel hänförde sig till tidigare i lagen meddelade bestämmelser av saklig innebörd. Andelstalen, som alltjämt vore tänkta såsom den primära formen för fördelning av kostnaderna för den gemensamt utförda väghållningsskyldigheten, vore emellertid ej omnämnda i första avdelningen i 2 kap. i lagen. Först i 33 § föreskrevs att vid förrättning skulle tillses, hur stor andel av väghållningsskyldigheten som skulle åligga envar fastighet (andelstal). På grund härav och med hänsyn även i övrigt till innehållet i de paragrafer, som föreginge 33 §, hade det ej syntes tekniskt möjligt eller lämpligt att upptaga bestämmelserna förrän i nämnda paragraf.

Vad beträffar *tilläggsbestämmelsen till 65 § angående rätten att vid ny förrättning få frågan om ändring av vägavgifterna prövad* har i promemorian anförts, att den nuvarande bestämmelsen om att återupptagande av fråga, som avgjorts genom förrättning eller dom, endast finge ske om ändrade förhållanden inträtt, som på frågan i synnerlig mån invercade, ej syntes vara tillfyllest beträffande möjligheterna att få fastställda vägav-

gifter ändrade. Man måste räkna med att vid förrättningen viss osäkerhet kunde föreligga om behovet av inkomster för vägsamfälligheten genom vägavgifter och att möjligheter då borde föreligga att få dem ändrade även om ändrade förhållanden ej inträtt. På grund härav föresloges, att i 65 § infördes ett andra stycke av innehåll att frågan om ändring av vägavgifter finge upptagas vid ny förrättning, sedan bestämd tid för avgifternas giltighet tilländalupit och i vart fall sedan fem år förflutit från det frågan om avgifterna blivit genom förrättning eller dom avgjord. Ansåges vid förrättning att risk förelåge för att ändring skulle behöva ske tidigare än efter fem år, kunde sålunda giltighetstiden begränsas. Vid ny förrättning borde såväl frågan om avgiftssystemets fortsatta tillämpning som avgifternas storlek kunna tagas under ny prövning.

Beträffande debiteringen av vägavgifter har i promemorian förutsatts, att avgifterna skulle kunna uttagas förskottsvis. Detta kunde nämligen visa sig påkallat bland annat med hänsyn till önskvärdheten av att kunna undvika extra utdebiteringar. Envar som ägde begagna vägen borde därför vara skyldig att, i den mån styrelsen det begärde och å tid som styrelsen bestämde, varje år till denna lämna *skriftliga uppgifter* om den myckenhet virke han under det kommande året ämnade transportera på olika delar av vägen. På samma sätt skulle skyldighet föreligga att lämna uppgifter om den myckenhet som under det senaste året transporterats på vägen. På grund av sistnämnda uppgifter kunde justering ske av den förskottsbetalning, som kunde ha verkställts på grund av uppgifterna om beräknade transporter. Ansåges förskottsbetalning ej erforderlig — och det kunde måhända antagas i regel bliva fallet — behövde uppgifter endast begäras i efterhand.

Bestämmelser av nu angiven innebörd ha föreslagits i en ny paragraf, 63 a §, där tillika upptagits en bestämmelse, att om någon försummar att fullgöra honom ålagd uppgiftsskyldighet, länsstyrelsen äger ålägga honom vid vite att fullgöra sådan skyldighet. Det har samtidigt uttalats, att då fordrade uppgifter ej inkomme det torde stå samfällighetsstyrelsen fritt att, i stället för att utnyttja detta tvångsmedel, grunda debitering på annan bevisning eller på uppskattning. Det finge då ankomma på den som ansåge sig ha blivit påförd för högt belopp att styrka detta. Skedde det först inför domstol, finge det antagas att domstolen vid bestämmande av ersättning för rättegångskostnader beaktade, att den för höga debiteringen berott på försummelsen att tillhandahålla uppgifter.

I promemorian har påpekats, att från en del håll uttalats farhågor beträffande de uppgifter som sålunda skulle läggas till grund för avgiftssystemets tillämpning och att sådana farhågor väl ej saknade grund. Det har emellertid framhållits, att här vore fråga om transporter inom relativt begränsade områden, där intressenterna hade tämligen goda möjligheter att utöva kontroll på varandra, samt att risken för medvetet felaktiga uppgifter begränsades av att de kunde medföra bedrägeriansvar.

I den mån särskilda bestämmelser ej infördes i lagen om enskilda vägar med anledning av vägavgiftssystemets införande skulle *de allmänna principerna i lagen* vara tillämpliga även i nu förevarande fall. Angående debitering, uppbörd och förmånsrätt borde sålunda för vägavgifterna gälla motsvarande vad som vore stadgat för bidrag på grund av andelstal.

Vad slutligen beträffar *övergångsbestämmelserna* till de föreslagna lagändringarna har i promemorian föreslagits, att de skulle få det innehåll, att ändå att förrättningsförfarande inletts före dagen för ikraftträdandet, skulle vad som nu stadgats tillämpas å ärendets prövning och fortsatta handläggning, såframt ej förrättningen blivit före nämnda tidpunkt förklarad avslutad. Hade väghållningsskyldighet bestämts i enlighet med äldre lag, ägde väghållningsskyldig påkalla ny förrättning för tillämpning av vad om vägavgifter nu stadgats; dock finge mot delägares bestridande bestämmelserna om vägavgifter ej tillämpas på befintlig vägsamfällighet, där det visades, att det skulle vara till uppenbar skada för delägaren.

I promemorian har i anslutning härtill uttalats, att det finge ankomma på förrättningsman att vaka över att övergång mot delägares bestridande ej skedde i sådana fall.

#### Remissyttrandena.

Förslaget om införande av vägavgifter har tillstyrkts av samtliga remissinstanser utom överlantmätaren i Älvsborgs län samt skogsvårdsstyrelserna i Norra Kalmar län och Västernorrlands län. Överlantmäterna i Uppsala, Södermanlands och Jönköpings län, länsstyrelserna i Älvsborgs och Värmlands län samt Sveriges lantbruksförbund ha tillstyrkt under framhållande av betänkligheter och reservationer mot förslaget. I vissa fall har förslaget tillstyrkts med understrykande av reservationer av sådant slag som kommit till uttryck i promemorian, huvudsakligen beträffande omfattningen av tillämpligheten av systemet med vägavgifter. Flertalet hörda myndigheter i Götaland ha påpekat, att skogsvägar endast i ringa utsträckning förekomme inom deras verksamhetsområden.

*Domänstyrelsen* har tillstyrkt de föreslagna ändringarna i lagen om enskilda vägar och förklarat sig kunna i huvudsak ansluta sig till vad i promemorian anförts beträffande frågan om införande av vägavgifter. Utredningen visade tydligt, att systemet med vägavgifter vore principiellt riktigt och rättvist samt att det stode i god överensstämmelse med de grundläggande principerna i lagen om enskilda vägar. Tyvärr uppkomme vid systemets praktiska tillämpning olägenheter och svårigheter av sådan art, att andelstalen ej kunde ersättas av vägavgifter. Styrelsen funne den utformning förslaget fått välhetänkt, då systemet till en början icke annorledes än försöksvis borde användas för annat än underhålls- och vinterväghållningskostnader. Beträffande anläggningskostnader syntes debitering efter andelstal i regel få tillämpas, vilket dock ej uteslöte att i vissa fall, exempel-



vis då fråga vore om rena skogsvägar och delägarnas antal vore ringa, systemet med vägavgifter kunde tillämpas även i detta avseende. Särskilt i de norra delarna av landet vore emellertid skogsvägarnas indirekta nytta så stor i förhållande till den båtnad, som erhöles i form av minskade transportkostnader, att en utdebitering av anläggningskostnaderna enbart på grundval av vägavgifter kunde komma att ställa sig orättvis. Debitering av anläggningskostnaderna syntes i sådana fall böra ske helt eller till övervägande del på grundval av andelstal. Om anläggningskostnaderna amorterades genom vägavgifter komme dessa avgifter att bli förhållandevis stora och de kunde då komma att påverka delägarna i deras bedömanden rörande tidpunkt för avverkning och val av utdrivningssätt. Detta kunde medföra att de antaganden, som i dessa avseenden gjorts av förrättningsmannen vid fastställande av avgifternas storlek, i allför stor utsträckning komme att avvika från de verkliga förhållandena. Beräkningar av vägavgifter måste baseras på förrättningsmannens bedömande av hur stora virkeskvantiteter som inom en viss amorteringstid för vägen komme att utdrivas. Detta bedömande torde i många fall stöta på oöverstigligen svårigheter för en förrättningsman, i synnerhet som tillförlitliga uppgifter icke stode att erhålla beträffande virkesförrådets sammansättning och det föreliggande avverkningsbehovet på de olika fastigheterna. Den utdrivna virkeskvantiteten komme givetvis även att vara mycket beroende av konjunkturerna på virkesmarknaden, av transportteknikens utveckling och flera andra osäkra faktorer. Med hänsyn till att den föreslagna lagändringen lämnade frihet att i varje särskilt fall välja den debiteringsmetod, som vore mest lämplig, ansåge sig styrelsen emellertid kunna tillstyrka den föreslagna lagändringen även i vad den avsåge anläggningskostnad.

*Lantbruksstyrelsen* har uttalat, att då de nuvarande bestämmelserna i lagen om enskilda vägar i fråga om fördelningen av väghållningskostnaderna visat sig mindre lämpliga företrädesvis i de fall då vid en och samma skogsväg vissa skogsägare hade avverkningsbar skog i större omfattning, under det att andra saknade dylik skog, syntes en sådan ändring av bestämmelserna vara motiverad, som möjliggjorde användandet av en rättvisare fördelningsgrund.

I anslutning till vissa överlantmätarens yrkanden, att systemet skulle begränsas till att avse underhållskostnaderna samt att marginalen mellan de högsta och lägsta belopp, vilka vid förrättningen skulle bestämmas för vägavgifterna, skulle begränsas i lagtexten, har *lantmäteristyrelsen* förklarat sig anse, att det vore önskvärt, att sakägare och förrättningsmän i detta avseende erhöles stor frihet och att motivuttalandena gäve tillräckligt skydd mot missbruk av systemet.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har förklarat sig ej ha något i princip att erinra mot förslaget. Införandet av möjligheten att tillämpa vägavgifter syntes ändamålsenligt. I regel syntes vägavgifter dock endast böra tillämpas på en del av kostnaderna, så att en del alltjämt utginge på grund av andelstal.

Av de tillstyrkande uttalandena från skogsvårdsstyrelsernas sida kan nämnas, att *skogsvårdsstyrelsen i Gävleborgs län* anført, att förslaget översensstämde med vad som frivilligt tillämpats angående vägunderhåll och vinterväghållning vid ett tjugutal vägar inom länet under flera år och att det endast varit till fördel för både sakägarna och vägarne.

*Skogsvårdsstyrelsen i Hallands län* har förklarar sig anse det lämpligt, att systemet med vägvgifter även kunde omfatta sådan konstant trafik som mjölktransporter, skolskjutsar m. m.

*Riksförbundet landsbygdens folk* har uttalat sin tillfredsställelse över att förslaget blivit utformat på sådant sätt att hänsyn tagits till de olikartade förhållanden, som föreläge vid handläggning av vägrfrågor. Förbundet har förklarar sig anse, att förslaget till alla delar vore ändamålsenligt.

*Sveriges industriförbund*, som efter inhämtande av yttrande från skogsindustriens samarbetsutskott ej haft något i princip att erinra mot förslaget, har framhållit, att anledning ej föreläge att behandla grus, sand, torv och liknande på annat sätt än virke och att träkol under alla förhållanden borde avgiftsbeläggas på samma sätt som virke.

*Sveriges skogsägareföreningars riksförbund* har förklarar sig tillstyrka förslaget, eftersom förbundet i princip ansåge systemet med vägvgifter önskvärt, då det möjliggjorde att betalning finge ske vid sådana tidpunkter, att den i så ringa grad som möjligt frestade intressenternas ekonomi samt förslaget siktade mot största anpassning och smidighet i vägförrättningarna.

Även *Sveriges skogsägareförbund* har förklarar sig biträda förslaget under framhållande, att det för intressenterna vore en betydande fördel att kostnaderna direkt knötes till transporterna; vägunderhållet bleve en kostnadspost vid avverkningarna och kunde bestridas med hjälp av inkomsterna från virkesförsäljningarna. I likhet med Sveriges industriförbund har Sveriges skogsägareförbund framhållit, att skogskol borde såsom skogsprodukt kunna omfattas av vägvgifter.

*Svenska vägföreningen* har uttalat, att den med tillfredsställelse hälsade alla åtgärder som vore ägnade att befrämja eller underlätta byggande och underhåll av vägar och att föreningen i princip ej hade något att erinra mot förslaget. Föreningen förutsatte, att systemet med vägvgifter i praktiken komme till användning på ett smidigt sätt, så att det kombinerades med äldre system, där så befunes erforderligt eller lämpligt.

Såsom förut anförts ha vissa remissinstanser tillstyrkt under framhållande av betänkligheter och reservationer mot förslaget. Sålunda har *överlantmätnaren i Uppsala län* uttalat, att då från ett flertal håll förordats, att ett system med vägvgifter skulle införas, det syntes försvarligt att genomföra de föreslagna ändringarna i den erkännansvärt försiktiga form de erhållit. Det vore dock att befara att systemet komme att bli svårt i tillämpningen dels då avgifternas storlek skulle bestämmas och dels då man skulle beräkna och debitera avgifterna. En jämförelse med flottlederna visade, att man där för samma ändamål behövde en stor administrationsapparat. Av-

gifterna kunde också få den verkan att virke, som hade lågt värde, hellre lämnades kvar i skogen än att man dreve ut det och belastade det med vägavgift. Om väghållningen bekostades efter fasta andelstal låge det däremot i varje delägares intresse att utnyttja vägen så mycket som möjligt. Vägavgifterna kunde antagas bli bestämda så inom de vid förrättningen fastställda maximi- och minimigränserna att avgifterna sattes lägre ett år då stora avverkningar skedde än ett annat år då det avverkades mindre än normalt. Följden härav kunde bli att vägen komme att användas mycket ojämnt, vilket vore till nackdel för väghållningen, och att uttagen ur skogen bleve »ryckigare» än som vore förenligt med god skogsvård och skogshushållning.

*Överlantmätaren i Södermanlands län* har ansett en mera omfattande översyn av lagen om enskilda vägar erforderlig men har under förhandenvarande förhållanden ansett sig kunna tillstyrka det föreliggande förslaget såsom syftande till att pröva möjligheterna av ett rättvisare system för väghållningsskyldighetens fullgörande på skogsvägar.

*Överlantmätaren i Jönköpings län* har uttalat den uppfattningen, att det föreslagna systemet vore praktiskt svårhanterligt och ägnat att skapa irritation mellan intressenterna. Om ett allmänt behov ansåges föreligga av bestämmelser med sådan verkan som åsyftades med systemet, kunde förslaget möjligen tillstyrkas, då tillämpningen begränsats till fall, där metoden befunes lämplig.

