

Nr 4.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om tillägg till lagen den 3 september 1939 (nr 608) om enskilda vägar.

Genom en den 21 december 1951 dagtecknad proposition, nr 11, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av tredje lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagda, i statsrådet och lagrådet förda protokoll, föreslagit riksdagen att antaga följande förslag till

L a g

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

Härigenom 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

1 ° Bihang till riksdagens protokoll 1952. 9 saml. 3 avd. Nr 1.

till grund för uttaxering endast i den mån det visar sig att den på dem belö-
pande kostnaden icke täckes av vägavgifter.

Meddelas beslut enligt första stycket skall vid förrättningen även fast-
ställas, till vilka högsta och lägsta belopp vägavgifter i olika fall må bestäm-
mas. 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 fast-
ställas, med vilka högsta och lägsta belopp sådana avgifter må uttagas.

98 §.

Det åligger envar som äger begagna skogsväg för utforsling av skogspro-
dukter 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 upp-
giftsskyldighet, äger länsstyrelsen vid vite förelägga honom att fullgöra
sådan skyldighet.

99 §.

Har vid förrättning eller genom dom bestämts, att kostnad för väghåll-
ning 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 för-
rättning 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 stad-
gats tillämpas å ärendets prövning och fortsatta handläggning, såframt ej
förrättningen blivit före nämnda tidpunkt förklarad avslutad. Har väghåll-
ningsskyldighet blivit bestämd i enlighet med äldre lag, äger väghållnings-
skyldig påkalla ny förrättning för tillämpning av vad som stadgats om väg-
avgifter.

Beträffande de skäl som anförts till stöd för lagförslaget får utskottet, i
den mån redogörelse därför ej lämnas här nedan, hänvisa till propositionen.

Propositionens huvudsakliga innehåll.

1. 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 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 jämpligen 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».

Inledning.

I likalydande *motioner* till 1944 års lagtima riksdag (FK nr 257 och AK nr 420) 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 vägkostnaden, som ej

täcktes av statsbidrag, eller alltså samma grunder som för amortering och underhåll av flottleder.

Jordbruksutskottet tillstyrkte (utl. 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 övertvägas huruvida kostnaderna kunde fördelas med hänsyn i första hand till storleken av den areal och helst även bonitet och 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 överlämnade skogsstyrelsen den 28 januari 1949 i samråd med lantmäteristyrelsen som eget förslag 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).

Över *promemorian* med därvid fogat lagförslag avgåvos efter remiss *utlåtanden* 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.

Den 3 februari 1950 förordnade Kungl. Maj:t efter hemställan av dåvarande *chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Torsten Nilsson* att lagrådets utlåtande skulle inhämtas över ett förslag till lag om ändring i lagen om enskilda vägar. Förslaget hade inom departementet upprättats på grundval av ovannämnda promemoria.

Yttranden av *lagrådet* ha föranlett att lagförslaget i väsentliga hänseenden omarbetats, innan det efter föredragning av *statsrådet Hjalmar Nilson* genom förevarande proposition förelagts riksdagen.

Det genom propositionen framlagda lagförslaget, som endast avser skogsvägar, berör dels de allmänna grunderna för väghållningskostnadernas fördelning och dels frågan om införande av vägavgifter.

Gällande bestämmelser.

Lagen den 3 september 1939 om enskilda vägar innehåller nu tre kapitel. I 1 kap. (1—5 §§) ha inledande bestämmelser upptagits. 2 kap. (6—70 §§) behandlar enskilda vägar i allmänhet. Bestämmelser om vissa vägar inom områden med tätare bebyggelse följa därefter i 3 kap. (71—93 §§). De grundläggande principerna i lagen äro, såvitt nu är i fråga, följande.

Väghållning omfattar byggande av väg, vägunderhåll och vinterväghållning (3 §).

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 (10 §).

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 (11 §).

Väghållningen skall av de väghållningsskyldiga utföras antingen gemensamt efter andelstal eller efter fördelning på väglotter (12 §).

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 ålägges 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 (9 § tredje och fjärde styckena).

Fördelning av väghållningsskyldigheten i andelstal eller väglotter och bestämmande av slitageersättning sker vid förrättning (15 §). Inträda ändrade förhållanden, som i synnerlig mån inverka på frågan, äger envar sakägare påkalla frågans återupptagande vid ny förrättning (65 §). Länssty-

relsen 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). Väg-samfällighetens 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.

Statsunderstöd kan utgå till byggande av skogsvägar enligt *kungörelserna den 30 juni 1943* (nr 530; ändrad genom SFS nr 775/1945, 286/1947, 585/1950 och 200/1951) *angående statsbidrag till vissa väg- och flottledsbyggnader m. m. samt den 6 juni 1941* (nr 492; ändrad genom SFS nr 531/1943) *angående lån från skogsväglånefonden.*

I. De allmänna grunderna för väghållningskostnadernas fördelning.

Promemorian.

