

National Library
of Sweden

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

EX.A S.O.U.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1949:34
JORDBRUKSDEPARTEMENTET

BETÄNKANDE

med förslag angående

ÄNDRADE GRUNDER FÖR FÖRDELNING OCH UTTAGANDE AV KOSTNAD FÖR BYGGANDE OCH UNDERHÅLL AV SKOGSVÄGAR

avgivet av

KUNGL. SKOGSSTYRELSEN I SAMRÅD MED
KUNGL. LANTMÄTERISTYRELSEN

den 28 januari 1949

STOCKHOLM 1949

Statens offentliga utredningar 1949

Kronologisk förteckning

1. Norrlandskommitténs principbetänkande. Första delen. Norrländska utvecklingslinjer. Idun. 303 s. **Jo.**
2. Norrlandskommitténs principbetänkande. Andra delen. Särskilda utredningar. Idun. 194 s. **Jo.**
3. Norrlandskommitténs principbetänkande. Tredje delen. Utlåtanden och förslag i vissa frågor. Idun. 163 s. **Jo.**
4. Utredning med förslag om lösdrivarlagens upphävande m. m. Marcus 213 s., bil. 1 73 s., bil. 2 106 s. **I.**
5. Principer och metoder för kostnadsberäkningar vid statens järnvägar. Beckman. 122 s. **K.**
6. Kriminalvård i frihet. Fångvårdsstyrelsens utredning angående skyddsarbetets organisation m. m. Marcus. 149 s. **Ju.**
7. Betänkande med förslag till indexreglering av folkpensionerna Beckman. 80 s. **S.**
8. Betänkande angående förbättrad insyn i enskilda företags ekonomiska förhållanden. Norstedt. 105 s. **Ju.**
9. 1944 års allmänna skattekommitté. 3. Betänkande angående beskattning av realisationsvinster, m. m. samt ackumulerade inkomster. Marcus. 168 s. **Fi.**
10. Elkraftsutredningens redogörelse nr 2: 17. Redogörelse för detaljdistributörerna samt deras råkraftkostnader och priser vid distribution av elektrisk kraft. Värmlands län. Beckman. 45 s. **K.**
11. Betänkande om sinnesslövården. Katalog och Tidskriftstryck 248 s., 1 karta. **I.**
12. Utredning rörande folkpensionärernas bostadsförhållanden och bostadskostnader. Idun. 94 s. **S.**
13. 1945 års bankkommitté. Betänkande med förslag om inrättande av en statlig affärsbank. Beckman. 83 s. **Fi.**
14. Bilagor till 1942 års järnvägskostnadsutrednings betänkande. Produktions- och kostnadsstrukturen vid statens järnvägar. Promemorior. Av A. Sjöberg. Beckman. 69 s. **K.**
15. P. M. med synpunkter på det svenska långtidsprogrammet i anslutning till OEEC:s interimsrapport. Beckman. 23 s. **H.**
16. Promemoria över preliminär utredning rörande befälsrekryteringen inom försvaret. Beckman. 75 s. **Fö.**
17. Betänkande med förslag till lag om registrerade föreningar m. m. Idun. 277 s. **Ju.**
18. Kvalitetsforskning och konsumentupplysning. Kihlström. 265 s., 16 pl. **H.**
19. 1945 års skogshärbärgesutrednings betänkande. 2. Utredning med förslag till lagstiftning rörande tillfälliga bostäder vid skogs- och flottnings- m. fl. arbeten. Idun. 188 s., 26 pl. **S.**
20. Dissenterlagskommittén. Betänkande med förslag till religionsfrihetslag m. m. Marcus. **XLVIII,** 390 s. **Ju.**
21. Svensk hamnbyggnadspolitik. Marcus. 318 s. **K.**
22. Betänkande rörande gallring av handlingar hos vissa av försvarets myndigheter. Hæggström. 232 s. **Fö.**
23. Lagberedningens utlåtande angående lagstiftning om gräns mot allmänt vattenområde. Norstedt. 28 s. **Ju.**
24. Kommunallagskommitténs betänkande 2 med förslag till ändrade bestämmelser om ersättning åt innehavare av kommunala förtroendeuppdrag. Idun. 84 s. **I.**
25. 1945 års försäkringsutredning. 1. Principbetänkande rörande försäkringsväsendet. Norstedt. 220 s. **H.**
26. 1945 års försäkringsutredning. 2. Betänkande med förslag till lag om trafikförsäkring. Norstedt. 160 s. **H.**
27. Betänkande med förslag till lag om sjömansskatt m. m. Katalog och tidskriftstryck. 237 s. **Fi.**
28. Folk- och skolbibliotek. Betänkande och förslag avgivet av folkbibliotekssakkunniga. Gummesson. 173 s. **E.**
29. Elkraftsutredningens redogörelse nr 2:3—4. Redogörelse för detaljdistributörerna samt deras råkraftkostnader och priser vid distribution av elektrisk kraft. Uppsala län och Södermanlands län. Beckman. 57 s. **K.**
30. Statsmakterna och folkhushållningen under den till följd av stormaktskriget 1939 inträdda krisen. Del 9. Tiden juli 1947—juni 1948. Av K. Amark. Idun. 271 s. **Fo.**
31. Social upplysning. Idun. XVI, 175 s., 89* s. **S.**
32. Yrkesutbildning för varubud m. fl. Norstedt. 66 s. **E.**
33. En generalplan för rikets farleder och hamnar. Bilaga 2 till SOU 1949:21 om svensk hamnbyggnadspolitik. Marcus. 242 s. **K.**
34. Betänkande med förslag angående ändrade grunder för fördelning och uttagande av kostnad för byggande och underhåll av skogsvägar. Gernandt. 66 s. **Jo.**

Anm. Om särskild tryckort ej angives, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna til det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. **E.** = ecklesiastikdepartementet, **Jo.** = jordbruksdepartementet.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1949:34
JORDBRUKSDEPARTEMENTET

BETÄNKANDE

med förslag angående

ÄNDRADE GRUNDER FÖR FÖRDELNING OCH UTTAGANDE AV KOSTNAD FÖR BYGGANDE OCH UNDERHÅLL AV SKOGSVÄGAR

avgivet av

KUNGL. SKOGSSTYRELSEN I SAMRÅD MED
KUNGL. LANTMÄTERISTYRELSEN

den 28 januari 1949

STOCKHOLM 1949

KUNGL. BIBLIOTEKET STOCKHOLM

P. M.

angående ändrade grunder för fördelning och uttagande av kostnad för byggande och underhåll av skogsvägar.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