*Länsstyrelsen i Älvsborgs län* hade i princip ej något att erinra mot förslaget men hyste starka betänkligheter mot den ökning av förrättningsmännens arbetsböda, som syntes bli en följd av förslagens genomförande.

*Länsstyrelsen i Värmlands län* har vid sitt utlåtande fogat yttranden av överlantmätaren och skogsvårdsstyrelsen i länet, av Värmlands förenade skogsägare, förening u. p. a., och Billeruds aktiebolag. Av dessa har *överlantmätaren* anslutit sig till de synpunkter, som låge till grund för förslaget, och tillstyrkt detsamma, då det utformats på ett smidigt sätt, som möjliggjorde stor frihet för förrättningsmännen att använda sig av den ena eller andra delningsmetoden. *Skogsvårdsstyrelsen* hade i princip intet att erinra mot att möjlighet bereddes att i lämpliga fall använda vägavgifter, exempelvis då fråga vore om rena skogsvägar, där antalet intressenter vore litet och möjligheter till kontroll av utkörda kvantiteter förelåge. Merendels vore dock antalet intressenter så stort, att systemet med vägavgifter skulle bli alltför tungt och svårhanterligt för dem som skulle handhava samfällighetens angelägenheter. Där möjlighet till flottning även förelåge — och dylika fall vore vanliga — kunde man förvänta ganska ojämbna inkomster för vägföretaget om vägavgifter tillämpades. Flottningsavgifterna i småvattendragen varierade rätt mycket och dessa avgifter komme att direkt influera på virkestillsläppet till vägen. Vägavgifterna borde normalt begränsas till underhållet. *Värmlands förenade skogsägare, förening u. p. a.*, har tillstyrkt förslaget och uttalat, att beträffande vägar av ifrågavarande slag den mest rättvisa uppdelningen av kostnaderna både beträffande byggnads- och underhållskostnader vore den som baserades på vägavgifter. Svårigheter före-

läge väl att införskaffa uppgifter om transporterade kvantiteter, men systemet med vägavgifter vore likväl att föredraga. *Billeruds aktiebolag* har uttalat den uppfattningen, att systemet med vägavgifter komme att skapa besvär och arbete, som ej uppvägdes av systemets fördelar. Detta gällde dels uppgifterna om virkespartiernas storlek och dels speciella nackdelar som framkomme då fastighetsägaren sålde sitt virke på rot. Fastighetsägarsäljaren skulle erlägga avgiften. Det vore ej lämpligt att köparen vid inköpet skulle göra avdrag för denna avgift och sedan inleverera den till vägsamfälligheten. Hade virket sålts som leveransvirke fritt bilväg underlätades arbetet med kvantitetsuppgiften, eftersom kvantiteten vore uträknad i samband med likvideringen, men om virket sålts på rot, försvårades uppgiftslämnandet avsevärt, enär fastighetsägaren ej finge uppgift om kubikmassan. Uppgift finge då begäras av köparen, vilket innebure merarbete. Då virket försåltes på rot förflöte i många fall lång tid, ofta upp till fyra eller fem år, mellan likvideringen och uttransporten. Svårigheter kunde då ofta uppstå för fastighetsägaren att vid transporttillfället gälda avgiften, isynnerhet om han ej på förhand finge kännedom om vilket år virket komme att uttransporteras. Om vägavgifter likväl komme att införas, föresloges att den del av väghållningen, som utgjordes av underhåll, uppdelades i en fast del, förslagsvis 50 procent av hela den beräknade underhållskostnaden, vilken uttoges efter andelstal, och en rörlig del, som utgjordes av vägavgift. Härigenom vunnes dels att medel för vägens underhåll funnes tillgängliga även under år, då obetydliga eller inga kvantiteter uttransporterades, och dels att smärre fel i beräkningen av kvantiteterna ej finge så stor ekonomisk betydelse. *Länsstyrelsen* har förklarat sig anse, att det vore tveksamt om systemet med vägavgifter vore lämpat för praktiskt bruk. Det ville synas som om bestämmande av vägavgifter i kombination med andelstal skulle komma att medföra stora svårigheter och komplikationer vid vägdelningsförrättningarna. Härtill komme olägenheterna med uppgiftsskyldigheten och svårigheten att utöva kontroll. Systemet måste bli svårhanterligt. Misstänksamhet och irritation intressenterna emellan syntes lätt kunna uppstå. Man syntes därför ej kunna räkna med att systemet komme till praktisk användning i andra fall än beträffande rena skogsvägar, då samtliga intressenter vore ense om att tillämpa detsamma. Onekligen kunde det i sådana fall ha sitt värde att en förening om vägavgifter kunde godkännas vid förrättning. Även om länsstyrelsen sålunda ställde sig tveksam till nytan av införande av bestämmelser om vägavgifter, ansåge sig länsstyrelsen av anförda skäl icke böra avstyrka det framlagda förslaget. De föreslagna bestämmelserna syntes väl avvägda.

I anslutning till det yttrande av *Billeruds aktiebolag*, som åberopats av länsstyrelsen i Värmlands län, kan nämnas, att länsstyrelsen i Västernorrlands län åberopat yttranden av *Kramfors aktiebolag*, som förklarat sig biträda förslaget, och *Sundsvallsbolagens gemensamma förvaltnings aktiebolag*, som anført att vad i promemorian föreslagits ej gäve anledning till erinran.

*Sveriges lantbruksförbund* har tillstyrkt förslaget om vägavgifter men framhållit, att skogsvägarna oftast användes även för andra transporter än virkestransporter, varför det ofta torde visa sig mindre lämpligt att belasta virkestransporterna med särskilda avgifter. Därtill komme, att vägföretagets inkomster genom vägavgifter kunde bli ganska ojämna och att uppgiftsskyldigheten kunde leda till en viss pappersexercis samt till irritationer och tvister. Systemet borde därför utnyttjas endast i fall, där samtliga delägare därom vore ense.

De remissinstanser, som avstyrkt förslaget, ha anfört följande synpunkter.

*Överlantmätaren i Älvsborgs län* har uttalat, att vägförrättningarna komme att kompliceras av det föreslagna systemet, att man finge räkna med upprepade anspråk på nya förrättningar och en viss permanent oro bland väghållarna samt att systemet skulle verka oförmånligt beträffande utnyttjandet av vägen. *Överlantmätaren* vore ej övertygad om att systemet skulle medföra några fördelar och hölle före att rättvisesynpunkterna i nöjaktig omfattning borde kunna tillgodoses genom att avväga andelstalen på sådant sätt att i tillbörlig omfattning såväl de varaktiga som de tillfälliga faktorerna bleve medbestämmande vid andelstalens fastställande.

*Skogsvårdsstyrelsen i Norra Kalmar län* har förklarat sig anse, att nyttan eller båtnaden borde utgöra grund för fördelning av väghållningskostnaden och att frågan därför borde utredas från denna utgångspunkt.

*Skogsvårdsstyrelsen i Västernorrlands län* har framhållit, att anläggandet av en skogsbilväg borde betraktas som en investering av grundförbättrande natur, varför kostnaderna borde fördelas efter andelstal. Finansieringen med vägavgifter måste kombineras med lån och gäve möjligheter till osund spekulation för att undandra sig att delta i kostnaderna. Uppgiftssystemet skulle medföra besvär och kostnader. Fördelningen av underhållskostnaderna efter andelssystemet vore enkelt och på längre sikt rättvist.

Samtliga remissinstanser synas vara ense om att för bestämmande av vägavgifter det nuvarande förrättningsförfarandet bör bibehållas och det har ej från något håll förordats, att en övergång skall ske till det system, som tillämpas enligt flottningstagstiftningen.

Vad beträffar *beräkningen av vägavgifternas storlek* har *Sveriges skogsägareförbund* uttalat, att avgifterna borde graderas med olika taxor för skilda sortiment. Om vägen skulle tillgodose även skogsvårdsintresset, måste det tillses, att de lågvärdiga sortimenten icke belastades med prohibitiva avgifter. Det vore på lång sikt till gagn för samtliga delägare att taxorna avpassades så, att dessa sortiment, i främsta rummet brännved, som utfölle vid gallringar och andra beståndsvårdande genomhuggningar, icke påfördes samma avgifter som gagnvirket.

Tillämpning av vägavgifter även på *slitageersättning* har varit föremål för uttalanden i vissa remissyttranden och tillstyrkts av bland andra *domänstyrelsen* och *Sveriges skogsägareförbund*.

Beträffande det föreslagna tillägget till 65 § angående frågan om ny förrättning rörande vägavgifter har Sveriges skogsägareförbund tillstyrkt det samma och framhållit, att förskjutningar i arbetslöner och materialkostnader syntes göra det nödvändigt att med ej alltför långa mellanrum ompröva avgifternas storlek.

Överlantmätaren i Uppsala län har ansett det onödigt att vid förrättningen kunde bestämmas kortare giltighetstid för avgifterna än fem år och har därjämte ifrågasatt att låta vägavgifterna följa ett rörligt index på vissa kostnader.

Beträffande formuleringen av övergångsbestämmelserna har överlantmätaren i Uppsala län föreslagit, att uttrycket uppenbar skada måtte utbytas mot avsevärd skada eller avsevärt förfång.

Domänstyrelsen har hemställt, att det måtte uppdragas åt vederbörlig myndighet att på grundval av nu föreliggande utredning och annat material utarbeta nya anvisningar eller instruktioner för tillämpning av lagen om enskilda vägar. Liknande yrkande har framställts av länsstyrelsen i Jämtlands län. Däremot har av skogsvårdsstyrelsen i Hallands län uttalats, att en sammanställning av det väsentliga av det nu föreliggande utredningsmaterialet skulle, med hänsyn till vägdelningsärendenas skiftande natur, vara lämpligare än formliga tillämpningsföreskrifter.

Slutligen har yrkats, av Sveriges skogsägareföreningars riksförbund sådan ändring av kungörelsen nr 531/1943 angående lån ur statens skogsväglånefond, att amorteringar icke ovillkorligen skulle behöva ske med lika stora annuiteter, samt av Medelpads skogsägareförening u. p. a., dels att skogsväglånefonden måtte förstärkas för tillgodoseende av behov, som med avgiftssystemet kunde uppkomma, och dels att vägsamfällighet vid fondering av överskott måtte befrias från skatt.

#### Departementschefen.

Enligt lagen om enskilda vägar skola — i de fall då väghållningen ej fördelas genom vägdelning — de väghållningsskyldiga svara för väghållningen gemensamt och kostnaderna skola fördelas efter fasta andelstal. Den beräknade omfattningen av varje delägares begagnande av den väg som är i fråga är grundläggande för bestämmande av dessa andelstal.

Det ligger emellertid nära till hands att, efter mönster från flottningsslagsstiftningen, söka komma fram till en fördelning av kostnaderna icke efter det beräknade begagnandet utan efter det faktiska, isynnerhet som en sådan ordning automatiskt skulle medföra den för den enskilde väghållaren för månliga konsekvensen, att han finge betala kostnaderna när han hade inkomst tack vare vägen, medan han sluppe utgifter för vägen under år, då han ej kunde utnyttja densamma. Detta gäller i särskilt hög grad skogsvägarna, som ofta helt motiveras av den avkastning och inkomst skogen kan lämna.

Inom vissa områden i landet ha, enligt vad som upplysts, i åtskilliga fall vid sidan av lagen om enskilda vägar på överenskommelsens väg anordnats ett system med vägavgifter och erfarenheterna härav ha varit goda. Det kan i vissa hänseenden vara till olägenhet att dylika överenskommelser ej kunna få den verkan som en förrättning enligt lagen om enskilda vägar skänker. Dessutom är det ej tillfredsställande att någon eller några intressenter kunna hindra tillkomsten av en ordning som för det stora flertalet framstår såsom den mest ändamålsenliga.

Enligt min mening kunna därför knappast i princip några invändningar göras mot att ett system med vägavgifter införes i lagen om enskilda vägar, om det är tekniskt och praktiskt möjligt att genomföra. Det har också under remissförfarandet visat sig, att man med få undantag förordat det föreliggande förslaget. De betänkligheter som anförts hänföra sig huvudsakligen till de svårigheter som systemet i vissa fall skulle kunna medföra.

Förslaget innebär, att vid förrättning enligt lagen om enskilda vägar kan bestämmas att kostnaderna för byggande och underhåll av en väg, som avser att främja utforsling av virke från skog, helt eller delvis skola gäldas med vägavgifter å virke som transporteras på vägen. Sådana avgifter böra tillämpas endast där det finnes lämpligen kunna ske. I första hand kommer det givetvis att bero på om delägarna själva önska att avgiftssystemet skall tillämpas. Kunna de ej åstadkomma förening därom, kommer det att bero på förrättningsmännen och, om deras beslut överklagas, domstol, om väghållningskostnaderna skola uttagas på grundval av de fasta andelstalen eller genom avgifter. Avgiftssystemet kan begränsas till visst slag av kostnader, byggnads- eller underhållskostnader eller vinterväghållning, eller till viss del av dessa kostnader eller någon av dem.

Vissa svårigheter kunna säkerligen uppkomma vid tillämpningen av ett system med vägavgifter. Den temporära ojämnheten mellan inkomster och utgifter kan sålunda bliva besvärande. Det är att märka, att vägsamfälligheterna ej ha den fasta organisation som flottningsföreningarna äro utrustade med och att ojämnheterna mellan inkomster och utgifter i vissa fall kunna bliva mera framträdande för ett vägföretag än för en flottningsförening. I förslaget ha emellertid dessa omständigheter beaktats och förslaget har utformats så att däri möjliggjorts alla de inskränkningar i tillämpningen som kunna finnas erforderliga. Man har anledning förmoda, att såväl intressenter som förrättningsmän komma att iakttaga försiktighet vid tillämpningen till dess större erfarenheter vunnits om systemets användbarhet i olika fall. Den fortsatta anknytningen till de fasta andelstalen synes också utgöra en garanti och trygghet för de företag, som tillämpa avgiftssystemet. Jag är därför beredd att tillstyrka att lagen om enskilda vägar kompletteras med bestämmelser om vägavgifter i den form som föreslagits och kan i huvudsak ansluta mig till de synpunkter som i promemorian anförts angående innebörden av förslaget. I ett avseende får jag dock föreslå viss jänkning.

Beträffande tillämpningsområdet för avgiftssystemet ha från vissa remissinstansers sida yrkats, att även mjölktransporter samt transporter av grus,

sten, torv etc. skulle kunna beläggas med vägavgifter. Sveriges industriförbund och Sveriges skogsägareförbund ha framhållit, att i vart fall träkol borde i förevarande hänseende likställas med virke. Jag ansluter mig till uppfattningen att vägavgifter skola kunna tillämpas på skogsprodukter överhuvud taget och alltså även på träkol men anser, att man i övrigt bör ställa sig avvaktande med att utsträcka tillämpligheten av systemet till andra områden.