I promemorian har gjorts en undersökning av vilka allmänna grunder som skulle kunna tillämpas för fördelningen av väghållningskostnaden, då fråga vore om skogsvägar.

Undersökningen har utmynnat i att utgångspunkt och grundläggande faktorer borde vara den produktiva arealen av varje fastighets andel i nyttoområdet på ömse sidor om vägen samt den väglängd varje fastighet toge i anspråk.

Såsom jämningsfaktorer 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.

Beträffande de föreslagna grunderna för fördelning av väghållningskostnaderna för skogsvägar krävdes enligt promemorian allenast i ett avseende ändring i lagen om enskilda vägar, nämligen beträffande den jämningsfaktor, 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 vunne beaktande vid fördelning av väghållningskostnaderna. Det kunde emellertid

ej anses förenligt med den i 11 § 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 flottningskostnader. 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.

(Promemorians grundtanke i detta hänseende återfinnes i 95 § av propositionens förslag.)

Remissyttrandena.

I allmänhet ha i remissyttrandena gjorts positiva uttalanden om förslagens lämplighet.

Den kritik som riktats mot förslaget i denna del inskränker sig till att *överlantmätnarna i Uppsala, Kristianstads och Örebro län* anfört 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. Överlantmätaren 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 önskvärt att taga särskild hänsyn i detta avseende, borde det icke mot bestridande kunna gå ut över övriga vägintrössenter utan regleras genom statsbidrag eller dylikt. Även överlantmätaren 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 vägkostnaderna. 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 obestämmd tid och ej kunna ändras utan ny förrättning.

Departementschefen, vid lagrådsremissen.

I promemorian ha föreslagits vissa grunder för tillämpningen av bestämmelserna i 11 §, 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 synpunkter 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 flottningslagen, 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.

Lagrådet.

Regeringsrådet Quensel: — — — Regeln i 11 § om nyttan som gräns för väghållningsskyldigheten 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 avlägsna 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 uppoffringar 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 flottningsslågstiftningen 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 flottningsslågstiftningen 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. Ätminstone 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 intres-

sena 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 väginressenter 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. — — —

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

Justitierådet Lech har i förevarande fråga framfört erinringar, vilka i huvudsak ansluta sig till vad regeringsrådet Quensel anført. Även justitierådet Lech har avstyrkt den vid lagrådsremissen föreslagna ändringen av 11 §.

Justitieråden Geijer och Beckman:

I samband med den nu gällande lagens tillkomst diskuterade 1935 års vägsakkunniga i sitt betänkande möjligheten att såsom en verklig jämningsfaktor 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 behovet av en ändring i särskild grad gjort sig gällande. Visserligen har i förslagets 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 jämningsregeln 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 jämningsregeln — 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 förslagets motivering torde dock det samma i förevarande del med en omdömesgill tillämpning icke behöva befaras leda till annat än rimliga resultat. — — —

Föredragande statsrådet, i propositionen.

I propositionen uttalar *föredraganden, statsrådet Hjalmar Nilson*, att han finner de invändningar av huvudsakligen principell natur, som anförts av två av lagrådets ledamöter, ej vara av den beskaffenhet att de böra hindra

tillkomsten av den föreslagna bestämmelsen om viss jämkning av regeln i 11 §. Föredraganden hänvisar, förutom till vad som anförts i protokollet över lagrådsremissen, till vad lagrådets övriga ledamöter i denna del yttrat.

Jämkningsbestämmelsen har i propositionens lagförslag upptagits i 95 §.

II. Vägavgifter.

Promemorian.

I promemorian har även framlagts förslag om införande av ett system med vägavgifter för skogsvägarnas del. Huvudbestämmelsen härom samt en bestämmelse om systemets tillämplighet också beträffande s. k. slitageersättning borde inflyta i 33 § lagen om enskilda vägar (efter omarbetning ha bestämmelserna upptagits i 96 resp. 97 § i det genom propositionen framlagda lagförslaget). I en ny paragraf, 63 a §, föresloges en regel om viss uppgiftsskyldighet för den som å väg transporterade virke (se numera 98 §). I ett tillägg till 65 § hade slutligen upptagits ett tillägg angående omprövning av vad i fråga om vägavgifter bestämts vid förrättning (se numera 99 §).

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, vunnnes 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 vunnnes 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.

I promemorian ha framhållits vissa risker, som vore förbundna med ett system med vägavgifter. Sålunda har bl. a. 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. Inkomsterna för vägsamfälligheten komme därför ej alla år att stå i proportion till utgifterna.

Nämnda risker hade föranlett, att någon allmän rätt att påfordra systemets tillämpning ej föreslagits. Det borde ankomma på förrättningsmännen att avgöra, huruvida vägavgifter i visst fall skulle tillämpas.