I. Lagen 3/9 1939 om enskilda vägar 7

II. Utredningsuppdraget

1. Motioner till 1944 års riksdag 8
2. Jordbruksutskottets utlåtande samt yttranden över motionerna 8
3. Riksdagens skrivelse 10
4. Skogsstyrelsens uppdrag 10
5. Systematisering av utredningsuppdraget 10
6. Hur utredningen verkställts 10

III. Lagen 19/6 1919 om flottning i allmän flottled 11

IV. Statsbidrag och lån 12

V. Väghållningskostnadernas fördelning i första hand på grundval av nyttoområdets areal, bonitet, relativa skogstillgång och liknande förhållanden 13

A. Den preliminära promemorian 13

B. Remissvaren 15

VI. Vägavgifter i stället för utdebitering på grund av andelstal? 27

A. Den preliminära promemorian 27

1. Principerna för kostnadernas fördelning 27
2. Tiden för bidragsskyldighetens inträde 28
3. Kunna vägavgifter anordnas i samma form som slitageersättning? 29
4. Möjligheterna att ordna vägavgifter genom avtal eller förening 30
5. Hur böra vägavgifterna konstrueras? Kunna de omfatta all väghållningsskyldighet eller böra de begränsas till underhållet? 31
6. Speciella frågor rörande tillämpning av vägavgifter (uppgiftsskyldighet, debitering, rösträtt, ansvarighet, övergångsbestämmelser) 35
7. Sammanfattning 36
8. Utkast till ändringar i lagen om enskilda vägar 38

B. Remissvaren 39

C. I remissvaren framställda förslag om ytterligare ändringar i lagen om enskilda vägar 48

D. Senare inkommet remissvar 49

E. Något om skogsvägarna Gebbarskogsvägen och Öratjärnsvägen i Hälsingland 50

VII. Slutligt förslag 51

Bilaga 1. Författningsutkast. 63

Bilaga 2. Alternativt författningsutkast. 65

Till

Konungen

Genom brev den 2 juni 1944 uppdrog Kungl. Maj:t åt skogsstyrelsen att i samråd med lantmäteristyrelsen verkställa utredning angående fördelning av kostnad för byggande och underhåll av skogsvägar. Sedermera medgav Kungl. Maj:t genom brev den 30 januari 1948 skogsstyrelsen att såsom sakkunnig vid utredningen anlita numera revisionssekreteraren H. M. Digman.

Sedan utredningsuppdraget numera slutförts, får skogsstyrelsen med överlämnande av en av Digman den 3 december 1948 dagtecknad promemoria angående ändrade grunder för fördelning och uttagande av kostnad för byggande och underhåll av skogsvägar anföra följande.

Som av promemorian (sid. 10) framgår, har först en preliminär promemoria upprättats, över vilken yttranden inhämtats från skogsvårdsstyrelserna samt vissa överlantmätare, distriktslantmätare m. fl. Med ledning bland annat av de inkomna remissvaren har ett "Slutligt förslag" (sid. 51) utarbetats.

Under utredningen har den sakkunnige fortlöpande samrått med skogsstyrelsen och lantmäteristyrelsen. Skogsstyrelsen får därför i samråd med lantmäteristyrelsen som eget förslag överlämna promemorian.

I detta ärendes avgörande ha, förutom undertecknad, deltagit herrar Andersson, Ekström, Hagbergh och Holmbäck.

Stockholm den 28 januari 1949.

Underdånigst

GERH. STRINDLUND

Bo Lindfelt
(föredragande)

I. Lagen 3/9 1939 om enskilda vägar.

De grundläggande principerna i väglagen äro, såvitt här är i fråga, följande.

Väghållning omfattar byggande av väg, vägunderhåll och vintervägh̊llning.

I *vägbyggnadsföretag,* som är av synnerlig vikt för två eller flera fastigheters ändamålsenliga brukande, skola dessa samfällt deltaga.

Vägunderhåll och *vintervägh̊llning* ombesörjes samfällt av de fastigheter, som ha nytta av vägen.

Skyldigheten att deltaga i väghållning *fördelas på grundval av omfattningen av begagnandet,* dock att på en fastighet ej får läggas större andel än som svarar mot nyttan av vägen.

Väghållningen skall ombesörjas antingen gemensamt efter andelstal eller efter vägdelning (viss väglott för var fastighet).

En fastighets andelstal kunna vara olika för byggande, vägunderhåll och vintervägh̊llning.

En fastighets rätt att begagna väg kan till tiden eller annorledes begränsas.

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 deltaga i väghållningen, kan fastigheten åläggas "slitageersättning" att 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.

Då rätt upplåtes för fastighet att begagna väg och arbete som nedlagts under de senaste fem åren för vägbyggnad (anläggning, omläggning eller förbättring) blivit till synnerlig nytta för fastigheten, må, där särskild anledning därtill förekommer, kunna å fastigheten läggas skyldighet att ersätta skälig del av värdet av det sålunda utförda vägbyggnadsarbetet.

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. Anser väghållningsskyldig att uttaxering eller fördelning ej överensstämmer med lag, äger han stämma styrelsen till domstol.

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.

Vägsamfällighet har för uttaxerat bidrag viss förmånsrätt enligt 17:6 H.B. (lag 3/9 1939).

II. Utredningsuppdraget.

1. Motioner till 1944 års riksdag.

I likalydande motioner till 1944 års lagtima riksdag (FK nr 257[1]) och AK nr 420[2])) begärdes utredning och förslag angående fördelning av kostnad för byggande och underhåll av skogsvägar enligt grunder, som angåvos i motionerna. Väglagens principer ansågos ej lämpliga och rättvisa i ett sådant fall, då en skogsägare hade mycken avverkningsbar skog, medan en annan hade 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 kbm eller kbf att användas till vägens underhåll och amortering av den del av vägkostnaden, som ej täckts av statsbidrag, eller alltså samma grunder som för amortering och underhåll av flottleder. Den enskilde markägarens transporter av husbehovsvirke borde ej belastas med vägavgifter.

2. Jordbruksutskottets utlåtande (nr 38) samt yttranden över motionerna.

Utskottet tillstyrkte enhälligt motionerna. Utan att närmare vilja fatta ståndpunkt till motionärernas förslag kunde utskottet 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.

---

[1]) Herrar Björkman i Sunne (h) och Velander i Sundsvall (h).

[2]) Herrar Jonas Eriksson i Frägsta (h), Stattin i Överlännäs (h), And. Andersson i Giselås (h), Jon N. Jonsson i Fjäle (s), Eric Hansson i Vännäsby (h) och Lars E. Andersson i Hedensbyn (b).