Förslaget innehåller, utöver förut återgivna grundläggande stadganden, bestämmelser om att avgiftssystemet även skall kunna omfatta slitageersättning, om undantag från den i 9 § andra stycket stadgade femårstiden i vissa fall, då vägavgifter tillämpas, om uppgiftsskyldighet rörande transporterade produkter för dem som äga begagna vägen samt om återupptagande vid ny förrättning av fråga om vägavgifter sedan fem år förflutit från det frågan blivit genom förrättning eller dom avgjord eller efter den kortare tid som vid förrättning eller genom dom bestämts för avgifternas giltighet. I dessa hänseenden liksom med avseende på övergångsbestämmelserna har jag ej något i sak att erinra. Vissa redaktionella jämkningar ha dock vidtagits.

Lagändringarna torde böra träda i kraft den 1 juli 1950.

Beträffande de speciella yrkanden som från vissa remissinstansers sida framställts angående utfärdande av tillämpningsbestämmelser och vidtagande av andra åtgärder i följd av avgiftssystemets genomförande förutsätter jag att vederbörande myndigheter beakta dessa frågor och framställa därav eventuellt föranledda förslag.

---

I enlighet med vad sålunda anförts har inom kommunikationsdepartementet upprättats härvid fogade förslag till *lag om ändring i lagen den 3 september 1939 (nr 608) om enskilda vägar*.

Föredraganden hemställer att lagrådets utlåtande över förslaget måtte för det i 87 § regeringsformen angivna ändamålet inhämtas genom utdrag av protokollet.

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

Vid protokollet:

*Einar Herlitz.*

---



## F ö r s l a g

till

## L a g

om ändring i lagen den 3 september 1939 (nr 608) om enskilda vägar.

Härigenom förordnas dels att i lagen den 3 september 1939 om enskilda vägar skall införas en ny paragraf, betecknad 63 a §, av nedan angivna innehåll, dels ock att 9, 11, 33 och 65 §§ samma lag skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

*(Gällande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

## 9 §.

För upplåtelse — — — — — gäldas ersättning.

Kan i — — — — — utförda vägbyggnadsarbetet.

Varder fastighet — — — — — för fastigheten.

Ersättning, som i tredje stycket avses, skall bestämmas till visst penningbelopp att utgå årligen i förskott under den tid rätten att begagna vägen äger bestånd och av den berättigade tages i anspråk. I övrigt skall ersättning enligt denna paragraf bestämmas i penningar att utgå på en gång.

Ersättning som i tredje stycket avses skall, där den ej utgår i form av vägavgifter enligt vad i 33 § är stadgat, bestämmas till visst penningbelopp att utgå årligen i förskott under den tid rätten att begagna vägen äger bestånd och av den berättigade tages i anspråk. I övrigt skall ersättning enligt denna paragraf bestämmas i penningar att utgå på en gång.

## 11 §.

Skyldigheten att — — — — — av vägen.

*I fråga om fördelning av väghållningsskyldigheten mellan fastigheter, å vilka skog finnes, må, där särskilda skäl därtill äro, jämkning ske med hänsyn till vad som kan finnas skäligt för främjande av god skogshållning.*

## 33 §.

Vid förrättning — — — — — 21 § fördelas.

Då fråga är om väg, som avser att främja utforsling av skogsprodukter från skog, och då arbetet med vägbyggnad, vägunderhåll eller vinterväghållning skall av de väghållningskyldiga utföras gemensamt, må vid förrättning bestämmas, att kostnader för väghållningen skola, helt eller delvis, gäldas medelst avgifter (vägavgifter) å skogsprodukter, som transporteras på vägen. Vägavgifter böra tillämpas endast, där det finnes lämpligen kunna ske.

Tillika må vid förrättning bestämmas, att sådan ersättning, som avses i 9 § tredje stycket, skall beträffande skogsprodukter utgå i form av vägavgifter.

I fall då ersättning skall utgå i form av vägavgifter skall tillika vid förrättningen bestämmas, med vilka högsta och lägsta belopp vägavgifter må uttagas.

I fall som avses i 9 § andra stycket må skyldighet att erlägga vägavgift, innefattande täckning av kostnad för arbete som nedlagts å vägens anläggning, omläggning eller förbättring, kunna, så länge sådan avgift utgår av annan, åläggas utan hinder av att arbetet utförts före den i lagrummet stadgade tiden.

## 63 a §.

I fall då ersättning skall utgå i form av vägavgifter åligger det en var som äger begagna vägen för utforsling av skogsprodukter att, i den mån styrelsen det begär och å tid som styrelsen bestämmer, varje år till denna lämna skriftliga uppgifter om den myckenhet skogsprodukter han

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

under det senaste året transporterat och den myckenhet han under det kommande året ämnar transportera på olika delar av vägen.

Försummar någon att fullgöra honom enligt första stycket ålagd uppgiftsskyldighet, äger länsstyrelsen vid vite förelägga honom att fullgöra sådan skyldighet.

## 65 §.

Inträda, sedan — — — — — ny förrättning.

Har vid förrättning eller genom dom bestämts, att kostnad för väghållning skall gäldas medelst vägavgifter, må frågan därom återupptagas vid ny förrättning, sedan fem år förflutit från det frågan om avgifterna blivit genom förrättning eller dom avgjord eller efter den kortare tid som vid förrättning eller genom dom kan hava bestämts för avgifternas giltighet.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1950.

Ändå att förrättningsförfarande inlett före nämnda dag, skall vad nu stadgats tillämpas å ärendets prövning och fortsatta handläggning, såframt ej förrättningen blivit före nämnda tidpunkt förklarad avslutad. Har väghållningsskyldighet blivit bestämd i enlighet med äldre lag, äger väghållningsskyldig påkalla ny förrättning för tillämpning av vad om vägavgifter nu stadgats; dock må mot delägares bestridande bestämmelserna om vägavgifter ej tillämpas på befintlig vägsamfällighet, där det visas, att det skulle vara till avsevärt förfång för delägaren.

---

*Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 27 juni 1950.*

N ä r v a r a n d e :

justitieråden GEIJER,  
LECH,  
regeringsrådet QUENSEL,  
justitierådet BECKMAN.

Enligt lagrådet den 9 februari 1950 tillhandakommet utdrag av protokoll över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 3 februari 1950, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättat förslag till *lag om ändring i lagen den 3 september 1939 (nr 608) om enskilda vägar*.

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av revisionssekreteraren Hugo Digman.

Förslaget föranledde följande yttranden av lagrådet och dess ledamöter.

11 §.

*Regeringsrådet Quensel:*

Beträffande det föreslagna nya stadgandet i 11 § om väghållningsskyldighetens fördelning, så skulle visserligen ett dylikt stadgande lämna rättstillämparen stor frihet att taga hänsyn till omständigheterna i olika fall men också vara så obestämt till sin innebörd, att det kunde leda till långt större rubbning av de allmänna normerna än vad som torde vara avsett. Bl. a. märkes härutinnan att, ehuru endast typiska skogsvägar torde åsyftas, stadgandet efter ordalydelsen skulle kunna tillämpas å flertalet vägar av betydelse för landets jordbruksfastigheter.

Formuleringen anger att rubbning skulle kunna få ske även av regeln att ej å någon fastighet må läggas större andel än vad som svarar mot dess nytta av vägen. Förslagets motiv lider i denna punkt av oklarhet. I promemorian anföres, att sistnämnda regel har ringa betydelse för skogsvägarnas del på grund av den dominerande betydelse en väg har för möjligheterna att taga ut virke ur skogen. Regeln innefattar emellertid, såsom vid väglagens tillkomst betonades, den grundläggande principen om väghållningsskyldighetens begränsning och kan inverka även på frågorna, hur vägen skall sträckas och väghållningen i övrigt utföras samt vad som må behandlas som

en och samma väg, ävensom modifiera reglerna om vilka fastigheter, som skola samfällt deltaga i väghållningen. Just i fall som förslaget avser, eller alltså beträffande skogsvägar, kan lätteligen inträffa att en fastighet på grund av sin avlägsna belägenhet eller skogens mindervärdiga beskaffenhet icke förmår ensam bära kostnaderna för tillgodoseende av sitt vägbehov och ej ens de merkostnader till följd av längre vägsträcka, ökat slitage o. d. som vid samfällid väghållning skulle förorsakas samfälligheten för denna fastighets trafik. Regeln om nyttan såsom yttersta gräns för väghållningsskyldigheten utgör då skydd icke blott mot att ifrågavarande fastighet belastas med större andel än vad som motsvarar fastighetens bärkraft utan även mot att kostnaderna för fastighetens vägbehov övervältras på andra fastigheter i sådan mån att för någon av dem väghållningsbördan blir tyngre än nu sagts eller större än om de ensamma tillgodosett sitt eget behov av väg. Följden kan bli att förstnämnda fastighet måste lämnas utanför vägsamfälligheten och väghållningen begränsas till vad som motsvarar de andra fastigheternas behov.

Den garanti, som gällande lag sålunda uppställer mot att dess övriga regler om samfällid väghållning kunna lända fastighet till skada, läser icke tåla någon inskränkning. Om över huvud taget någon jämkning av fördelningsbestämmelserna skulle ske, synes dock regeln om nyttan såsom yttersta gräns böra lämnas orörd och detta förhållande böra tydligt utmärkas i lagtexten.

Beträffande frågan om jämkning av bestämmelsen om fördelning efter den omfattning, vari fastigheterna beräknas komma att begagna vägen, må anföras följande. Denna norm är utan tvivel ägnad att befordra rättvisa och billighet ej blott ur synpunkten att bidragen härigenom komma att stå i proportion till de kostnader, varje fastighet genom sin trafik förorsakar, utan även med hänsyn till att trafikintensiteten ofta är ett gott och påtagligt uttryck för nyttan av vägen. Menar man att emellertid även inom den marginal, som regeln om nyttan som gräns för väghållningsskyldigheten uppdrar, någon hänsyn bör kunna tagas till fastigheternas olika bärkraft, så må erinras att, såsom under lagens förarbeten framhölls, denna regel kan medföra att en fastighet på grund av ringa bärkraft får mindre andel än om hänsyn blott toges till begagnandet. Fastighet, för vilken vägen är av tillräcklig vikt men som dock ej förmår bära en på sistnämnda sätt beräknad andel i kostnaderna, behöver nämligen ingalunda alltid lämnas utanför samfälligheten. Väghållningskostnaderna växa ju regelmässigt icke i samma proportion som antalet delägare. Härav måste ofta följa att — även om endast viss sträcka av vägen begagnas av alla delägarna och, på grund av regeln om nyttan, någon som har längre väg bör njuta betydlig nedsättning i vad som vid fördelning efter begagnandet skulle belöpa på honom — han dock kan medtagas i samfälligheten utan att övriga fastigheters andelar ökas i sådan grad att, vad dem angår, denna regel trädes för nära. Sålunda öppnar gällande lag möjlighet att medge avlägset eller eljest av naturen mindre gynnade fastigheter lättnad i väghållningsbördan och därmed

även att främja skogshushållningsintresset, ehuru endast om ett verkligt behov av dylik lättnad föreligger för vederbörande fastighet och det kan ske utan att det länder någon av de övriga till skada. Avses med förslaget ej att gå längre än vad nu angivits, torde således icke tarvas någon ändring av de legala fördelningsnormerna.

Emellertid åsyftas med förslaget måhända att ett mer självständigt inflytande skall beredas det allmännas intresse av skogshushållningen och att man i detta intresse må kunna av ägarna till vissa fastigheter kräva verkliga uppförfingar för att skogstillgångarna å andra fastigheter må kunna utnyttjas intensivare än vad som eljest skulle vara lönande.

Man har i motiven åberopat vad som enligt flottningslagstiftningen gäller om avgifter för begagnande av flottled. Det bör emellertid beaktas att, medan deltagande i flottning är en frivillig sak, väghållningsskyldighet kan åläggas tvångsvis. Vidare märkes, att man vid flottningslagstiftningen synes ha betraktat flottleden som allmän egendom, som av det allmänna upplåtes till enskildas begagnande mot avgift, och därför ansett sig kunna vid avgifternas bestämmande låta det allmänna bästa träda i förgrunden. Om detta betraktelsesätt äger fog för sig, kan något liknande dock ej gälla enskilda vägar på rena landsbygden. Åtminstone vilar gällande lagstiftning på uppfattningen, att dessa vägar icke äro några allmänna trafikleder utan av privat natur.

Visserligen kan det, såsom departementschefen i förevarande sammanhang framhållit, utgå betydande statsbidrag till byggande av enskilda vägar och beviljas lån ur skogsväglånefonden. Men vid tillkomsten av lagen om enskilda vägar ansågs angeläget att icke låta dylika förhållanden inverka på lagreglerna utan hålla frågan om den statliga subventionen skild från den civilrättsliga regleringen av vägintrössenternas inbördes rättigheter och skyldigheter, så att statsbidragen kunde göras fakultativa och villkoren för dessa bidrag samt övriga bestämmelser om dem meddelas i särskild ordning. Om lämpligheten härav rådde då i den offentliga diskussionen knappast mer än en mening. I förslaget bibehålles ju ock denna ståndpunkt såtillvida att någon rätt till statsbidrag icke skulle stadgas. Då synes emellertid ej heller den rättsliga regleringen av väghållningsbördans fördelning kunna grundas på antaganden om dylika bidrag. Utan garanti för att någon kompensation lämnas torde icke rimligtvis, i vidare mån än gällande lag medger, värdeskillnader, som bero på fastigheternas bättre eller sämre läge eller bättre eller sämre skogstillgångar, kunna utjämnas genom att en del av de sämre lottades omkostnader för skogsbruk genom väglagstiftningen tvångsvis överföres å de bättre belägna eller beskaffade fastigheterna.

Även om man på ett eller annat sätt tillsåge, att den föreslagna jämkningen av de allmänna normerna ej kunde inträda, med mindre kompensation verkligen erhöles, skulle dock mot det föreslagna nya stadgandet tala, att skogshushållningsintresset då följdriktigt borde beaktas också vid fråga om vägens sträckning och att i olika hänseenden även åtskilliga andra allmänna intressen med lika stort eller större skäl borde inverka,

när de, såsom ofta kan vara fallet, beröras av den enskilda väghållningen. En utveckling efter dylika linjer skulle snart leda till att vägarna förlorade sin karaktär av enskilda samt att finansieringen och därmed också förvaltningen måste i allt större omfattning övertagas av det allmänna. Förslaget har tagit sikte blott på en sida av ett mångsidigt problem, som vid väglagens tillkomst noga övervägdes med det resultat att man till speciell reglering uttog vissa enskilda vägar, beträffande vilka de allmänna intressena gjorde sig med särskild styrka gällande, men i övrigt bibehöll den grundläggande principen om väghållningen såsom en rent privat angelägenhet.

Anses allmänna intressen kräva, att väghållningsbördan lättas för vissa vägintrössenter i högre grad än hittills varit möjligt, synes det således böra ske icke genom rubbning av den civilrättsliga regleringen utan genom rikligare statsbidrag till dessa intressenter, måhända i form av understöd åt skogsbruket snarare än åt kommunikationsväsendet. I varje fall skulle genom frågans reglering som ett ärende rörande statsbidrag också kunna vinnas större garanti för ett sakkunnigt bedömande av skogshushållningens intressen. Då här i verkligheten är fråga om subvention, torde ock vara erforderligt att kunna utöva en friare behovsprövning än vad som är möjligt att inrymma i en rättslig reglering av fastigheters inbördes rättigheter och skyldigheter. Vid tillämpning av de legala normerna kan ju icke gärna tagas hänsyn till vem som är ägare av fastigheterna, och förslaget skulle därför kunna leda till att småbrukares väghållningsbördas kännbart ökades för att minska kostnaderna för skogsbruket å kronans eller de stora skogsbolagens fastigheter.