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 måhända begränsas till underhållskostnaderna, d. v. s. vägunderhåll och vinterväghållning.

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 frånga 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.

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 härom ha föreslagits i en ny paragraf, 63 a § (se numera 98 §), 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 bedrageriansvar.

Vad beträffar rätten att vid ny förrättning få frågan om ändring av vägavgifterna prövad (se 99 § i det omarbetade lagförslaget) 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 till fyllest beträffande möjligheterna att få fastställda vägavgifter 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 föreläge 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.

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. Överlantmätnarna i Uppsala, Södermanlands och Jönköpings län, länsstyrelserna i Älvsborgs och Värm-

lands 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.

Departementschefen, vid lagrådsremissen.

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 förmanliga 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 vägvavgifter. Den temporära ojämnheten mellan inkomster och utgifter kan sålunda bliva besvärande. Det är att märka, att vägsamfälligheterna ej ha den fasta organisation som flottningföreningarna äro utrustade med och att ojämnheterna mellan inkomster och utgifter i vissa fall kunna bliva mera framträdande för ett vägföretag än för en flottningförening. I förslaget ha emellertid dessa omständigheter beaktats och förslaget har utformats så att däri möjliggjorts alla de inskränkningar i tillämpningen som kunna befinnas 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 vägvavgifter i den form som föreslagits och kan i hudsak ansluta mig till de synpunkter som i promemorian anförts angående innebörden av förslaget. — — —

Lagrådet.

Regeringsrådet Quensel samt *justitieråden Geijer* och *Lech* ha ansett det till lagrådet remitterade lagförslaget tarva väsentlig omarbetning i förevarande del. Nämnda lagrådsledamöter ha vidare uttalat sig mot att, om vägvavgiftssystem infördes, utsträcka anordningen av vägvavgifter även till slitageersättning.

Regeringsrådet Quensel har bl. a. framhållit, att förutsättningen för att andelstal skola läggas till grund för beslutanderätten i samfällighetens förvaltningsangelägenheter och för delägarnas andelar i dess tillgångar och gäld måste anses vara att fördelningen av väghållningsbördan grundas på andelstalen. Vidare har i hans yttrande anförts att vägvavgiftssystemet komme att bli ganska invecklat och i hög grad baserat på förhandsberäkningar. Ändringar av den eller de avgiftstaxor, som fastställts vid förrättning, eller övergång från vägvavgiftssystem till andelssystem kunde leda till högst orättvisa resultat. Enligt vad regeringsrådet *Quensel* utvecklat kunde dessutom särskilda komplikationer uppstå vid reglering av förhållandet mellan skogsfastigheter och andra fastigheter. Man kunde däremot måhända införa ett system med periodvis återkommande avräkningar, som gjorde bidragsskyldigheten efter andelstal till en realitet och vägvavgifterna till ett provisorium.

Härefter har regeringsrådet *Quensel* anført:

Även om på nu antytt sätt vägvavgifterna 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 till-

lämpa 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 förslagets 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.

Lagrådets samtliga ledamöter ha beträffande omprövning av redan avgjord fråga om vägavgifter (99 §) ifrågasatt lämpligheten av att efterge kravet å väsentlig ändring i förhållandena. 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 syntes enligt lagrådets mening alltjämt äga sin giltighet.

Föredragande statsrådet, i propositionen.

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 desas mening kunna leda till resultat, som icke fyllde rättvisans krav. Innebörden av vad härutinnan anmärkts har närmare utvecklats i regeringsrådet Quensels yttrande. Däri framhålles 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 lag-

texten 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 bedömning 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 omgär-

dade 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.

— — —

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 bli 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.

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 inskränkningsen, 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 virkeskvaliteter 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.

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.

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.

Utskottet.

I propositionen föreslås, att ett nytt kapitel, omfattande 94—99 §§, skall fogas till lagen om enskilda vägar.

En inledande bestämmelse i 94 § begränsar det nya kapitlet till att avse

endast skogsväg. Såsom sådan betecknas väg, som huvudsakligen är avsedd för utforsling av skogsprodukter från skog.

Av förslaget två huvudtankar har den ena — om skogshushållningssynpunkters inflytande vid fördelning av väghållningsskyldighet — utformats i 95 §. Den andra väsentliga nyheten — om vägavgifter — återfinnes i de följande paragraferna av förslaget.