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

Skogsstyrelsen och Sveriges Skogsägareföreningars Riksförbund (SSR) hade avgivit yttranden över motionerna och därvid anfört i huvudsak följande.

Skogsstyrelsen: Vid avvägandet av de olika fastigheternas andelar i väghållningsskyldigheten vore det möjligt att fastställa andelstal för fastigheter med avverkningsmogen skog och fastigheter med enbart ungskog så att de bleve rättvisande för längre tidsperioder. Däremot kunde andelstalen i sådana fall ej bli rättvisande såväl på lång sikt som för kortare tidsperioder. Där förrättning ej användes för delning av skogsvägs underhåll utan markägarna frivilligt överenskommo om grunder därför, brukade kostnaderna ofta fördelas efter utkörd kvantitet eventuellt kombinerad med transportlängd (tonkilometer). Denna fördelningsgrund syntes markägarna enkel och rättvis. Fasta andelstal medförde den fördelen, att röstetalen blevo fasta. Om delaktighet i underhåll skulle bestämmas efter rörliga andelstal, t. ex. utkörd kvantitet, uppkomme frågan hur röstetal skulle fastställas. Under visst år vore ej känt, hur stor kvantitet som komme att utforslas under året och fjolårets kvantiteter borde ur rättvisesynpunkt icke läggas till grund för fördelning av det nya årets utgifter. Det vore tänkbart att låta beräknade och anmälda kvantiteter ligga till grund för förskottsdebitering av årets underhållskostnader och beräkning av röstetal för året. Möjligen kunde viss procent av underhållskostnader och röstetal fördelas efter fasta andelstal och övrig del efter tonkilometer.

SSR: Förbundet delade motionärernas uppfattning att nya fördelningsgrunder borde sökas. Man kunde dock ej blunda för att det av motionärerna föreslagna systemet i vissa fall kanske kunde bli svårhanterligt i sin praktiska tillämpning. Uppmätning av virket vid någon sorts "skiljeställe" eller "tullbom" medförde mycket arbete vid "skiljet". Skulle befraktarna deklarera kvantiteterna, uppstode ett osäkerhetsmoment vid fördelningen av kostnaderna. Förbundet ansåg dock den föreslagna principen för kostnadsfördelningen godtagbar och hade ingen bättre att föreslå. Detta gällde i varje fall underhållskostnaderna. Beträffande anläggningskostnaderna låge saken måhända annorlunda till. En skogsägare med stor skogsareal och betydande skogstillgångar kunde bli fri från anläggningskostnaderna genom att underlåta att frakta virke på vägen under den tid dessa kostnader planenligt skulle amorteras. Det vore mycket svårt att få några för en amorteringsplan beträffande anläggningskostnaderna nödvändiga hållbara utfästelser från skogsägarna om hur mycket virke som komme att utforslas under de närmaste fem eller tio åren närmast efter byggandet. Det syntes som om man vid fördelning av anläggningskostnaderna borde taga hänsyn främst till storleken av den areal — och helst även bonitet och relativ skogstillgång — för vilken envar intressent i vägbygget kunde beräknas få nytta av vägen.

3. *Riksdagens skrivelse (nr 271).*

I denna skrivelse 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.

4. *Skogsstyrelsens uppdrag.*

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.

5. *Systematisering av utredningsuppdraget.*

Utredningen har tagit sikte på två huvudfrågor:

a) Kan man i fråga om enskilda skogsvägar bestämma väghållningskostnadernas fördelning i första hand på grundval av nyttoområdets areal, bonitet, relativa skogstillgång och liknande förhållanden?

b) Kan man i fråga om sådana vägar taga ut bidragen till väghållningskostnaderna i form av vägavgifter per kbm eller kbf uttransporterat virke i stället för genom uttaxering på grund av andelstal?

Utskottet har hänfört frågan a) till anläggningskostnaderna och man kan väl tänka sig exempelvis, att anläggningskostnaderna (eller byggnadskostnaderna) bestämmas på grund av andelstal, beräknade enligt de under a) angivna grunderna, och att underhållskostnaderna täckas genom vägavgifter enligt vad som anföres under b).

6. *Hur utredningen verkställts.*

En preliminär promemoria har först upprättats. Vid sammanträde med lantmäteristyrelsen och skogsstyrelsen uppdrogs åt utredningsmannen att inhämta yttranden angående den lösning av utredningsuppdraget, som skisserats i promemorian. Sådana yttranden ha inkommit från 23 skogsvårdsstyrelser, överlantmätarna i Uppsala, Värmlands, Jämtlands och Västerbottens län, distriktslantmätarna Åseby i Säffle och Wolffelt i Falun, lantmätaren Hydén i Växjö, Sveriges Skogsägareförbund och Sveriges Skogsägareföreningars Riksförbund.

Innan utredningen av de två huvudfrågorna redovisas (nedan under V och VI) skall under III och IV en kort redogörelse lämnas för de grundläggande bestämmelserna i lagen om flottning i allmän flottled samt om statsbidrag och lån till skogsvägar.

III. Lag 19/6 1919 om flottning i allmän flottled.

De huvudsakliga bestämmelser i denna lag, som i förevarande sammanhang äro av intresse, äro följande.

De som låta annat flottgods än husbehovsvirke löst framflyta i allmän flottled, som upplåtits till allmänt begagnande (allmän flottning), skola utgöra en flottningsförening. Flottgodset skall framföras gemensamt (gemensam flottning), där ej vattendomstolen eller för särskilt tillfälle flottningsstyrelsen meddelat bestämmelser om separatflottning.

Flottningsförening har att

a) ombesörja den allmänna flottningen,

b) handhava och vidmakthålla flottleden jämte dess tillhörigheter samt

c) uppbära och redovisa de för flottledens nyttjande stadgade flottledsavgifterna.

För de flottandes inbördes delaktighet i olika slag av utgifter skall KB fastställa allmänna grunder, varefter skilda slag av flottgods böra vid kostnaders fördelning jämföras med varandra, därvid skall iakttagas, bland annat, *att* grunderna för delaktighet i flottleds- och underhållsutgifter bestämmas med hänsyn till vad som finnes skäligt och lämpligt för främjande av en god skogshushållning samt *att* övriga utgifter (utflottningsutgifter, sorteringsutgifter, inventarieutgifter, förvaltningsutgifter och separatutgifter) fördelas efter den större eller mindre svårighet, de särskilda flottgodsslagen orsaka vid flottningen eller sorteringen, dock att jämkning i tillämpningen av denna fördelningsgrund beträffande smärre virkesdimensioner eller beträffande virke, som flottas lång väg, må äga rum, om sådant kan ske utan påvisbar ökning av kostnaden för annat virke. Ytterligare föreskrifter finnas om att sorteringsutgifter skola beträffande varje skiljeställe fördelas efter vad som prövas skäligt med hänsyn tagen till skiljeställets betydelse för orten och dess skogshushållning, båtnad, onormala kostnader m. m.