På grund av vad sålunda anförts finner jag mig böra avstyrka den föreslagna ändringen av 11 §.

#### *Justitierådet Lech:*

Enligt det föreslagna nya stadgandet skulle hänsyn till skogshushållningsintresset kunna föranleda avsteg från regeln om väghållningsskyldighetens fördelning mellan fastigheterna efter den omfattning, vari de beräknas komma att begagna vägen. Av motiven att döma har förslaget i denna del väsentligen sin grund däri, att betydande statsbidrag kunna utgå till byggande av skogsvägar och att för samma ändamål lån kunna beviljas ur skogsväglånefonden. Med hänsyn till dessa omständigheter har någon berättigad invändning i princip ansetts ej kunna göras mot att allmänna synpunkter i viss mån finge göra sig gällande i fråga om fördelning av den del av kostnaderna, som ej täckes av statsbidrag. Emellertid innehåller lagen icke något stadgande om rätt till statsbidrag, och förslaget innebär ej någon ändring härutinnan. Någon säkerhet för att vägintrössent, för vilken jämkningen inneburit ökning av väghållningsbördan, städse erhöle kompensation genom statsbidrag, skulle ej komma att finnas. Vid sådant förhållande synes den statliga subventioneringen ej böra inverka på den rättsliga regleringen av väghållningsskyldighetens fördelning. Såsom regeringsrådet Quensel

framhållit, öppnar gällande lag viss möjlighet att medge avlägset eller eljest av naturen mindre gynnade fastigheter lättnad i väghållningsbördan och därmed även att främja skogshushållningsintresset. Att på grund av den statliga subventioneringen låta det allmännas intresse av skogshushållningen erhålla större inflytande än sålunda är möjligt enligt gällande lag synes ej väl förenligt med den princip om väghållningen såsom en rent privat angelägenhet, som uppbar den gällande lagstiftningen i vad den rör enskilda vägar på rena landsbygden. Anses skogshushållningsintresset böra föranleda, att väghållningsbördan ytterligare lättas för vissa vägintrössenter, torde i stället statsbidrag böra utgå direkt till de intrössenter man vill gynna. Jag anser mig därför böra avstyrka den föreslagna ändringen av 11 §. I varje fall synes det ifrågasatta nya stadgandet böra inskränkas till att avse typiska skogsvägar.

Emellertid torde det icke vara avsett, att jämkning skulle kunna ske utan hänsyn till regeln om nyttan såsom gräns för bidragsskyldigheten. För att framhäva detta synes, för den händelse den föreslagna ändringen skulle komma till stånd, en omredigering av lagtexten vara att förorda. Stadgandet att ej å någon fastighet må läggas större andel än som svarar mot dess nytta av vägen skulle kunna utbrytas ur första stycket och placeras såsom ett nytt tredje stycke efter det i förslaget upptagna andra stycket.

*Justitieråden Geijer och Beckman:*

Förslaget åsyftar en modifikation av paragrafens huvudregel, att väghållningsskyldigheten skall fördelas mellan fastigheterna med hänsyn till den omfattning, vari de beräknas komma att begagna vägen. Redan för närvarande är nämnda regel underkastad en betydande inskränkning genom föreskriften, att regeln icke får leda till att å någon fastighet lägges större andel än som svarar mot dess nytta av vägen, vilket torde innebära att fastighet ej får tvångsvis belastas med väghållning i en omfattning, som icke står väl tillsammans med fastighetens värde och avkastning. I viss mån är alltså möjlighet — och skyldighet — beredd att taga hänsyn till fastighetens större eller mindre ekonomiska bärkraft. Men möjligheten sträcker sig icke längre än till att undvika det orimliga resultatet, att den totala väghållningsbördan för en fastighet skulle komma att överstiga fastighetens totala nytta av vägen. Någon möjlighet att i annan mån än nu sagts jämka på bördan fastigheterna emellan med hänsyn till deras olika ekonomiska bärkraft medger stadgandet icke.

I samband med den nu gällande lagens tillkomst diskuterade 1935 års vägsakkunniga i sitt betänkande möjligheten att, vid sidan av de nämnda reglerna, såsom en verklig jämkningsfaktor införa förmågan att bidraga. Ehuru de sakkunniga ansågo att detta, teoretiskt sett, icke kunde avvisas såsom uteslutet, fick dock tanken på grund av vissa rent praktiska skäl förfalla.

Det remitterade förslaget torde kunna sägas återupptaga denna tanke i modifierad form och med syftning på vissa speciella fall, beträffande vilka beho-



vet av en ändring i särskild grad gjort sig gällande. Visserligen har i förslagens motivering den synpunkten skjutits i förgrunden, att det allmännas intresse av en god skogshushållning borde vinna beaktande. Men tydligen innebär det tillika, att hänsyn tages också till de enskilda fastigheternas nytta och ekonomiska bärkraft, om skälig jämkning av väghållningsskyldigheten sker t. ex. för att främja utforsling av virke, som eljest ej skulle kunna bära utdrivningskostnaderna. Den föreslagna jämkningsregeln kan därför på sätt och vis betecknas som en utsträckt tillämpning av den princip, som i lagen redan accepterats, då däri upptagits stadgandet, att huvudregeln om fördelning efter begagnande ej får drivas därhän att en fastighet belastas utöver vad som svarar mot dess nytta.

Det torde vara oundvikligt, att den nya jämkningsregeln — så som fallet ock är med de i paragrafen redan nu upptagna reglerna — formellt lämnar tämligen fria händer åt dem som skola verkställa fördelningen av väghållningsskyldigheten. Med hänsyn till förslagens motivering torde dock det samma i förevarande del med en omdömesgill tillämpning icke behöva befaras leda till annat än rimliga resultat. Enligt vår mening kunna »särskilda skäl» i allmänhet icke anses föreligga annat än i fråga om mera utpräglade skogsfastigheter.

I ett hänseende vilja vi emellertid i likhet med lagrådets övriga ledamöter förorda en omredigering. Det torde icke få antagas vara avsett, att den nya jämkningsregeln skulle kunna tillämpas utan hänsyn till stadgandets princip om nyttan såsom yttersta gräns för bidragsskyldigheten. För att detta skall bli tydligt kunde stadgandet, att ej å någon fastighet må läggas större andel än som svarar mot dess nytta av vägen, utbrytas ur första stycket och placeras såsom ett nytt tredje stycke efter det i förslaget upptagna andra stycket.

#### *Justitierådet Beckman:*

Ehuru den föreslagna regeln om jämkning för främjande av god skogshushållning enligt min mening icke får tolkas så att den skulle innebära en för lagen om enskilda vägar eljest främmande fördelning av kostnaderna med hänsyn till allmänna intressen, synes det lämpligt att den, därest ett särskilt kapitel angående skogsvägar — såsom jag vill förorda — kommer till stånd, placeras i detta.

#### *9, 33, 63a och 65 §§.*

#### *Regeringsrådet Quensel:*

Vad man velat vinna med systemet med vägavgifter i stället för uttaxering efter andelstal synes enligt motiven vara dels att kostnadsfördelningen skulle ske efter verkligt begagnande av vägen i stället för mer eller mindre osäker förhandsberäkning härutinnan, dels ock att bidragsskyldigheten

skulle inträda först när begagnandet ägde rum. Huvudvikten torde lagts på sistnämnda synpunkt. Förslaget har ju begränsats till att avse skogsvägar, i anseende till att det beträffande dem till följd av sättet för skogsbrukets bedrivande är vanligt att intressenter endast med mellantider av flera år använda vägen.

Vid tillkomsten av gällande lag om enskilda vägar åsyftades med då införda regler om rätt att mot s. k. slitageersättning begagna annans väg bl. a. att tillgodose synpunkten att det icke alltid är lämpligt att den, som endast med långa mellantider har nytta av vägen, enligt allmänna regler deltagar i väghållningen. Metoden med slitageersättning förutsätter emellertid, att bland intressenterna finnes åtminstone någon, som på grund av ett mer kontinuerligt begagnande eller av andra skäl framstår som huvudintressent eller eljest lämpligen kan ombesörja väghållningen. Där denna förutsättning brister, torde enligt sakens natur något slags gemenskap svårigen kunna anordnas utan att än den ena, än den andra intressenten får bidra till kostnaderna även under perioder då han ej begagnar vägen.

I varje fall kan det försök att lösa problemet, som förslaget innebär, icke anses tillfredsställande. Den föreslagna lagtexten ger knappast någon ledning för rättstillämpningen, och jämväl motiven äro vaga och stundom oklara i viktiga frågor om innebörden och utformningen av systemet med vägavgifter. Det förefaller som om man väl mycket litat till att detsamma i vissa fall någon tid tillämpats av väghållare på grund av överenskommelse mellan dem. Även om det då fungerat väl, är därmed icke sagt, att det skulle vara lämpligt i något fall att genom förrättning stadfästa dylik överenskommelse och sålunda förläna denna sakrättsligt bindande verkan, och än mindre att det kan vara befogat att tvångsvis ålägga fastighet väghållningsskyldighet efter detta system. Innan man skrider till lagstiftning av dylik innebörd, måste systemets verkningar i olika situationer någorlunda överblickas. I den grad som enligt förslaget skulle ske torde ej böra åtgärd tillämpas — här i första hand förrättningsmän eller en majoritet bland väghållarna — överlämnas att avgöra, om och när systemet må tillämpas, närmare utforma detsamma och sålunda övertaga ansvaret för att det ej leder till orättvisa eller eljest olämpliga resultat. I administrativ ordning utfärdade anvisningar kunna väl komplettera lagen i fråga om sakens administrativa sida men icke gärna i de delar, som bli avgörande för den materiellrättsliga innebörden. Förslagets knapphändighet framträder starkt mot bakgrunden av den noggranna reglering, som det nuvarande systemet erhållit i gällande lag, efter det riksdagen framhållit behovet av fullständiga bestämmelser om vägförrättningar och vägsamfälligheter, särskilt med hänsyn till samfälligheternas ekonomiska förhållanden.

Beträffande frågan hur systemet skulle förhålla sig till regeln i 11 § om väghållningsbördans fördelning uttalas i förslagets motiv att principen fortfarande skulle vara den, att delägare skulle deltaga i väghållningen efter andelstalet, ehuru debitering skedde först i samband med att han uttransporterade virke och då på grundval av de bestämda vägavgifterna; det vore

beträffande tiden för bidragsskyldighetens fullgörande som det nya systemet främst skilde sig från det nuvarande. Förverkligades denna princip, komme således kostnadsfördelningen ytterst att ske efter förhandsberäkningar, och syftet att få till stånd fördelning, som noggrannare anpassades efter den faktiska användningen av vägen, förfelades. Häremot synes ej heller vara mycket att erinra. Skogsvägar torde beträffande de med förhandsberäkning följande olägenheterna icke intaga någon särställning, om icke möjligen i så måtto att beräkningen här kan bli säkrare än vanligt. Lagens bestämmelse i 65 § lärer ock böra förstås så att, om beräkningen visar sig väsentligen felaktig, ändring för framtiden kan vinnas. Att kostnadsfördelningen grundas på andelstalen måste anses vara förutsättningen för att dessa skola läggas till grund för beslutanderätten i samfällighetens förvaltningsangelägenheter och för delägarnas andelar i dess tillgångar och gäld.

Emellertid synes man i förslaget icke ha sört för att den sålunda uppställda principen verkligen blir eller kan bli genomförd.

Vid förrättning skulle enligt förslagets lagtext kunna bestämmas att kostnaderna för väghållningen skola »helt eller delvis» gäldas medelst vägvavgifter. Vad som åsyftas med ordet »delvis» är dunkelt men torde närmast vara att kostnader för vissa slag av väghållning, t. ex. vägbyggnad, kunna undantagas för att gäldas i vanlig ordning och att dylikt undantag skall kunna ske även för kostnader som belöpa på annan trafik än transport av skogsprodukter. Emellertid synes den föreslagna lagtexten innebära och meningen också vara att det skulle kunna föreskrivas att hela väghållningsskyldigheten skulle fullgöras genom vägvavgifter.

Efter vilken grund dylika avgifter skola bestämmas anges i lagtexten icke annorledes än med uttrycket att de skola vara avgifter å skogsprodukter, som transporterats på vägen. Av motiven framgår att man tänkt sig att avgifterna skulle beräknas efter mängden av transporterade skogsprodukter, »eventuellt med differentiering med hänsyn till längden av den vägsträcka som tagits i anspråk och andra omständigheter», och att såmedelst principen om fördelning efter omfattningen av vägens begagnande skulle bli realiserad. Vid förrättning synes således behöva utarbetas ett slags taxa. Föreskriften att högsta och lägsta belopp skola bestämmas torde innebära att man skall upprätta en maximi- och en minimitaxa. Genom en för alla delägare gemensam taxa med olika belopp för olika lastmängd och väglängd torde regeln om fördelning efter omfattningen av vägens begagnande kunna någorlunda förverkligas. Men skall vid taxesystem hänsyn tagas även till bidragsskyldighetens begränsning till vederbörande fastighets nytta av vägen, lär det kunna bli erforderligt att bestämma olika taxor för olika fastigheter. Att man avsett något dylikt, utsäges icke klart. I motiven beröres väl i detta sammanhang regeln om nyttan som yttersta gräns för väghållningsskyldigheten, men beträffande de fall, då denna regel skulle inverka på taxan, anföres att de måhända ej vore av större betydelse, i synnerhet som för tvångsanslutning förutsattes att vägen vore av synnerlig

vikt för fastigheten. Därvid torde icke observerats att denna förutsättning gäller blott beträffande vägbyggnad. För skyldighet att delta i underhåll och vinterväghållning är tillräckligt att vägen är till nytta för fastigheten den tid mark är bar respektive snötäckt. I fråga om innebörden av gällande fördelningsnorm hänvisas i övrigt till vad jag anfört under 11 §. Till-se ej annorledes att väghållningsskyldigheten begränsas till vad som svarar mot nyttan av vägen, måste detta ske genom det sätt, på vilket vägavgifterna bestämmas. Eljest åsidosättes regeln i 11 §, vilken ju dock enligt förslaget mening skulle förbli grundläggande, även om vägavgiftssystemet valdes.

Hur man tänkt sig att vid detta system den föreslagna nya regeln om jämkning av bidragsskyldigheten med hänsyn till intresset av god skogshushållning skall inverka, framgår ej heller tydligt. Som meningen näppeligen kan antagas vara att detta intresse automatiskt tillgodosåges genom en fördelning efter den omfattning, i vilken vägen begagnas för transport av skogsprodukter, torde med förslaget ståndpunkt jämväl av nu ifrågavarande anledning kunna bli erforderligt att fastställa olika taxor för olika intressenter.