Enligt 11 § lagen om enskilda vägar skall väghållningsskyldighet fördelas mellan de fastigheter, vilka skyldigheten åligger, med hänsyn till den omfattning, vari fastigheterna beräknas komma att begagna vägen. År 1944 hemställde riksdagen om utredning angående fördelningen av väghållningskostnaderna, såvitt rörde skogsvägar. I den promemoria, varpå propositionen bygger, har med anledning härav undersökts huru fördelningen skulle kunna ske, då fråga vore om skogsvägar. Vissa grunder för fördelningen i nämnda fall ha framlagts i promemorian. Endast en av dessa grunder erfordrade emellertid lagändring och i propositionen har endast diskuterats huruvida denna grund är riktig och lämplig. Den har tillkommit på skogstyrelsens tillskyndan och utgöres av den grund för jämkning av kostnadsfördelningen som nu föreslås i 95 §. Enligt denna paragraf skall, då särskilda skäl därtill äro, vid fördelning av väghållningsskyldigheten mellan fastigheter, å vilka skog finnes, jämkning i ovannämnda i 11 § stadgade princip kunna ske med hänsyn till vad som kan finnas skäligt för främjande av god skogshushållning. Förefintlig regel i 11 § att ej å någon fastighet må läggas större andel än som svarar mot dess nytta av vägen skall däremot icke kunna rubbas genom jämningsbestämmelsen.

Innebörden av jämningsregeln är enligt vad departementschefen anført, 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.

Departementschefen har framhållit att möjlighet finnes till statsbidrag för byggande av skogsvägar och med tanke härpå ansett någon berättigad invändning i princip ej kunna göras mot att allmänna synpunkter i viss mån finge göra sig gällande i fråga om kostnadernas fördelning.

TVå ledamöter av lagrådet ha avstyrkt att jämningsbestämmelsen antages. Någon säkerhet för att vägintrösset, för vilken jämkningen inneburit ökning av väghållningsbördan, alltid erhöle komensation genom statsbidrag, skulle ej komma att finnas. Att låta det allmänna på grund av dess genom den statliga subventioneringen av vägarna visade intresse av skogshushållningen erhålla större inflytande än vad redan nu är möjligt synes enligt dessa ledamöters mening ej väl förenligt med den princip om väghållningen såsom en privat angelägenhet, som uppbär gällande lag, i vad den rör enskilda vägar på rena landsbygden.

Enligt utskottets uppfattning behöves man icke befara att fastighet på grund av den föreslagna jämningsbestämmelsen skall bli mer belastad av

väghållningsskyldighet än vad som är rimligt. »Särskilda skäl» för användande av regeln mot delägares bestridande torde nämligen endast kunna anses föreligga, då enligt förrättningsmannens förhandsbedömning nyssnämnda delägare skulle komma att genom statsbidrag till företaget kompenseras för den ökning av väghållningsbördan, som jämkningen må åsamka honom. För skogshushållningen lär regeln om jämkning vara av icke oväsentlig betydelse. Bl. a. torde den utan omgång kunna leda till en nödvändig förbättring av skogsvården i åtskilliga fall där eljest särskilda tvångsåtgärder enligt skogsvårdslagen måhända kunde bli erforderliga. Utskottet vill därför tillstyrka att den föreslagna bestämmelsen i 95 § antages.

Införande av ett system med vägavgifter förordades redan vid 1944 års riksdag i de motioner, vilka ledde till riksdagens ovan berörda hemställan om utredning. Bestämmelser om vägavgifter ha, såsom nämnts i propositionens redogörelse härför (se ovan s. 19), upplagits i 96—99 §§. För tillämpningen av systemet har förutsatts att det finnes en allmän önskan bland delägarna att vägen skall finansieras med vägavgifter. Såsom föredragande statsrådet uttalat torde ett bättre system än det genom propositionen föreslagna knappast stå till buds, därest man önskar skapa möjligheter att enligt lagen om enskilda vägar tillämpa vägavgifter. Utskottet tillstyrker förslaget även i förevarande del.

I formellt hänseende må anmärkas, att ordet »styrelsen» i 98 § första stycket avser styrelsen för vägsamfälligheten. För tydlighetens skull torde därför efter orden »i den mån styrelsen» böra inskjutas orden »för vägsamfälligheten».

Mot rubrik och övergångsbestämmelser i förslaget har utskottet intet att erinra.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen — med förklaring, att riksdagen funnit viss ändring böra företagas i det genom förevarande proposition framlagda lagförslaget — måtte för sin del antaga förslaget med den ändringen, att i 98 § första stycket efter orden »i den mån styrelsen» inskjutas orden »för vägsamfälligheten».

Stockholm den 19 februari 1952.

På tredje lagutskottets vägnar:

ÅKE HOLMBÄCK.

Vid detta ärendes behandling ha närvarit

från första kammaren: herrar Holmbäck, Carl Eriksson, Nils A. Larsson, Albert Hermansson*, Lars Andersson*, Eskilsson, Ivar Nilzon och Boo,

från andra kammaren: herrar Andersson i Löbbo, Stjärne, Ericsson i Sörsjön, Åhman, Jansson i Aspeboda, Jansson i Hällefors, Larsson i Karlstad och Andersson i Ryggestad.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.