Där kostnader, som hänföras till flottledsutgifter — ävensom utgifter av andra slag, som bliva kommande års flottande till väsentlig fördel — finnas vara så betydande, att om de lades endast på ett års flottning denna skulle därigenom oskäligt betungas, kan KB förordna, att sådana kostnader skola gäldas genom amortering under flera, högst 20, år, medelst vissa avgifter på flottgodset (flottledsavgifter), så avvägda att beloppet jämte ränta skäligen kan antagas bliva därmed under den beräknade tiden till fullo guldet. Räntan skall därvid så bestämmas, att den motsvarar den räntefot, mot vilken beloppet skäligen må antagas kunna upplånas, med tillägg, där så finnes nödigt, av en riskpremie intill 2 %. Flottningsförening äger utan KB:s tillstånd besluta amortering under tre flottningsår.

Sedan plan för amortering blivit av KB fastställd, kan KB på ansökan förordna om jämkning. Har vid den beräknade betalningstidens utgång kostnaden ännu icke blivit till fullo gulden, kan KB bevilja utsträckt tid.

KB kan förordna att vissa utjämningsavgifter skola utgå.

Till bestridande av föreningens utgifter är envar, som deltar i den allmänna flottningen, pliktig att årligen å tider, som angivas i reglementet, tillskjuta nödigt förlag samt, om förlaget ej förslår till täckande av de utgifter, som skola läggas å årets flottning, fylla bristen. Längd för uttaxering av förlag skall av flottningsstyrelsen årligen uppgöras med ledning av de uppgifter som envar flottande före flottningsstämman skall lämna om myckenheten och beskaffenheten av det flottgods, som han ämnar under året införa i flottleden. (Därjämte är den flottande skyldig föra fullständiga virkesjournaler och tumningslistor, utvisande det tillförda virkets mängd och dimensioner.) Den som är missnöjd med fördelningen av kostnaderna kan stämma styrelsen till domstol.

Flottningsförening kan upptaga förlagslån för utgifter, som skola fördelas på flera års flottande och tillfälliga lån för löpande behov.

För flottningsförening skall finnas reglemente, flottningsstyrelse och flottningschef. KB skall fastställa reglementet. Styrelsen väljes å flottningsstämma. KB kan utse en ledamot i styrelsen. Även flottningschef utses av stämman. Styrelsen skall utse minst ett ombud för varje tingslag, där flottleden framgår.

Rösträtt på flottningsstämma tillkommer varje flottande i förhållande till beloppet av det förlag, han enligt upprättad taxeringslängd har att tillskjuta.

KB utövar tillsyn över allmän flottleds skötsel och underhåll samt flottningsförenings verksamhet.

IV. Statsbidrag och lån.

Enligt kung. nr 530/1943 (prop. nr 244) kan statsbidrag utgå till byggande av skogsvägar (med upp till 75 % av den av skogsvårdsstyrelsen godkända kostnaden för vägen). Skogsvårdsstyrelsen upprättar plan för företaget. Om flera deltaga i företaget, skall förrättning enligt lagen om enskilda vägar ha hållits eller dom ha meddelats eller överenskommelse träffats i sådan form, som av skogsvårdsstyrelse godkänts. Kontrakt upprättas enligt i kungörelsen intaget formulär. Statsbidraget får lyftas i mån av arbetets fortgång.

I kung. definieras skogsväg så att därmed i kung. förstås sådan med motorfordon farbar enskild väg, som har till huvudsakligt ändamål att främja utforsling av skogsprodukter. Såsom stamväg betecknas sådan året runt med motorfordon farbar skogsväg, som utgör huvudled för utforsling av skogsprodukter från större skogsområden.

Enligt kung. nr 492/1941 (ändrad genom kung. 531/1943) kan Kungl. Maj:t för byggande av skogsvägar bevilja lån ur skogsväglånefonden. Lånet skall amorteras med lika årliga inbetalningar under högst 20 år.

Lån och statsbidrag får sammanlagt ej överstiga 80 % av de beräknade kostnaderna.

V. Väghållningskostnadernas fördelning i första hand på grundval av nyttoområdets areal, bonitet, relativa skogstillgång och liknande förhållanden.

Denna fråga upptages först till behandling, eftersom besvarandet av den förutsätter en redogörelse för hur enskilda väglagen nu tillämpas och bedömandet av metoden med vägavgifter bör ske, mot bakgrunden av hur fastställande av andelstal sker och lämpligen bör ske.

A. Den preliminära promemorian.

I den preliminära promemoria, som remitterats, anfördes följande rörande frågan huruvida anläggningskostnaderna för skogsvägar kunna fördelas med hänsyn i första hand till storleken av den areal och helst även bonitet och relativa skogstillgång, för vilken envar intressent i företaget kan beräknas få nytta av detsamma.

Enligt väglagen skola väghållningskostnaderna fördelas med hänsyn till den omfattning, vari envar väghållningsskyldig beräknas komma att begagna vägen, dock att ej å någon fastighet må läggas större andel än som svarar mot dess nytta av vägen.