Systemet med vägavgifter bleve således redan av nu nämnda orsaker ganska invecklat och i hög grad baserat på förhandsberäkningar. Det synes ock uppenbart att, om det avses att olika taxor skola kunna bestämmas för olika delägare, ändå att de begagna vägen i samma omfattning, ett uttryckligare stöd härför tarvas än de obestämda antydningarna i motiven. Vilka omständigheter, som skola inverka, torde i fråga om vägavgifter lika väl som beträffande andelstal böra angivas i lagen.

Av största betydelse i detta sammanhang och över huvud taget för frågan om lämpligheten av vägavgiftssystemet är att, om bidragens storlek bestämmas av taxan, denna naturligtvis icke utan vidare kan ändras utan att därav följer risk för svår orättvisa. Bidragsskyldigheten skulle ju i hög grad bli beroende av frågan, i vad mån varje särskild delägare verkställer sina transporter före eller efter taxeändringen. Somliga komme måhända att nödgas begagna vägen under perioder, då avgifterna vore särskilt höga, andra kunde förlägga sitt begagnande av vägen till tider, då avgifterna vore som lägst. En taxesänkning, som möjliggjordes av att lån för vägbyggnadskostnad slutamorterats, skulle kunna medföra att denna kostnad ingalunda fördelades enligt vad härom vid förrättning eller genom dom bestämts utan drabbade blott dem, som under amorteringstiden använt vägen, och mellan dessa fördelades efter förhållanden, som borde anses irrelevanta i förevarande hänseende. Varje på någorlunda giltig grund verkställd kostnadsfördelning skulle komma att förryckas och systemet leda till vida sämre resultat än vad någonsin behöver följa av de nu gällande reglerna.

Likväl och ehuru i motiven framhållits att avgifterna borde vara »konstanta under längre tid», synes förslaget medge och t. o. m. anbefalla taxeändringar utan att uppställa några garantier mot vådorna därav.

Enligt motiven skulle man visserligen, om avgifterna under ett år icke

försloge för behovet och andra medel ej funnes tillgängliga, i första hand tillgripa låntagning samt, om tvärtom överskott uppkomme, fondera detta för användning vid framtida behov. Men det är klart att, om underskott och överskott icke snart nog utjämnade varandra, man i längden icke kunde fortsätta med låntagning respektive uttagande av onödigt höga avgifter och att således taxeändringar kunde behövas. Förslaget utgår också ifrån att dylika ändringar må ske, när behov därav uppstår. Inom vissa vid förrättning eller genom dom bestämda gränser skulle t. o. m. samfälligheten själv, d. v. s. en majoritet av delägarna, kunna företaga taxeändringar. Intet utsäges i vare sig lagtexten eller motiven om att man skulle behöva avvakta att alla delägarna i lika mån eller i viss annan proportion begagnat vägen. Tvärtom föreslås en särskild bestämmelse i syfte att möjliggöra att jämväl fastställt maximum och minimum må kunna genom ny förrättning ändras redan efter fem år eller kortare tid, och det anges att taxans giltighetstid skulle kunna redan från början begränsas, detta t. o. m. till kortare tid än fem år. Annat medel än taxeändring anvisas icke för det fall att taxan är för hög, så att fondering av överskott äger rum i onödig omfattning. För motsatta fallet, eller alltså då taxan är för låg och man ej längre kan hjälpa sig fram med låntagning, anges visserligen i förslaget motiv vid sidan om taxehöjning även utvägen att verkställa uttaxering efter andelstal. Men därvid synes man tänkt sig detta medel blott som ett provisorium liksom låntagning. Beträffande de genom uttaxeringen inflytna beloppen anföres, att de »eventuellt» kunde ges karaktär av förskottsbetalningar av vägavgifter. Skyldighet för samfälligheten att i en eller annan form återgälda de sålunda genom uttaxering uppburna beloppen vore väl ock en nödvändighet för att någorlunda kunna förlika uttaxeringen med ett förrättnings- eller domstolsbeslut att väghållningsskyldigheten i sin helhet skall fullgöras genom vägavgifter. Höjning av taxan torde således få betraktas såsom det enda enligt förslaget till buds stående slutliga medlet att nedbringa skuldbördan och sanera ekonomin, därest icke förhållandena ändrade sig så, att den gamla taxan tillförde samfälligheten medlen härtill.

Om det befunnes nödvändigt att överge ett tillämpat vägavgiftssystem och återgå till gällande metod för finansieringen av väghållningen, skulle, liksom vid taxeändringar, kunna uppstå högst orättvisa resultat.

Endast om vägavgifterna vore så väl avpassade efter verkliga behovet, att ändring av taxan ej erfordrades utan årliga över- och underskott snart nog utjämnade varandra, torde systemet, sådant det skisserats i förslaget, kunna fungera någorlunda väl. Men denna förutsättning lär knappast i något fall kunna med tillräcklig säkerhet påräknas i förväg. Att anbefalla försiktighet med vägavgiftssystemets begagnande och som villkor för att man vid förrättning må föreskriva dess tillämpning stadga att det finnes lämpligt, lär således ingalunda vara tillräckligt för att förebygga att de nya reglerna leda till orimliga resultat. Om sådana skulle, på sätt ovan utvecklat, kunna inträda redan på grund av de taxeändringar, som enligt

förslaget skulle vara normalt förknippade med systemet, kan ju kravet å försiktig tillämpning icke utgöra något skydd mot de i systemet självt liggande vådorna. Förrättningsmän och domstolar skulle näppeligen kunna vägra högst nödiga taxeändringar och domstolarna icke kunna häva samfällighets beslut därom för att söka hindra orättvisa, som är en följd av själva systemet.

Särskilda komplikationer, som tarva undersökning och reglering vida utöver vad i förslaget och dess motiv skett, uppstode, om vägen av delägarna användes även för andra körslor än transport av skogsprodukter samt bidragsskyldigheten i vad den belöper å dessa andra ändamål skulle, såsom förslaget synes avse, fullgöras på vanligt sätt genom definitiva tillskott efter andelstal. Det torde då bli nödigt att åsätta fastigheterna olika andelstal med avseende å den ena och den andra gruppen ändamål eller slag av trafik samt hålla utgifter och inkomster beträffande vardera gruppen särskilda på sätt som i 61 § är föreskrivet med tanke på de fall då andelstalen äro olika i fråga om vägbyggnad, underhåll och vinterväghållning. Att annorledes än rent skönsmässigt beräkna, i vad mån kostnader belöpte å trafik för det ena eller andra ändamålet eller av det ena eller andra slaget, torde emellertid möta stora svårigheter. Minst lika vanskligt vore att söka på förhand fastställa viss procent av samtliga kostnader att bäras av den trafik, som ej utgjorde transport av skogsprodukter. Och även om en dylik fördelningsmetod praktiserades, skulle utgifterna för dessa olika grupper av trafik få hållas särskilda för sig, i den mån de utgjordes av amorteringsavgifter eller ränta å lån, som upptagits i stället för uttaxering eller höjning av vägavgiftstaxan.

Skulle man utan vidare verkställa uttaxering efter andelstal för kostnader, som ej täcktes av vägavgifterna, bleve finansieringen densamma som vid slitageersättningsmetoden, och rätteligen borde då ej heller vid fråga om rösträtt eller delaktighet över huvud taget i samfälligheten transporter av skogsprodukter och de därför utgående vägavgifterna medräknas utan andelar åsättas blott med hänsyn till trafiken för övriga ändamål.

Om man med vägavgiftssystemet väsentligen åsyftar en för intressenterna bekvämare form för bidragsskyldighetens fullgörande, vore emellertid ej otänkbart att kombinera systemet med principen om kostnadsfördelning efter andelstal på sådant sätt, att ändamålet i ganska hög grad kunde vinnas utan ovan berörda risker och olägenheter. Man kunde måhända vid sådan av den årliga budgeten införa ett slags längre finansieringsperioder, ungefärligen motsvarande de s. k. omloppstiderna för skogsavverkningen inom det område, för vilket vägen tjänar som utforslingsled, och under varje sådan period tills vidare tillgodose samfällighetens behov medelst vägavgifter, amorteringslån och eventuellt fonderade överskott å tidigare influtna vägavgifter samt möjligen förekommande andra disponibla medel, vid behov kompletterade med provisoriska uttaxeringar efter andelstal. Vid utgången av perioden skulle då samtliga därå belöpande kostnader, betalda eller obetalta, debiteras delägarna efter andelstalen, därvid varje delägare

krediterades vad han under perioden erlagt i vägavgifter eller provisoriskt uttaxerade belopp. Huruvida uppkommande saldo den väghållningsskyldige eller samfälligheten till godo skulle utjämnas kontant eller balanseras över till nästa period, finge bero på omständigheterna, i första hand samfällighetens ekonomiska ställning och utsikterna att saldot, om det tillsvidare kvarstode oregerat, ändock snart skulle utjämnas kvittningsvis. Att icke mycket stora belopp behövde uttagas kontant vid avräkningen vore naturligtvis en förutsättning för att systemet ej skulle vara underlägset det nu gällande.

Med ett dylikt system med periodvis återkommande avräkningar, som gjorde bidragsskyldigheten efter andelstal till en realitet och vägavgifterna till ett provisorium, låter förena sig att höja eller sänka dessa avgifter och sålunda, ändå att perioderna icke fullt motsvara omloppstiderna, nedbringa behovet att utkräva bidrag annorledes än i form av vägavgifter. Även de berörda komplikationerna i fall, då vägen användes jämväl för annan trafik än transport av skogsprodukter torde kunna i betydlig mån undvikas, om andelstal åsättas med hänsyn till all trafik å vägen och avräkningar i enlighet med dessa andelstal periodvis företagas. De provisoriska uttaxeringarna kunde rättas efter behovet, oavsett om detta föranletts av det ena eller andra slaget av trafik. Övergång från vanligt bidragssystem till vägavgiftssystem eller tvärtom kunde lätteligen ske, när omständigheterna föranledde därtill.

Även om på nu antytt sätt vägavgifterna blott bleve en form för fullgörande av bidragsskyldighet enligt andelstalen, skulle dock systemet vara förenat med vissa olägenheter och vinsten kunna bli skäligen ringa, varför det med fog kan ifrågasättas om man i något fall borde tvångsvis tillämpa systemet. Särskilt må erinras om svårigheten för samfälligheten att hålla räkning på hur mycket varje delägare begagnar vägen och risken att inflytande vägavgifter icke förslå för utgifterna och att därför uttaxeringar efter andelstal dock måste ske till ganska betydande belopp eller lån upptagas i en omfattning som eljest icke vore skälig. Belysande i dessa hänseenden äro förslagens bestämmelser om skyldighet för intressenterna att vid äventyr av vite lämna uppgifter om myckenheten skogsprodukter, som de transporterat eller ämna transportera på olika delar av vägen, och uttalandena i motiven om bedrägeriansvar för falska dylika uppgifter, förskottsbetalning av vägavgifter och möjlighet för samfälligheten att, om uppgifter ej inkomme, debitera efter uppskattning, därvid bevisbördan skulle övervältras å vederbörande intressent. Oaktat de delvis svåra påföljder för försummelse eller svek, med vilka man sålunda hotat, torde dock ett på självdeklaration grundat system knappast kunna väntas fungera väl, helst som det ingalunda alltid är delägarna själva som ombesörja avverkningen och transporten. Vägavgiftssystemet synes, då det ej byggs på allmän överenskommelse, ägnat att framkalla tvister mellan delägarna, misstänksamhet och irritation samt undergräva deras uppfattning att vägen representerar ett gemensamt intresse för dem.

Anses emellertid att frågan om vägavgifter som en form för delägares bidrag till vägsamfällighets kostnader icke bör förbli en på delägarnas goda vilja beroende intern angelägenhet inom samfälligheten, synes dock, med hänsyn till det ovan anförda, förslaget i denna del tarva väsentlig omarbetning.

*Justitieråden Geijer och Lech:*

Förslagets innebörd i fråga om vägavgifter för delägare i vägsamfällighet måste i viktiga hänseenden betecknas såsom dunkel. Departementschefen har medgivit, att vissa svårigheter säkerligen kunna uppkomma vid tillämpningen av systemet med vägavgifter, men ansett sig kunna förmoda, att såväl intressenter som förrättningsmän komma att iakttaga försiktighet, till dess större erfarenheter vunnits om systemets användbarhet i olika fall. Därtill må emellertid anmärkas, att meningen dock är att den enskilde intressenten skall kunna mot sin vilja tvingas in under systemet utan att äga möjlighet att i annat än jämförelsevis ringa mån inverka på tillämpningen i det särskilda fallet och dels att förslagets grunder, sådana de utvecklats i förarbetena, knappast innebära någon verklig garanti för ett rättvist resultat, även om den största försiktighet iakttages. Det kan svärigen förnekas, att förslaget i förevarande del i hög grad bär prägeln av ett på ganska lösa och obestämda grunder vilande experiment, ett förhållande som gör det i särskild grad påkallat att överväga, om nyttan av de föreslagna bestämmelserna kan förväntas uppväga de därmed förenade svårigheterna och olägenheterna.

Vad man främst velat vinna med förslaget synes vara, att bidragsskyldigheten icke skulle behöva utkrävas samtidigt av alla delägarna i proportion till deras andelstal utan att betalningsskyldighetens fullgörande skulle i större eller mindre utsträckning kunna förläggas till den tid, då den ene eller andre delägaren begagnar vägen. Det ligger i öppen dag, att detta ändamål i och för sig är värt beaktande. Det må dock å andra sidan framhållas, att det tydligen vore en överdrift, om man ville göra gällande, att det enbart är vägens begagnande som bör tillmätas betydelse i fråga om tidpunkten för bidragsskyldighetens fullgörande med avseende å vägbyggnad och underhåll. Det är nämligen otvivelaktigt, att redan befintligheten av en väl underhållen väg kan vara ägnad att avsevärt höja en fastighets värde, även om fastigheten ännu ej på någon tid behöver begagna vägen, vartill kommer att vägens underhåll betingas ej blott av begagnandet utan också av andra omständigheter, särskilt naturens egen inverkan.

Förslaget har emellertid i remissprotokollet uppgivits jämväl åsyfta ett, i jämförelse med vad som är möjligt enligt andelssystemet, bättre tillgodo-seende av principen om kostnadernas fördelning efter omfattningen av vägens begagnande, i det att med avgiftssystemet den som avverkade och transporterade mera än som vid förrättningen beräknats finge betala ett mot ökningen svarande större bidrag och den som transporterade mindre än det beräknade komme i åtnjutande av motsvarande lättnad i bidrags-



skyldigheten. I promemorian synes t. o. m. hava räknats med den möjligheten — visserligen betecknad såsom en olägenhet av beskaffenhet att böra genom försiktig tillämpning undvikas — att en delägare skulle kunna utdriva sitt virke på annat sätt än genom vägens begagnande och därigenom undgå eller minska sin bidragsskyldighet. Den remitterade lagtexten ger dock knappast i och för sig anledning att i förslaget inlägga en dylik innebörd, enligt vilken i större eller mindre utsträckning skulle kunna sättas ur kraft vad vid förrättningen bestämts om bidragsskyldigheten. I lagen skulle ju alltjämt kvarstå huvudregeln om bidragsplikt efter vid förrättningen fastställda andelstal utan att förslagets lagtext upptager någon uttrycklig undantagsregel i detta avseende; och det har i remissprotokollet understrukits att, även om kostnaderna helt eller delvis uttagas medelst vägavgifter, andelstal skulle bestämmas i vanlig ordning och alltjämt ligga till grund för ansvarighet, rösträtt, eventuell extra utdebitering m. m. Den bristande överensstämmelsen i de nu berörda uttalandena synes påtaglig; och ett otvetydigt klarläggande av vad som verkligen åsyftas torde vara oundgängligt. Den föreslagna lagtexten i förening med den motsägelsefulla motiveringen skulle otvivelaktigt lätt skapa osäkerhet vid tillämpningen.

Vad regeringsrådet Quensel anført i sin utveckling av hithörande frågor synes klart belysa, hurusom förslaget i sin nuvarande utformning skulle kunna leda till resultat, som icke fyllde rättvisans krav. Den främsta anledningen härtill synes vara, att förslaget med hänsyn till en del uttalanden i förarbetena närmast torde vara ägnat att medföra en tillämpning, som icke effektivt upprätthölle regeln om de på förhand bestämda andelstalen såsom ytterst bestämmande för ansvarigheten. Vill man undvika de svagheter, som ur rättvisesynpunkt vidlåda förslaget, torde det av praktiska skäl böra ske på det sättet att man icke låter införandet av vägavgifter rubba sistnämnda princip och att man sålunda avstår från det ena av de i remissprotokollet angivna syftena med förslaget. Detta kräver att förslaget omarbetas. Genom ett system med periodvis återkommande avräkningar i ungefärlig överensstämmelse med vad regeringsrådet Quensel antytt skulle man därvid måhända kunna å ena sidan med användande av vägavgifter uppnå den fördelen att fastigheternas ägare kunde få fullgöra sin bidragsplikt på för dem lägliga tider och å andra sidan samtidigt bibehålla den vid förrättningen bestämda ansvarighetsfördelningen orubbad. Det är dock tydligt, att ett införande i lagen av bestämmelser av nu antydd beskaffenhet knappast kan undgå att leda till en ganska tyngande vidlyftighet. Blev så vinsten endast den nyss angivna, synes det kunna starkt ifrågasättas, om den icke bör eftersträvas med enklare och lämpligare medel än ett vägavgiftssystem.

Med hänsyn till det anförda kunna vi icke tillstyrka, att i förevarande del förslagets huvudgrunder — i allt fall ej utan precisering och förändring i den riktning som ovan antytts — fastslås genom lagstiftning.

*Justitierådet Beckman:*

Enligt det föreslagna systemet med vägavgifter skulle skogsfastigheters bidrag till kostnaderna för enskild väg normalt utgå efter det verkliga begagnandet i stället för efter andelstalen. Att fastställa det verkliga begagnandet är förenat med så stora praktiska svårigheter, att det enligt min mening icke skulle löna sig att försöka övervinna dem blott för att få tiden för bidragsskyldighetens fullgörande att sammanfalla med tiden för begagnandet men slutligen verkställa en utjämning av bidragsbeloppen till överensstämmelse med andelstalen. Däremot synes mig mödan med att genomföra vägavgiftssystemet kunna uppvägas av den rättvisare fördelning av kostnaderna som vinnes, såvitt det verkliga begagnandet får bli slutlig fördelningsgrund i stället för det i andelstalen förhandsberäknade. Helt kan dock denna fördel icke uppnås, eftersom inkomster av vägavgifter icke på samma sätt som utdebiteringar på andelstalen kunna fastställas efter behovet. En eventuell brist måste fyllas genom bidrag efter andelstalen och icke genom höjning av vägavgifterna, ty dessa måste vara praktiskt taget fasta för att icke den som kör under en tid med låga avgifter skall kunna vältra över väghållningsbördan på den som kör under en tid med höga avgifter. Vidare måste man räkna med att i en samfällighet kunna ingå såväl skogsskiften, för vilka skola gäldas vägavgifter, som inägor, för vilka samtliga bidrag skola utgå efter dem åsatta andelstal. I så fall måste vid förrättningen bestämmas ej blott vägavgifternas belopp utan även storleken av inägornas bidrag. Därest ett för samtliga skogsskiften efter deras andelstal uträknat totalbelopp icke inflyter i vägavgifter, måste bristen täckas genom utdebitering på skogsskiftena efter andelstal. Skulle åter kostnaderna för vägen överstiga det belopp som i enlighet med kalkylen inflyter genom vägavgifter och bidrag efter andelstal tillsammans, måste utdebitering ske å samtliga andelstal, för såväl inägor som skog. I motsatta fall kunna återbetalningar efter samma grunder, som nu angivits, bliva erforderliga.

I enlighet med här skisserade riktlinjer synes ordningen för vägavgiftssystemets genomförande böra komma till klarare uttryck i lagtexten.

*Regeringsrådet Quensel:*

Vidkommande förslaget att även slitageersättning skulle beträffande skogsprodukter kunna bestämmas att utgå i form av vägavgift i stället för ett på förhand bestämt årligt belopp, så kunde väl därmed möjligen vinnas en något noggrannare anpassning efter det verkliga slitaget. Som metoden med slitageersättning huvudsakligen lämpar sig för fall då vägbehovet är tillfälligt eller på annat speciellt sätt begränsat, torde emellertid synpunkten att förhandsberäkningar kunna vara osäkra här spela jämförelsevis liten roll. För övrigt skulle ju även taxan för vägavgiften delvis grundas på förhandsberäkningar, och knappast kunde den differentieras efter alla omständigheter, som inverka på slitaget och dess betydelse. Mängden av

skogsprodukter och väglängden kunna i detta hänseende t. o. m. betyda mindre än vissa andra förhållanden, såsom trafikmedlets art, tiden för körningarna, den större eller mindre försiktighet, varmed de utföras, och det sätt, på vilket vägen underhålles.

Vad man med ifrågavarande undantag från gällande regler om slitageersättning velat vinna synes emellertid jämväl vara att ersättningsbeloppet skulle kunna bestämmas på sådant sätt att, om sedermera uppstode fråga om slitageersättning för andras körningar, tillräcklig vägledning av beslutet skulle erhållas, så att ny förrättning icke behövde äga rum. Men att upplåtelse av vägrätt mot slitageersättning skulle i fråga om en och samma väg förekomma så ofta att denna synpunkt finge större betydelse synes icke antagligt; och då parterna icke eljest kunna enas, torde förutsättningarna härför ej bli mycket större för att taxa bestämts i ett annat ärende för annan intressent och under regelmässigt även i övrigt andra omständigheter. Det sätt, på vilket parter utfört sin talan, av dem lämnade medgivanden o. d. måste ju också alltid kunna antagas ha inverkat. Det är vidare att märka att fråga kan vara även om rätt över huvud taget att begagna vägen, om intrångsersättning och om körslor även av annat slag än transport av skogsprodukter, så att av någon av dessa anledningar förrättning tarvas, även om den äldre taxan skulle godtagas av parterna.

Om vinsten av vägavgift i stället för ett på förhand bestämt belopp sålunda icke torde vara avsevärd, lära å andra sidan olägenheter av vägavgiftssystemet även här göra sig gällande. Vad ovan anförts om svårigheten att kontrollera körningarna och olämpligheten att bygga på självdeklaration gäller naturligtvis lika mycket i detta fall. Tvister mellan samfälligheten och den utomstående intressenten skulle lätt uppkomma angående den omfattning, i vilken han begagnat vägen, eller om tolkningen av taxebestämmelserna och kunna leda till att, medan vid nuvarande system vanligen en förrättning är tillräcklig, man nödgades utöver den första förrättningen årligen anordna särskilda förrättningar eller lika omständliga förfaranden för att slutligen få ersättningens belopp bestämt. Där den ersättningskyldige på förhand deklarerat mindre trafik än den som sedermera verkligen bedrivits, skulle förskottsbetalning icke kunna fordras för hela ersättningen och samfälligheten skulle sakna säkerhet för sin fordran å skillnaden. Pant- eller förmånsrätt föreligger icke och torde ej böra komma i fråga i detta fall.

Det synes på grund av det anförda icke blott onödigt utan även mindre lämpligt att stadga vägavgift som en form för slitageersättning. Äro parterna ense om ett dylikt betalningssätt, kan saken ordnas utan lagändring. Men tvångsvis torde icke gällande system böra kunna utbytas mot vägavgift i detta fall. Virkestransporter intaga i förevarande hänseende knappast någon särställning. Om delägare i samfälligheten skulle på grund av överenskommelse eller eljest erlægga bidrag i form av vägavgifter, synes dock denna omständighet icke mot någondera partens bestridande böra inverka på frågan om sättet för beräkning och betalning av slitageersättning. Det är för övrigt ingalunda säkert att samma taxa som för medlemmar med skäl kun-

de tillämpas för den utomstående; och, såsom förut berörts, torde icke kunna förutsättas att vid vägavgiftssystem enligt förslaget taxan alltid bleve densamma ens för alla medlemmarna. De föreslagna ändringarna i reglerna om slitageersättning synas således, vilken ståndpunkt man än intager till förslaget i övrigt, icke böra genomföras.

I alla händelser kan icke anses rimligt att, när parterna anlita förrättning och eventuellt i andra hand domstol för att få frågan om slitageersättningens belopp avgjord, de skulle få besked blott om ett maximi- och ett minimibelopp. Enligt förslaget skulle dock beslutet ej närmare än på detta sätt precisera beloppet. Man skulle väl få tolka ett dylikt beslut så, att väghållaren (samfälligheten) ägde kräva maximibeloppet. Det bleve då tämligen meningslöst att fastställa även minimum, ty intet lär hindra väghållaren att underskrida detta minimum hur mycket som helst. Här är ju icke fråga om vad en samfällighets styrelse eller en delägaremajoritet kan medge eller besluta utan att träda samfällighetens eller delägares rätt och intressen för nära.

Bestämmelserna i förslagets 63 a § synas tillägga väghållaren (samfälligheten) en myndighet i förhållande till den slitageersättningskyldige, som icke står i god överensstämmelse med deras ställning av enskilda parter i ett rättsförhållande. Egendomligt vore, om väghållaren skulle äga att efter eget gottfinnande bestämma tiden för uppgifternas lämnande. Underlåtenhet av motparten att fullgöra ett dylikt föreläggande torde i varje fall icke utan myndighets självständiga prövning av föreläggandets skälighet kunna medföra någon rättslig påföljd.

Även en annan detalj i förslagets utformning må i detta sammanhang beröras. Av lagtexten framgår icke klart, huruvida man skulle äga föreskriva vägavgifter som en form för slitageersättning endast där delägare hade att i sådan ordning erlägga bidrag. Ordet »tillika» kan möjligen tolkas som ett dylikt förbehåll men behöver icke förstås på detta sätt. Icke heller är fullt tydligt om här avses blott utforsling av skogsprodukter från den skog, däri de hämtats, eller även andra transporter av sådana produkter.

*Justitieråden Geijer och Lech:*

Det torde utan vidare vara givet att, om det föreslagna vägavgiftssystemet ej i övrigt införes, det icke heller bör lagfästas för sådana fall, då fråga är om slitageersättning. Men även om vägavgifter skulle komma till användning för andra fall, synes det knappast vare sig behövt eller lämpligt att utsträcka användningen till slitageersättningen.

*Lagrådet:*

Enligt förslaget skulle, om man begagnade systemet med vägavgifter som en form för delägares bidrag, detta medföra att den i 9 § andra stycket stadgade möjligheten att ålägga nytillträdande delägare retroaktivt bidragskyldighet beträffande vissa väghållningsarbeten finge till-

lämpas utan iakttagande av det eljest härför gällande villkoret att arbetenas utförande icke ligger längre tillbaka i tiden än fem år från det frågan om den nye delägarens rätt att begagna vägen väcktes. Det skulle i detta hänseende vara tillräckligt att annan ännu hade att betala bidrag till kostnaden för arbetet, därest denna skyldighet uttoges genom vägavgift. Syftet med förslaget i denna del anges vara att, då avgiftssystemet tillämpades, en ny intressent ej skulle kunna undandraga sig skyldighet att betala den del av avgifterna, som kunde benämnas amorteringsandel. Uttrycket »undandraga sig» blir här missvisande, enär frågan gäller huruvida den retroaktiva väghållningsskyldigheten bör för visst fall betydligt utvidgas. Något i sakens natur grundat skäl härför synes icke ha anförts och ej heller föreligga mer i detta fall än eljest. Att endast för bekvämligheten att kunna tillämpa samma taxa för nytillträdande som för äldre delägare utsträcka den förstnämndes bidragsskyldighet i avseende å redan utförd väghållning synes icke böra ifrågakomma. För denna skyldighets omfattning måste vara likgiltigt hur de förutvarande delägarna ordnat finansieringen av de av dem utförda arbetena och huruvida någon av delägarna fortfarande häftar i skuld till samfälligheten för sin andel i kostnaderna härför samt huruvida sådan skuld skall betalas genom vägavgifter eller annorledes. Likaså bör i förevarande hänseende anses likgiltigt, om gemensamhetssystem eller väglottssystem användes. Dylika här irrelevanta omständigheter ha ej heller i gällande lag tillåtits inverka. Sättet för skyldighetens fullgörande kan visserligen bero på om samfällighet, däri ny intressent inträder som delägare, häftar i skuld eller ej, men genom stadgandet i 66 § andra stycket har sörjts för att denna omständighet ej må inverka på skyldighetens omfattning.

Om förslaget godtoges, skulle den retroaktiva väghållningsskyldigheten, i strid mot gällande principer, kunna utvidgas till att avse hur gamla arbeten som helst, blott vägsamfälligheten genom låntagning och omsättning av lån etc. låtit avvecklingen av affären draga ut på tiden.

På grund av vad sålunda anförts finner lagrådet förslaget att utvidga den retroaktiva väghållningsskyldigheten icke böra antagas.

#### *Lagrådet:*

Beträffande det sätt, på vilket man enligt förslaget skulle i väglagen inrymma den tilltänkta nya metoden för väghållningsskyldighetens fullgörande, så har redan anmärkts att de föreslagna reglerna äro alltför knapphändiga för att kunna ge erforderlig ledning vid tillämpningen. I detta hänseende må här blott tilläggas, att det näppeligen torde låta sig göra att i den omfattning som i förslaget skett lämna den under rubriken »om vägsamfällighet» upptagna avdelningen av lagen oberörd av den nya metoden. Bestämmelserna i denna avdelning lämna ganska ingående anvisningar rörande finansieringen, byggda på ett helt annat system än det nu föreslagna. Med

genomförande av detta sistnämnda uppstode behov av klara bestämmelser om kombination av bidrag enligt andelstal och bidrag genom vägavgifter, väl också komplettering av reglerna om gäld och om sådan åtskillnad mellan förvaltningens olika grenar, som blir erforderlig, när någon delägare ej har att repartisera i alla samfällighetens utgifter efter ett och samma andelstal. Med hänsyn till de intresseemotståndningar mellan delägarna, som vägavgiftssystemet kan skapa, och den beslutanderätt, som förslaget vill tillägga majoriteten bland dem, kunna måhända bestämmelserna om vägsamfällighetens organisation tarva översyn. Tvivelaktigt får anses huruvida, såsom förslaget synes förutsätta, gällande regler om indrivning av bidrag och om förmånsrätt utan vidare skulle kunna tillämpas å vägavgifter. Dessa regler bygga på att uttaxering skall ske efter givna andelstal. Att de icke kunna tillämpas på slitageersättning torde vara klart.