Lantmäteristyrelsen säger i sina meddelanden 1942:1 cirkulärserien nr 25 sid. 29 överst att i uttrycket "den omfattning, vari de beräknas komma att begagna vägen" har ansetts ligga, att hänsyn skall tagas ej blott till trafikmängden utan även till den större eller mindre sträcka av vägen, som trafikeras av den ene eller andre samt jämväl till färdsättet och trafikmedlens art. Att fastställa den skyldighet att deltaga i väghållningen, som skall tilläggas var och en av de väghållningsskyldiga, är — säger styrelsen vidare — oftast en krävande uppgift, för vars lösning erfordras ett ingående studium av lokala förhållanden under överläggning med sakägarna. Att få fram andelstalen underlättas ofta, om man utgår från vissa påtagliga grundfaktorer och sedan gör erforderliga jämkningar. Såsom grundfaktorer kunna användas t. ex. arealer i förening med taxeringsvärden. Ej sällan är lämpligt att vägen indelas i sektioner med någorlunda likartade trafikförhållanden inom varje sektion. Förslag till delaktighetstal bör upprättas, varefter sakägarna skola erhålla tillfälle att yttra sig över förslaget. Därefter vidtages eventuellt erforderlig jämkning eller komplettering därav, så att om möjligt förening mellan samtliga sakägare kan åstadkommas härutinnan. Det sätt, på vilket beräkningarna skett, bör klart och tydligt framgå av förrättningshandlingarna. Emellertid är icke lagligt att ersätta andelstalen med bestämmelser om grunder för dylik beräkning. Att meddela sådana bestämmelser, att andelstalen framdeles automatiskt ändras med skeende ändringar i förhållandena, är principiellt icke heller tillåtet. Det skulle lätteligen kunna innebära, att lagens fordran på individuell prövning av varje särskild fastighets nytta av varje särskild väg åsidosattes eller att utrymme lämnades för delade meningar och tvister angående verkliga innebörden av förrättningsutlåtandet med avseende å olika tider och situationer. Regeln är därför, att fixa andelstal skola bestämmas och att de kunna ändras endast genom ny förrättning. Om *viss* förändring i förhållandena kan förutses och denna är av sådan beskaffenhet att den vid sitt inträde kan konstateras på ett så enkelt

sätt, att någon egentlig prövning därav icke erfordras, lärer emellertid få anses tillåtet att vid förrättningen, med noggrant angivande av den sålunda tänkta förutsättningen, på förhand fixeras särskilt andelstal eller bestämma särskilda väglotter att bliva gällande, om ändringen inträder. Ett dylikt förfaringssätt är — säger lantmäteristyrelsen slutligen — t. o. m. påbjudet i 33 § för fall, då för någon av de väghållningsskyldiga fastigheterna rätten att begagna vägen begränsas till viss årstid eller viss tid.

Härefter anfördes i remitterade promemorian följande.

Det är här fråga om metoderna för tillämpning av väglagen. Ordalagen torde ej hindra att man använder faktorerna bonitet, relativ skogstillgång etc. som hjälpmedel för beräkning av skäliga andelstal. Genom att använda dessa faktorer skulle man i själva verket kunna uppnå bättre anknytning till väglagens principer.

Det ligger i sakens natur, att arealen av det område, som har utfart genom en enskild väg (båtnadsområdet av en fastighet) är av grundläggande betydelse vid bestämmande av andelstal. Lantmäteristyrelsen upptar också arealen som en av de grundfaktorer, som böra ligga till grund för beräkningarna. Styrelsen anger vidare som en sådan faktor fastigheternas taxeringsvärden. Det vill dock synas som om taxeringsvärdena i huvudsak lämpa sig som beräkningsgrund endast i de fall, då en väg har betydelse för hela fastigheter och ej endast för vissa skiften av fastigheterna.

Med ett skogsområdes bonitet avses skogsmarkens avkastningsförmåga. Boniteten är således ett mått på markens godhet oberoende av hur rationellt den vid en viss tidpunkt utnyttjas. Om boniteten för två lika stora områden är 3 respektive 6 d. v. s. markens virkesproducerande förmåga är 3 respektive 6 m^3 per år, bör detta förhållande teoretiskt på mycket lång sikt motivera att man räknar med att transporterna från den senare fastigheten komma att bli dubbelt så stora som från den förra. Den reduktionsfaktor, som tillämpas vid fastighetstaxeringar, bör givetvis beaktas även i detta sammanhang. På kortare sikt torde man emellertid komma närmare de verkliga förhållandena, om man räknar med det verkliga eller relativa virkesförrådet. Om man vid viss bonitet och viss omloppstid räknar med att virkesförrådet på en fastighet skall vara exempelvis 100 m^3f per hektar men det verkliga virkesförrådet endast är 70 m^3f, säger man att det relativa virkesförrådet är 0,7. Om sammansättningen på skogen är normal är även relativa skogstillgången 0,7. Om skogen däremot är grövre och värdefullare än normalt, höjes talet för relativa skogstillgången exempelvis till 0,8.

Svårigheterna att med vissa metoder räkna sig fram till vissa andelstal ligga — såsom skogsstyrelsen anfört i sitt förut refererade yttrande till jordbruksutskottet — däri, att man ej kan räkna fram andelstal, som äro riktiga såväl på längre som kortare sikt. På mycket lång sikt ger måhända boniteten det riktigaste värdet. På kortare sikt åter är det faktiska virkesförrådet eller den relativa skogstillgången jämte boniteten faktorer, som torde ge riktigare resultat. Att finna en formel, som alltid ger ett tillfredsställande värde, torde knappast vara möjligt. Det är nämligen även andra faktorer, som spela in beträffande frågan när avverkning kommer att ske.

Konjunkturerna äro av största betydelse. Härvidlag behöver endast erinras om förhållandena under senaste kriget.

I detta sammanhang bör även beaktas, den ränteförlust en fastighet gör genom att nödgas bidraga till vägbyggnadskostnader avsevärd tid innan avverkning på fastigheten blir aktuell. Om man räknar med en räntesats av 4 % kommer man till att en fastighet, där avverkning sker först 20 år efter vägens anläggning, rätteligen bör ha ett med cirka 50 procent reducerat andelstal i jämförelse med en fastighet, där avverkning sker omedelbart. Om det faktiska virkesförrådet och den relativa skogstillgången ingå som faktorer vid fastställande av andelstalet innebär det, att resultatet ur nu berörda synpunkt påverkas gynnsamt ur rättvisesynpunkt. Det bör måhända i sammanhanget påpekas, att även den fastighet, som först senare verkställer avverkning, omedelbart får viss nytta av vägen för förvaltning, bevakning etc. och att fastighetens värde genom vägens tillkomst höjes.

Vad nu anförts torde visa å ena sidan att man vid nuvarande metod att fastställa fasta andelstal bör — för att komma till rättvisare resultat för dem som först vid en senare tidpunkt komma att påbörja transporter på en enskild väg — räkna med sådana faktorer, som reducera andelstalet för sådana intressenter.

I sammanfattningen i promemorian anfördes: Vid bestämmande av andelstal för vägbyggnad bör beaktas den skillnad, som föreligger mellan intressenter, vilka ha ett aktuellt behov av vägen, och intressenter, som först efter längre tid få användning för densamma. Hänsyn bör tagas, förutom till arealen, till det aktuella virkesförrådet och den relativa skogstillgången samt även i viss mån till skogsmarkens bonitet. Instruktioner härom böra utfärdas av lantmäteristyrelsen.