Oaktat förslaget är så knapphändigt i utformningen, ha de nya bestämmelserna infogats på ett sätt som rubbar en i lagen genomförd och i dess underrubriker framträdande systematik. Det väsentliga och grundläggande i de materiella rättsreglerna om ifrågavarande vägar meddelas nu i 6—14 §§. Till denna grupp av regler ha också hänförts grunddragen för sättet för väghållningsskyldighetens fullgörande, ehuru även bestämmelserna om vägsamfällighet och om verkställighet av beslut i frågorna ge närmare belysning åt de materiella rättsreglernas innebörd. Den grupp av bestämmelser, som sammanförts under rubriken »om förrättning», avser däremot det processuella förfarandet. I motiven beröres frågan, huruvida icke de föreslagna nya reglerna om vägavgifter bort upptagas redan i samband med 6—14 §§. Man synes emellertid därvid uppfattat stadgandena i 33 § såsom om detta lagrum innehölle den egentliga regeln om sättet för väghållningsskyldighetens fullgörande vid gemensamhetsystem, enär där för första gången i lagen nämnes ordet andelstal. Emellertid torde redan av 11 och 12 §§ kunna anses framgå att fördelningen skall ske så, att varje delägare skall delta med viss andel, vare sig denna förblir ideell eller utbrytes genom vägdelning. Att andelar uttryckas i tal lärer följa av sakens natur. Den i 33 § parentetiskt gjorda erinran, att vid angivandet av andels storlek andelstalet skall utsättas, är behövlig egentligen för fall då andelen utbrutits till väglott. Bestämmelsen innebär icke att, såsom i förslaget, någon väsentlig del av de materiellträttsliga reglerna instuckits bland de processuella föreskrifterna om förrättning. Särskilt om förslaget skall uppfattas så, att vid vägavgiftssystem sådan avräkning, som ovan nämnts, icke skulle tarvast eller att idén att andelstalen ytterst skola vara avgörande för bidragsskyldighetens omfattning ej heller behöfde annorledes förverkligas, torde systemet få anses innefatta ett verkligt undantag från regeln i 11 §. Men även om andelstalen finge behålla sin nuvarande betydelse i avseende å bidragsskyldigheten, synas reglerna om vägavgifter icke böra meddelas huvudsakligen bland processuella föreskrifter.

I enlighet med lagens berörda systematik har i dess 9 § icke blott upptagits bestämmelsen att i vissa fall slitageersättningsskyldighet kan inträda

utan även reglerats i vilken form denna skyldighet skall fullgöras. Det synes klart att, om man nu med förslaget vill införa en alternativ annan form härför, bestämmelserna härom få karaktär av undantag från stadgandena i 9 §. I förslaget har ju också gjorts ett förbehåll i sistnämnda paragraf. Men att man, därest slitageersättning skall kunna utgå i två olika former, skulle återfinna bestämmelserna om den ena formen bland de materiella rättsreglerna, medan man beträffande den andra skulle ha att gå till förskrifterna om förrättning, vore för visso en betänklig formell brist. Lika olämpligt vore, om i enlighet med förslaget det undantag från reglerna i 9 § andra stycket, som innefattas i det föreslagna sista stycket i 33 §, upptoges därstädes i stället för i 9 §. I förbigående må erinras att, som förslaget genom sina regler i 33 § i två hänseenden gör undantag från 9 §:s bestämmelser om retroaktiv väghållningsskyldighet, i sistnämnda lagrum bort göras förbehåll rörande 33 § även i dessa hänseenden.

Mindre egentligt synes vara att en utanför vägsamfälligheten stående vägintrössents skyldigheter, på sätt i förslagets 63a § skett — lagrummet avser ju icke blott delägare — regleras bland bestämmelserna om vägsamfällighet.

Det kan möta svårigheter att, utan att mycket tynga lagtexten eller splittra stadgandena om vägavgifter, införa dessa stadganden på ett sätt som stämmer med lagens systematik. Lämpligast synes vara att, därest över huvud taget särregler om skogsvägar skola gälla i väsentlig överensstämmelse med förslagets mening, sammanföra dessa regler i ett särskilt nytt kapitel, där de då kunde få den mer detaljerade utformning, som torde vara av behovet påkallad.

#### *Lagrådet:*

Med det föreslagna nya stycket i 65 § åsyftas att underlätta omprövning av redan avgjord fråga om vägavgifter. Att bestämmelsen avses skola vara tillämplig, även när det blott gäller storleken av avgifterna, framgår av motiven men har icke kommit till fullt tydligt uttryck i lagtexten, en omständighet som är av särskild betydelse med hänsyn till taxenädringarnas ovan berörda stora inverkan på vägavgiftssystemets innebörd.

Den föreslagna bestämmelsen skulle kunna tolkas så, att ändringar i vad som beslutits om vägavgifter icke finge förekomma oftare än i bestämmelsen anges, och således — till synes mot förslagets syfte — kunna medföra även inskränkning av den enligt första stycket gällande rätten att få omprövning till stånd.

Lämpligheten av att efterge kravet å väsentlig ändring i förhållandena kan ifrågasättas. En dylik eftergift föreslogs från ett håll vid väglagens tillkomst, men förslaget avvisades av dåvarande departementschefen med hänvisning till att därigenom skulle motverkas vad man velat vinna genom att stadga viss begränsning av tiden, inom vilken förrättning eller dom må överklagas. Detta skäl synes alltjämt äga sin giltighet.

*Slutbestämmelserna.**Lagrådet:*

Tydligen skulle den föreslagna lagen ej kunna träda i kraft så tidigt som här beräknats.

Beträffande det i slutbestämmelserna upptagna förbehållet för fall, då det visas att bestämmelserna om vägavgifter skulle vara till avsevärt förfång för delägare, så bör över huvud vägavgiftssystem ej tillämpas, där det skulle lända någon rättsägare till förfång. Detta gäller vare sig rättsägaren är delägare i samfälligheten eller ej; och som förrättningsmän och domstolar ha viss officialprövning, bl. a. till skydd för rättsägare som icke formellt intaga ställning av sakägare, bör något särskilt krav å bestridande eller bevisning ej uppställas. Vidare må mot det föreslagna stadgandet anmärkas, att det måhända kunde ge anledning till den felaktiga slutsatsen att motsvarande icke skulle gälla i andra situationer än vid övergången till den nya lagen och då det redan finnes en vägsamfällighet. Det ifrågavarande intresset torde böra tillgodoses icke genom stadgande i övergångsbestämmelserna utan, såsom ovan berörts, genom att rättvisa och billighet bli såvitt möjligt säkerställda i själva huvudstadgandena.

Ur protokollet:

*Bengt Larson.*

---



*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 21 december 1951.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden SKÖLD, DANIELSON, ZETTERBERG, TORSTEN NILSSON, ERICSSON, ANDERSSON LINGMAN, HAMMARSKJÖLD, NORUP, HEDLUND, PERSSON, HJALMAR NILSON, LINDELL.

Statsrådet Hjalmar Nilson anmäler efter gemensam beredning med cheferna för justitie- och jordbruksdepartementen lagrådets den 27 juni 1950 avgivna utlåtande över det till lagrådet den 3 februari 1950 remitterade förslaget till lag om ändring i lagen den 3 september 1939 (nr 608) om enskilda vägar.

Efter redogörelse för utlåtandet anför föredraganden följande.

Vad till en början beträffar den i remissprotokollet föreslagna tilläggbestämmelsen till 11 § att vid fördelning av väghållningsskyldigheten mellan fastigheter, å vilka skog finnes, jämkning må, där särskilda skäl därtill äro, ske med hänsyn till vad som kan finnas skäligt för främjande av god skogshushållning, finner jag de invändningar av huvudsakligen principiell natur, som anförts av två av lagrådets ledamöter, ej vara av den beskaffenhet att de böra hindra förslagets genomförande. I detta hänseende hänvisar jag, förutom till vad som anförts i remissprotokollet, till vad lagrådets övriga ledamöter i denna del yttrat.

Enligt vad som i det följande anföres har det befunnits lämpligt att upptaga bestämmelserna om vägavgifter i ett särskilt kapitel i lagen, 4 kap. med rubriken »Skogsvägar». Fråga uppkommer då, huruvida jämväl bestämmelsen om möjlighet till jämkning av de i 11 § stadgade grunderna med hänsyn till skogshushållningssynpunkter bör upptagas i det nya 4 kap. Om så sker blir jämkningsregeln tillämplig endast då fråga är om en skogsväg, d. v. s. en väg som huvudsakligen är avsedd för utforsling av skogsprodukter från skog, och ej då fråga är om en enskild väg vilken som helst, som betjänar vissa skogsfastigheter. Eftersom den föreslagna restriktiva jämkningsfaktorn är avsedd att tillämpas endast på egentliga skogsvägar och då inom lagrådet den uppfattningen kommit till uttryck, att bestämmelsen bör inrymmas i det särskilda kapitlet om skogsvägar, har den upptagits i 95 § och tillämpligheten i följd därav även formellt begränsats till skogsvägar.

Lagrådets påpekande att lagtexten borde förtydligas så att därav klart framginge att jämkningsregeln ej finge inkräkta på stadgandet att ej å nå-

gon fastighet må läggas större andel än som svarar mot dess nytta av vägen har beaktats.

Förslaget om komplettering av systemet med andelstal vid gemensam väghållning genom införande av möjlighet att vid förrättning bestämma att *vägavgifter* skola uttagas å skogsprodukter, som transporteras på skogsväg, avstyrkes av lagrådets flesta ledamöter. Förslaget skulle enligt dessas mening kunna leda till resultat, som icke fyllde rättvisans krav. Innebörden av vad härutinnan anmärkts har närmare utvecklats i regeringsrådet Quensels yttrande. Däri framhålls särskilt att risk för orättvisa föreläge om avgifterna ändrades eller om man vid ett vägföretag nödgades övergå från avgiftssystem till systemet med endast andelstal samt att komplikationer av olika slag skulle uppstå och avvägningen bliva vanskelig, om bidragsskyldigheten för vissa körslor skulle utgå enbart efter andelstal och för andra i första hand på grund av vägavgifter.

Att svårigheter av berörda slag kunna uppkomma vid tillämpningen av ett system med vägavgifter har framhållits i remissprotokollet. Såväl i lagtexten som i motiven har därför kommit till uttryck, att systemet måste begränsas till fall, där förutsättningarna äro gynnsamma för systemets tillämpning. De avstyrkande ledamöterna i lagrådet förringa — i alltför hög grad synes det, särskilt med hänsyn till att ansvaret för bestämmelsernas tillämpning ligger hos förrättningsmännen och ytterst hos domstol — värdet av vad sålunda anbefallts. Kritiken mot förslaget får ses i belysning härav. Såsom utgångspunkt för förslagens bedömande bör sålunda tagas ett fall, då en utpräglad skogsväg är föremål för förrättning och avverkningar under de första åren kunna förväntas i sådan utsträckning, att finansieringssvårigheter ej uppkomma. Vanskligheterna hänföra sig då till speciella förhållanden av mera begränsad räckvidd. Så snart detta ej är fallet, bör man undvika att tillämpa avgiftssystemet, såvida ej på grund av andra omständigheter, t. ex. genom att någon större delägare uppträder som förlagsgivare, förutsättningarna för företagens finansiering utan särskild utdebitering på grund av andelstal likväl äro gynnsamma. En kritik, som tar sikte på fall, där förhållandena äro ogynnsamma för systemets tillämpning, blir därför knappast rättvisande. Därest man önskar skapa möjligheter att enligt lagen om enskilda vägar tillämpa vägavgifter, torde ett bättre system än det föreslagna knappast stå till buds. Lagrådets avstyrkande ledamöter anvisa väl ett alternativ innebärande att vägavgifter previsoriskt skulle uttagas och avräkning sedermera ske periodvis på grundval av andelstalen. Med detta system skulle sålunda den som utnyttjat vägen i större utsträckning än man vid förrättningen beräknat tillgodoräknas större eller mindre belopp vid periodens slut, medan den som utnyttjat vägen mindre än beräknat skulle påföras visst engångsbelopp. Med en sådan anordning skulle man emellertid ej alls uppnå det ena huvudsyftet med vägavgifterna, nämligen att få till stånd en rättvisare fördelning av kostnaderna än enligt andelstalen. Det kan för övrigt anmärkas, att man, såsom i lagrådsprotokollet även medges, ej heller med detta system torde kunna undvara att lita till en omdömesfull tillämpning.

Vid bedömningen av det föreslagna avgiftssystemet bör även beaktas, att andelssystemet ingalunda innebär någon absolut rättvisa; förslaget om vägavgifter bygger på uppfattningen, att det i stort sett måste leda till resultat som äro rättvisare och för delägarna mera tilltalande än andelssystemet, eftersom bidragsskyldigheten med avgiftssystemet så långt som möjligt bestämmas av den faktiska i stället för den beräknade användningen av vägen.

Vad särskilt beträffar frågan om ändring av vägavgifternas belopp synes det nödvändigt att medgiva möjlighet till viss variation. Förrättningsmännen komma givetvis att sträva efter att fastställa belopp som äro rätt avvägda med hänsyn till samfällighetens ekonomi på längre sikt, men delägarna få räkna med att framdeles variationer uppåt eller nedåt kunna ifrågakomma, beroende på ändringar i penningvärdet och andra faktorer, som ej kunna i förväg med säkerhet bedömas. Delägarna löpa här en viss risk liksom med avseende på andra utgifter, såsom biltaxor, arbetslöner och materialkostnader. Variationerna i vägavgifterna äro emellertid i förslaget omgärdade med garantier. Skall ändring ske utöver vissa snäva gränser, måste förrättningsmän (eventuellt domstol) medverka. En viss kontrollerad rörlighet i fråga om avgifternas storlek kan enligt min mening icke anses oförenlig med rättvisans krav.

Att övergång från avgiftssystem till andelssystem innebär vanskligheter är uppenbart och en sådan övergång måste betraktas som en ren nödfallsutväg. Om i ett sådant fall, trots förrättningsmäns eller domstols prövning, resultatet för en delägare skulle framstå såsom mindre rättvist, må beaktas att även med tillämpning av andelssystemet utan vägavgifter fall kunna uppkomma, där resultatet ur rättvisesynpunkt icke är invändningsfritt. Som exempel kan nämnas det fall att ägaren av en fastighet med hänsyn till beräknad framtida nytta av en enskild väg tvingats att under en följd av år på grund av andelstal bidra till väghållningen och vägen sedermera mister sin betydelse innan den tagits i anspråk för fastigheten.