B. Remissvaren.

Det synes vara ett allmänt önskemål, att grunderna för andelstalens fastställande bli föremål för reglering genom anvisningar och i de flesta svaren gives anslutning åt de synpunkter, som anföras i promemorian. I rätt stor utsträckning synas dessa synpunkter redan nu beaktas, men de redovisade metoderna äro ganska skiftande. Det framhålles också, att renodlade skogsvägar äro mycket sällan förekommande samt att det är mycket svårt att komma fram till någon generell metod, som är lämplig att tillämpa i ärenden av så skiftande natur som förrättningar enligt lagen om enskilda vägar.

Överlantmätaren i Uppsala län. Angående nu tillämpad praxis vid vägförrättningar gåve tyvärr tillämplig litteratur föga ledning. Lantmäteristyrelsens anvisningar i cirkulärserien nr 25 gåve endast en del allmänna anvisningar. Följden hade blivit, att snart sagt varje förrättningsman hade haft sin metod. De största svårigheterna hänförde sig dock här till de problem, som uppkomme, då man hade att jämföra virkestransporter med jordbrukstransporter. Det vore därför ej anledning att i detta sammanhang ingå på denna fråga. Hinder torde ej föeligga, att man även toge

hänsyn till det faktiska vikesförrådet och sådan hänsyn torde också regelmässigt tagas vid förrättningar rörande skogsbilvägar redan nu.

Överlantmätaren i Värmlands län har redogjort för en inom länet ofta förekommande metod för beräkning av delaktighet i väghållning.

Gränserna för vägens "influensområde" inlades på karta med ledning av trafiktekniska och ekonomiska synpunkter.

Vägen indelades eventuellt i sektioner.

Vägbehovet för en fastighet beräknades med hänsyn till dels ägokörning, dels in- och utfrakt av produkter, dels skogskörslor och dels övriga körslor (sådana som betingades av bostadsbebyggelsen).

Som hjälpmedel vid beräkning av andelstal användes faktorerna *trafikmängd, arealer, väglängder, bonitet och i vissa fall relativ skogstillgång.* För varje fastighet beräknades produkten av vikten av fastighetens årliga trafikmängd och använd väglängd. Produkten uttrycktes i tonkilometer. Dessa på matematisk väg uträknade andelstal blevo sedan föremål för skälighetsprövning och jämkningar, om så befunnes erforderligt.

Beträffande trafikmängdens vikt för olika ändamål anfördes.

Jordbruk, ägokörning: Erfarenheten visade, att denna siffra vore relativt konstant och låge omkring 15 à 20 ton.

Jordbruk, in- och utfrakt, t. ex. transporter av mjölk, slaktdjur, konstgödsel, smådjur: Ett ungefärligt medelvärde per hektar jordbruksjord torde röra sig omkring 4—6 ton.

Skogskörslor: Utgångspunkten vore *medelboniteten och medelavkastningen per år.* Årsavkastningens vikt per hektar med medelbonitet beräknades med ledning av kända erfarenhetstal. Transportmedlens vikt per utforslad m³f virke beräknades. På grund av dessa uppgifter uträknades totaltrafikmängden i ton för årsavkastningen å en fastighet per hektar skogsmark med medelbonitet. Där bonitetssiffrorna avveko från medelboniteten infördes en korrektionsfaktor härför i relation till medelboniteten. Den på detta sätt erhållna totaltrafikmängden torde vara riktig endast under förutsättning att virkesförrådet vore normalt. Detta torde kunna anses vara fallet om man räknade på relativt lång sikt. På kortare sikt — exempelvis under den tid byggnadskostnaderna skulle amorteras — avveke ofta det verkliga eller relativa virkesförrådet (ävensom den relativa skogstillgången) från det normala. På grund härav hade ett flertal förrättningsmän ansett det erforderligt att även taga hänsyn till den relativa skogstillgången. Olika meningar rådde om huruvida denna faktor skulle tilläggas samma vikt som övriga faktorer. Frågan hade varit föremål för domstols prövning i ett mål, som avgjorts av Fryksdals domsagas ägodelningsrätt genom utslag den 24/2 1947, vilket utslag fastställts av Svea hovrätt den 14/7 1947. Hovrättens utslag har vunnit laga kraft.

Från hovrättens utslag inhämtas följande angående detta mål. I förrättningsprotokollet hade ej intagits något angående grunderna för beräkning av andelstalen,

men förrättningsmannen hade vid ägodelningsrätten upplyst: Vid förrättningen, som avsåg en väg, som skulle användas för skogskörslor, hade andelstalen, som avsåge både byggandet och underhållet av vägen, uträknats såsom produkter av de tal, som betecknade areal, bonitet, väglängd och relativ skogstillgång. Uppgifter om skogstillgången hade lämnats av den kommitté, som utsetts att tillsammans med lantmätaren utarbeta förslag till vägtal. Fyra sakägare anförde besvär hos ägodelningsrätten och anförde: Då det inom de skogsområden, som berördes av vägföretaget, rådde ganska stor skillnad beträffande den relativa skogstillgången de olika markägarna emellan, eftersom en del nyligen avverkat små skogsskiften, under det att andra hade skogen sparad, hade dessa senare tilldelats betydligt större andelstal än de förra. Ställningen kunde bli helt annorlunda, innan vägen kommit till stånd. Dessutom gällde delaktighetstalen även det framtida underhållet. Enligt klagandenas mening borde hänsyn icke tagas till skogsbeståndet utan areal och bonitet läggas till grund vid beräknandet av andelstalen. Klagandena yrkade återförvisning för omräkning av andelstalen. Överlantmätaren anförde i utlåtande i målet, *att* den relativa skogstillgången ej gåve uttryck för ett bestående förhållande, *att* man alltså — om man skulle taga hänsyn till den virkesmängd, som under en längre följd av år kunde beräknas bli uttagen — *icke* kunde giva faktorn relativa skogstillgången *samma vikt som övriga faktorer* vid sifferuträkningen av andelstalen, men *att* man under vissa omständigheter kunde låta ett befintligt stort överskott eller underskott i virkesförrådet inverka så att en justering skedde vid den slutliga skälighetsbedömningen. Ägodelningsrätten anförde i sitt av hovrätten fastställda utslag: Enär det *icke kunde anses förenligt med stadgandet i 11 § lagen om enskilda vägar att andelstalen ställts i direkt förhållande till den relativa skogstillgången vid förrättningstillfället,* prövade ägodelningsrätten lagligt visa ärendet åter till förrättningsmannen, som hade att ånyo företaga förrättningen i denna del, varvid *hänsyn till den relativa skogstillgången icke skulle tagas i vidare mån än såvitt det i förekommande fall på grund av särskilda omständigheter funnes påkallat.*