Beträffande grunderna för den återbetalning som enligt nuvarande bestämmelser kan ske vid upplösning av vägsamfällighet finns ingen annan regel än att fördelningen skall ske efter ty prövas rättvist mellan dem som vid tiden för upplösningen äro medlemmar av samfälligheten (64 § sista stycket). Jag har övervägt att i förslaget införa bestämmelser om återbetalning under samfällighetens bestånd till delägare av belopp, som uttagits genom extra utdebiteringar såsom komplement till vägavgifter, men funnit, att därmed torde kunna anstå till dess erfarenhet vunnits huruvida behov av dylika bestämmelser uppkommer och hur bestämmelserna i så fall lämpligen böra utformas.

Vad beträffar anmärkningen att komplikationer av olika slag skulle uppstå och avvägningen bliva vansklig, om bidragsskyldigheten för vissa körslor skulle utgå enbart efter andelstal och för andra i första hand på grund av vägavgifter, må nämnas, att vid beräkning av andelstal den metoden brukar tillämpas, att antalet tonkilometer för varje fastighet och för olika slag av ägor beräknas. Antalet tonkilometer för viss fastighets skogsmark beräknas

med hänsyn till areal och väglängd samt bonitet m. m. Antalet tonkilometer för viss fastighets inägor beräknas med ledning av vissa värden på körslor av olika slag.

*Exempel:*

Fastighet	T r a f i k		Summa	Andel	Andelstal procent
	Inägor	Skogsskiften			
1	70 tonkm	150 tonkm	220	220/2 000	11
2	80 »	210 »	290	290/2 000	14,5
3	100 »	— »	100	100/2 000	5
4	— »	100 »	100	100/2 000	5
10	110 »	370 »	480	480/2 000	24
	500 tonkm	1 500 tonkm	2 000	2 000/2 000	100

Denna metod för beräkning av andelstal synes väl lämpad för en uppdelning mellan å ena sidan andelstal som äro avsedda att direkt ligga till grund för debitering av bidrag och å andra sidan andelstal som kompletteras med vägavgifter.

Innebörden av vad nu anförts må belysas med följande exempel. Om samfällighetens utgifter för visst år uppgå till 2 000 kronor och härav 200 kronor belöpa på fastigheter, som ha att bidraga genom utdebitering omedelbart på grund av andelstal, och återstående 1 800 kronor belöpa på fastigheter, som i första hand skola bidraga med vägavgifter, och endast i 1 500 kronor inflyta genom vägavgifter, få resterande 300 kronor, om överskott ej finns från föregående år och beloppet ej täckes med lån eller förskott, täckas genom utdebitering på andelstalen för de fastigheter, som i första hand ha att bidraga med vägavgifter.

Genom att systemet med vägavgifter endast är avsett att tillämpas i fråga om mera utpräglade skogsvägar torde dualismen mellan bidragsskyldigheten direkt på grund av andelstal och i första hand i form av vägavgifter icke bliva framträdande.

I praktiken tänkes systemet normalt fungera så att finansieringen huvudsakligen sker med inflytande vägavgifter, varjämte vissa mindre belopp uttagas på grund av andelstal för en eller annan mindre fastighet, t. ex. bostadsfastighet, vid vägen. Uttagandet av vägavgifterna torde i stor utsträckning komma att ske i anslutning till att exempelvis ett bolag förvärvar det virke som avverkas och transporteras på vägen. På grundval av de fakturor, som då upprättas med specifikation å virket, kunna vägavgifternas belopp med lätthet bestämmas. Om det varit en allmän önskan bland delägarna att vägen skulle finansieras med vägavgifter, vilket är tänkt som en förutsättning för systemets tillämpning, föreligger sålunda ej anledning antaga att systemet skall, särskilt med hänsyn till deklara-tionsbestämmelserna, vara »ägnat att framkalla tvister mellan delägarna, misstänksamhet och irritation samt undergräva deras uppfattning att vägen representerar ett gemensamt intresse för dem».

Jag kan sålunda ej dela den av lagrådets flesta ledamöter omfattade meningen, att avgiftssystemet ej bör genomföras. Det må i detta sammanhang slutligen framhållas, att avgiftssystemet på frivillig väg tillämpats i åtskilliga fall och att man därvid haft de bästa erfarenheter av systemet. De sakkunniga remissinstanserna ha också med få undantag förordat systemets genomförande.

Beträffande utformningen av förslaget om vägavgifter har lagrådet funnit det lämpligast att sammanföra eventuella särregler om skogsvägar i ett särskilt nytt kapitel, där de kunde få den mera detaljerade utformning, som syntes vara av behovet påkallad. Detta har jag beaktat. Jag har sålunda låtit utarbeta ett nytt förslag till lagtext, innebärande att i ett nytt kapitel i lagen, 4 kap. med rubriken »Skogsvägar», upptagits vad som skall gälla beträffande sådana vägar. I en inledande paragraf, 94 §, sker hänvisning till vad som är stadgat i 1 kapitlets »inledande bestämmelser» och bestämmelserna i 2 kap. om »enskilda vägar i allmänhet». Sistnämnda bestämmelser skola äga tillämpning med de avvikelser i särskilda fall som framgå av vad som stadgas i de följande paragraferna.

I 95 § upptages bestämmelsen om jämkning i de i 11 § stadgade grunderna för fördelning av väghållningsskyldigheten med hänsyn till skogshushållningssynpunkter.

Bestämmelserna om vägavgifter upptagas i 96—99 §§. I 96 § första stycket finnes det grundläggande stadgandet, att beträffande gemensam väghållning å skogsväg må, om det finnes lämpligen kunna ske, vid förrättning bestämmas, att uttaxering av bidrag för väghållning i första hand skall, helt eller till viss angiven del, ske i form av avgifter å skogsprodukter som transporteras på vägen (vägavgifter). På grund av att bestämmelserna om vägavgifter upptagits mera fristående än i det remitterade förslaget har vidare förhållandet mellan vägavgifter och andelstal kunnat komma till tydligare uttryck i lagtexten. Sålunda utsäges i fortsättningen i 96 § första stycket att, om vid förrättning bestämts att vägavgifter skola tillämpas, i vanlig ordning skola fastställas andelstal i de hänseenden som avses med vägavgifterna. Beträffande verkningarna av dessa andelstal stadgas vidare den inskränkningen, att uttaxering på grund av dem skall äga rum endast i den mån det visar sig att den på dessa andelstal belöpande kostnaden icke täckes av vägavgifter.

I 96 § andra stycket föreskrives, att vid förrättningen även skall fastställas till vilka högsta och lägsta belopp vägavgifter i olika fall må bestämmas och att förrättningsmännen därvid skola iakttaga de för fördelning av väghållningsskyldigheten gällande grunderna. Här kommer sålunda till uttryck, att vid samma vägföretag förrättningsmännen kunna fastställa olika avgifter (maximi- och minimiavgifter) för olika fall och att de i 11 och 95 §§ stadgade grunderna därvid skola tillämpas. Sålunda kunna olika maximi- och minimiavgifter fastställas för olika långa vägsträckor. Vidare kunna olika avgifter fastställas för värdefullare och mindre värdefulla virkeskva-

liteter enligt jämkningsregeln i 95 §. Differentieringen av avgifterna behöver sålunda ej nödvändigtvis komma till uttryck i särskild taxa för viss delägare. Väglagen är ytterst knapphändig då det gäller vägledning för bestämmande av andelstal. Även då fråga är om vägavgifter torde man få avstå från att i lagen giva mera detaljerade regler om avgifternas fastställande.

En lagrådsledamot har ansett, att i lagtexten bör komma till klarare uttryck att om i en samfällighet ingå såväl skogsskiften, för vilka skola gäldas vägavgifter, som inägor, för vilka samtliga bidrag skola utgå efter dem åsatta andelstal, vid förrättningen skall bestämmas ej blott vägavgifternas belopp utan även storleken av inägornas bidrag, så att därigenom en grund erhålles för bestämmande, i vilka fall extra utdebitering skall ske enbart på skogsskiftenas andelstal eller på grund av samtliga andelstal inom vägsamfälligheten. Den sålunda angivna innebörden av avgiftssystemet torde tillräckligt tydligt framgå av den nu föreslagna lagtexten.

Lagrådet har om förslaget utformning särskilt anmärkt, att de i väglagen under rubriken »om vägsamfällighet» upptagna reglerna knappast i den omfattning som i förslaget skett kunna lämnas oberörda av den nya metoden. Bestämmelserna i denna avdelning lämna, säger lagrådet, ganska ingående anvisningar rörande finansieringen, byggda på ett helt annat system än det föreslagna; med genomförandet av detta sistnämnda system uppstode behov av klara bestämmelser om kombination av bidrag enligt andelstal och bidrag genom vägavgifter, väl också komplettering av reglerna om gäld och om sådan åtskillnad mellan förvaltningens olika grenar, som blir erforderlig, när någon delägare ej har att repartisera i alla samfällighetens utgifter efter ett och samma andelstal. Lagrådet anser det tvivelaktigt, huruvida gällande regler om indrivning av bidrag och om förmansrätt utan vidare kunna tillämpas på vägavgifter, eftersom dessa regler bygga på att uttaxering skall ske efter givna andelstal; att de icke kunde tillämpas på slitageersättning vore klart.

Uttalandet att väglagens anvisningar rörande finansieringen bygga på ett helt annat system än det nu föreslagna är väl ej alldeles riktigt. Vägavgifterna innebära endast en komplettering av andelssystemet. Andelstalen skola sålunda tillämpas med den inskränkningen att i de avseenden som vid förrättningen bestämts medelsbehovet i första hand skall täckas med de influtna vägavgifterna. Om vägavgifterna ej förslå blir fråga om utdebitering på grund av de andelstal, som i förevarande hänseenden gälla. Reglerna i 59 och 62 §§ om ansvarighet för gäld efter andelstal och särskild uttaxering för betalning av gäld böra sålunda gälla även när vägavgifter tillämpas. Denna ansvarighet aktualiseras givetvis ej i den mån vägavgifterna täcka den del av samfällighetens utgifter, varom är fråga. Bestämmelsen i 60 § att vägsamfällighetens medelsbehov skall, där det icke fylles genom andra inkomster, täckas genom uttaxering av bidrag i penningar, synes ej heller strida mot det föreslagna systemet liksom ej heller reglerna i samma paragraf om lån och om pant eller borgen för gäld. I 61 § finnas bestämmelser om upprättande av utgifts- och inkomststat. I paragrafens andra

stycke givas föreskrifter för det fall att i fråga om skyldigheten att deltaga i kostnader skilda regler gälla beträffande olika utgifter. Utgifterna skola då uppdelas i grupper och inkomsterna beräknas särskilt för varje sådan grupp. Inkomsterna för de olika grupperna få ej sammanblandas. Några specialregler för det fall att för viss grupp av utgifter täckning i första hand skall ske medelst vägavgifter synas ej erforderliga. I 63 § stadgas, att uttaxering skall, där ej annan ordning finnes i stadgarna föreskriven, verkställas sålunda, att styrelsen upprättar debiteringslängd, upptagande det belopp som skall uttaxeras, vad därav enligt reglerna för delaktigheten belöper å varje bidragsskyldig samt tiden för inbetalningen. Vaghållningskyldig äger genom stämning å styrelsen inom viss tid påkalla rättelse i den gjorda debiteringen. Ändå att dylik klandertalen väckes, är klaganden skyldig att på den bestämda tiden inbetala uttaxerat bidrag. I en särskild lag den 3 september 1939 (nr 609) om förmånsätt för vissa fordringar enligt lagen om enskilda vägar, till vilken lag hänvisning sker i 5 § sista stycket i väglagen, stadgas, att förmånsrätt enligt 17 kap. 6 § handelsbalken tillkommer vägsamfällighet för oguldet, i laga ordning å fast egendom uttaxerat bidrag till samfällighetens utgifter. Genom att i 96 § använts den formuleringen, att uttaxering av bidrag för vaghållning kan ske i form av vägavgifter torde varje tvekan undanröjas om tillämpligheten av bestämmelserna i 63 § och i den särskilda lagen om förmånsrätt beträffande vägavgifter som delägare i vägsamfällighet har att erlägga. Bestämmelserna synas vara lämpade även för fall då vägavgifter tillämpas och i 63 § är modifikation möjlig i det särskilda fallet genom bestämmelsen om att annan ordning kan vara i stadgarna föreskriven.

Lagrådet har ifrågasatt, huruvida icke bestämmelserna om vägsamfällighetens organisation tarva översyn »med hänsyn till de intresseomställningar mellan delägarna, som vägavgiftssystemet kan skapa, och den beslutanderätt, som förslaget vill tillägga majoriteten bland dem». Någon sådan översyn anser jag ej erforderlig. I vart fall torde den böra anstå i avvaktan på erfarenheter av det föreslagna systemets tillämpning.

Lagrådets flesta ledamöter ha ej ansett det behöfligt eller lämpligt att utsträcka användningen av avgiftssystemet till *slitageersättning*. Enligt 9 § fjärde stycket skall sådan ersättning bestämmas till visst penningbelopp att utgå årligen i förskott under den tid rätten att begagna vägen äger bestånd och av den berättigade tages i anspråk. Avgiftssystemet synes väl ägnat att befordra rättvisa även i fall då fråga är om transporter av skogsprodukter som utföras av andra än delägare. Att formellt utesluta möjligheten att tillämpa vägavgifter på slitageersättning i fall då vägavgifter ej tillämpas på delägarna synes ej nödvändigt, ehuru det givetvis då ligger mindre nära till hands att använda systemet. Bestämmelsen om avgiftssystemets tillämpning på slitageersättning har därför bibehållits i det omarbetade förslaget och upptagits i 97 §. Även i detta fall skall vid förrättning bestämmas maximum och minimum för de avgifter som få uttagas.

Med hänsyn till de av lagrådet anförda principiella betänkligheterna mot det föreslagna stadgandet om undantag från regeln i 9 § *andra stycket* om begränsning av den retroaktiva bidragsskyldigheten har jag avstått från att i det omarbetade förslaget införa något sådant stadgande.

Bestämmelserna om *deklarationsskyldighet* ha upptagits i 98 §.

Lagrådet har ifrågasatt lämpligheten av att eftergiva kravet på väsentlig ändring i förhållandena såsom förutsättning för *omprövning av redan avgjord fråga om vägavgifter*. Med hänsyn till att en viss kontrollerad rörlighet i fråga om avgifterna enligt min mening bör möjliggöras, har jag till 99 § i sak oförändrade överfört de i detta hänseende föreslagna bestämmelserna. De påpekanden av redaktionell natur som lagrådet gjort har jag beaktat.

Beträffande *övergångsbestämmelserna* har med anledning av lagrådets uttalande förbehållet borttagits för fall, då det visas att bestämmelserna om vägavgifter skulle vara till avsevärt förfång för delägare.

Bestämmelserna torde böra träda i kraft den 1 juli 1952.

Föredraganden hemställer, att det i enlighet med det anförda jämkade förslaget till *lag om tillägg till lagen den 3 september 1939 (nr 608) om enskilda vägar* måtte jämlikt § 87 regeringsformen genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Dagmar Bruno.*