Överlantmätaren i Jämtlands län har anfört beträffande beräkning av andelstalen för byggande av väg: Beräkningen borde ske efter *längden av begagnad vägsträcka samt den värdeökning, som fastighetens skogsmark och befintlig växande skog undergingo genom vägens byggande.* Värdeökningen kunde bero dels på minskning av transportkostnader, övriga avverkningskostnader och kostnader för skogsvårdande åtgärder, dels på att efter vägens tillkomst sortiment kunde uttagas, som tidigare ej lämnat något rotnetto. Värdeökningen borde först beräknas per m^3f normal virkesavkastning. Hur denna värdeökning per m^3f inverkade på värdeökningen av fastighetens skogsmark och växande skog syntes böra beräknas på samma sätt som värde å skogsmark och växande skog skulle beräknas vid fastighetstaxering (anvisningarna till 9 § kommunalskattelagen (senaste lydelse 1944:280) samt skogsvärderingsinstruktionen (1944:282)). Sedan värdeökningen för en m^3f normal virkesavkastning bestämts, erhölles värdeökningen av den normala årliga virkesavkastningen i genomsnitt per hektar av fastighetens skogsmark genom multiplikation med den siffra,

som angåve skogsmarkens normala genomsnittliga *bonitet* uttryckt m^3f per hektar och år. Värdeökningen per hektar skogsmark med tillhörande normalt skogsbestånd (= relativ skogstillgång 1,0) erhölles genom multiplikation med 25 (kapitalisering efter en räntefot av 4 procent). Av denna värdeökning ansåges 4,5/25 belöpa på själva marken och 20,5/25 på ett normalt skogsbestånd. Vore den verkliga skogstillgången exempelvis 0,8 av den normala (= *relativ skogstillgång* 0,8), syntes värdeökningen å det verkliga skogsbeståndet per hektar kunna sättas till 0,8 av värdeökningen för ett normalt skogsbestånd. Sedan sålunda värdeökning per hektar erhållits för såväl skogsmarken som den växande skogen, vore det lätt att genom multiplikation med antal hektar produktiv skogsmark beräkna värdeökningen för hela den del av en fastighets skogsområde, som berördes av ett vägföretag.

Skogsmarkens totala värdeökning (V kr) erhölles enligt följande formel:

$$V = v \times b \times (4{,}5 + r \times 20{,}5) \times a;$$

v kr = värdeökning för en m^3f normal virkesavkastning;

b m^3f = genomsnittlig normal bonitet per hektar och år;

r = relativ skogstillgång;

a hektar = areal produktiv skogsmark.

Då här vore fråga om relativa beräkningar fastigheterna emellan, torde det vara likgiltigt, huruvida först från den beräknade värdeökningen per kbm normal virkesavkastning avdrag med 3/10 jämlikt skogsvärderingsinstruktionens punkt 6 för s. k. allmänna omkostnader gjordes eller icke. Den till skogsvärderingsinstruktionen fogade tabell I kunde därför användas för beräkning av värdeökningen, därest värdeökningen per m^3f normal avkastning sammanfölle med något i tabellen angivet rotvärde per m^3f. Om värdeökningen per m^3f normal virkesavkastning skulle vara lika för alla fastigheterna, kunde denna faktor utgå ur beräkningarna.

De grundläggande faktorer, som erfordrades för beräkningarna, torde kunna erhållas antingen ur fastighetstaxeringslängderna eller efter samråd med vederbörande länsskogvaktare. Även de anvisningar rörande allmän fastighetstaxering, som utfärdats av länsstyrelserna, torde innehålla uppgifter till ledning för beräkningarna.

Vid bestämmande av andelstal för underhåll borde hänsyn ej tagas till skogsbeståndets värde eller tillfälliga beskaffenhet utan för envar fastighet — förutom väglängden — den genomsnittliga årliga normala avkastningen från skogsmarken (= avkastningen jämlikt den normala boniteten för skogsmarken under förutsättning att denna vore beväxt med ett normalt sammansatt bestånd). Beräkning av dessa andelstal kunde alltså ske enbart ur areal produktiv skogsmark och genomsnittlig normal bonitet. På detta sätt torde de fasta andelstalen för underhåll bli riktiga på lång sikt.

Överlantmätaren i Västerbottens län. Det vore frapperande hur litet själva lagen, förarbetena eller meddelade anvisningar lämnade till ledning för fördelning av väghållningskostnaderna. Metoderna för åsättande av andelstal hade varit många, från

enkel uppskattning till invecklade, på matematiska grunder baserade beräkningar. Följande metoder hade publicerats:

1) en finsk beräkningsmetod av von Bonsdorff, publicerad i "Lagstiftning om byvägar i Finland" år 1933;

2) av lantmätarna i Kristianstads län använd metod, skildrad i uppsatsen "Något om vägdelning" av distriktslantmätaren Torstensson i Svensk lantmäteritidskrift 1946 sid. 60;

3) en metod, som nuvarande överlantmätaren Tobé närmare utvecklat vid en av skogsstyrelsen anordnad vägkurs 1942 (Svensk lantmäteritidskrift 1942 sid. 202);

4) av överlantmätaren Wolke vid stadsbyggnadsveckan 1944 omnämnd metod (publicerad i Stadsbyggnadsvecka III år 1944);

5) en av distriktslantmätaren Dyfverman på grundval av den Bonsdorffska metoden utarbetad metod, återgiven i ett föredrag 1943 inför Västerbottens läns lantmäteriförening.

I Torstenssons uppsats — under 2) här ovan — anföres bl. a.: Vid bestämmandet av förhållandet mellan vägslitningen för åker och skogsmark göres lämpligen en beräkning av den ungefärliga viktsmängden, som under en växtföljd av exempelvis 6 år framföres på vägen. Det erhållna förhållandet kan givetvis variera med hänsyn till arten av vanligen förekommande åkerbruksprodukter, drifts- och förekommande transportmetoder samt till skogsmarkens bonitet och i vissa fall även dess ålder. Ett ofta erhållet förhållandetal mellan åker och skogsmark är 4:1, d. v. s. för en hektar åker slites vägen lika mycket som för 4 hektar skog. — Uppsatsen utmynnar i ett uttalande om att det torde vara något absolut outförbart att göra en matematiskt riktig delaktighetsberäkning på grund av de många ovissa och temporärt växlande faktorer, som därvidlag spela in. Man finge försöka använda sådana metoder, där de huvudsakliga faktorerna finge inverka på ett något så när riktigt sätt, samt begagna sig av metoderna på ett sådant sätt, att deras karaktär av approximationer i största möjliga mån eliminerades.

I Tobés uppsats — under 3) härovan — förekommer bl. a. en tabell med beräkning av transporterad viktsmängd skogsprodukter.

I övrigt torde de omnämnda uppsatserna och metoderna ej avse de problem, som i förevarande sammanhang ha betydelse.

Överlantmätaren uttalade den meningen, att var och en av de nämnda metoderna kunde lämna tillfredsställande resultat, om erforderliga antaganden och uppskattningar gjordes med sakkunskap. Det vore dock värdefullt om en vetenskaplig analys av problemet kunde åvägabringas. Av intresse vore därvid att jämväl få följande frågor närmare belysta: rättvisekravet, hänsynen till tillfällig ägare och inteckningshavare, båtnadsområdet, markvärdena inom detsamma före och efter vägbyggnadsföretaget, variationerna i vägens användning under olika tider samt jämförelse mellan olika slags användning av väg.

Inom Västerbottens län hade endast förekommit en förrättning rörande skogsväg och vid denna hade hänsyn tagits till såväl väglängd och produktiv skogsareal som bonitet. Däremot funnes ett flertal förrättningar avseende utfartsvägar, som berörde skogsfastigheter. I dessa fall hade, då beräkningar redovisats, hänsyn tagits till skogens areal, väglängd och taxeringsvärde. Huruvida hänsyn jämväl tagits till skogens virkesproducerande förmåga och relativa skogstillgång framginge ej av förrättningsakterna.

Överlantmätaren ansåg, att förslagsvis följande beräkningssätt kunde användas: Sammanlagda begagnandet av vägen under viss period (förslagsvis 10 år) skulle ligga till grund. Efter denna periods utgång skulle delaktigheten bestämmas av fastighetens årliga produktionsförmåga, d. v. s. *boniteten.* Fastigheter, för vilka vägföretaget icke vore av synnerlig vikt, borde medtagas vid fördelningen av underhållet. Nytillträdande intressent skulle för begagnandet erlägga viss skälig del av byggnadskostnaden och den årliga underhållskostnaden efter samma grunder. Slitageersättning borde i likhet med för övriga tillfälliga transporter kunna utgå för tillfälliga uttag av husbehovsvirke. För beräkningen erforderliga uppgifter kunde erhållas från fastighetstaxering, avverkningsplaner, skifteshandlingar, genom bedömning på marken och upplysningar av sakägare. Beräkningar med användande av *relativ skogstillgång* kunde även giva rättvisa resultat, men man torde därvid ej kunna taga samma hänsyn till uttagen av avverkningsbar skog. Därtill komme, att noggrannheten i de vid fastighetstaxeringen fastställda talen icke alltid varit tillfyllest och att talen endast vore tillämpliga på hela fastigheter och ägoskiften.

Lantmätaren A. Hydén i Växjö. Vid förrättningar enligt lagen om enskilda vägar hade väghållningsskyldigheten fördelats efter de grundläggande principer, som kommit till uttryck i lantmäteristyrelsens cirkulärserie nr 25. Det gamla förfaringssättet med ren uppskattning, grundad endast på förrättningsmännens erfarenhet och omdöme, hade numera helt försvunnit och lämnat rum för en på fakta grundad utredning angående fastigheternas nytta och behov av vägarna. Detaljerna i sådana utredningar torde växla i olika landsändar men *grundfaktorerna arealer, taxeringsvärden och väglängder* vore desamma. Följande metoder praktiserades i Kronobergs län. Till grund för beräkningarna lades arealer och väglängder. Taxeringsvärdena hade visat sig mindre användbara, enär taxeringsvärdena på olika slags fastigheter ej vore jämförbara vid bedömande av väghållningsskyldigheten. Transporterna uppdelades i tre huvudgrupper: 1) utfartskörning; 2) brukningskörning för åker; 3) brukningskörning för skog. Skogskörningarna uträknades efter den *skogsareal,* som berördes av vägen, och *väglängden* från upplagsplatsen eller släpvägs anslutning. Förutom nämnda grundfaktorer inginge i beräkningarna en viktskoefficient, som uttryckte sambandet mellan de olika körningarna, ett i regel konstant erfarenhetstal, som dock kunde variera något beroende på de lokala förhållandena: för utfartskörning 0,4—0,5, för åker 0,3—1 och för skog 0,05—0,08. Dominerande vore utfartskörningen och skogskörningen. De krävde god väg, utfartskörningarna vore dagligen förekommande (mjölktransporter) och skogskörningarna vore av tung natur. Då man vid förrättningarna rörde sig med tämligen begränsade områden med i huvudsak samma beskaffenhet på skogen, gjordes i regel ingen åtskillnad på de berörda fastigheternas skogskörning. Där utpräglade skiljaktigheter i fråga om *relativ skogstillgång och bonitet* förelåge, togs hänsyn därtill genom sänkning av koefficienten. För de fastigheter, inom vilkas skogsskiften vägen vore belägen och som följaktligen hade större nytta av densamma i fråga om upplagsplatser och kortare släpvägar, gjordes procentuella tillägg om 10—20 procent. För byggande brukade väg indelas i två

eller tre sektioner allt efter inträffade ändringar i trafiken eller efter svårighet i fråga om byggande. Det hade visat sig tillräckligt med få och stora sektioner. Därigenom vunnes förenkling och en utjämning av andelstalen, varigenom mindre bärkraftiga fastigheter med lång utfartsväg icke belastades så hårt. Sedan sektionsandelstalen fastställts efter genomgång med sakägarna uträknades de andelstal, som skulle bestämma delaktigheten i vägunderhåll och vinterväghållning. Dessa berörde ej så stora värden, varför viss förenkling skedde. Sålunda slopades sektionsindelningen och andelstalen fingo i regel gälla såväl vägunderhållet som vinterväghållningen på hela vägen. En viss osäkerhet vidlådde alltid beräkningen av andelstalen och man borde därför ej lägga ned för mycket arbete beträffande vissa detaljer. Slitageersättning hade ej förekommit i större utsträckning (endast för tillfälliga industrier, t. ex. för torvtäkt, samt för bilar med trafikrättigheter). Uträknande av andelstal förenklades avsevärt, när man endast hade att göra med rena skogsvägar. Med *areal, relativ skogstillgång, bonitet och väglängd* som grundfaktorer torde det ej erbjuda större svårigheter att nå fram till fullt godtagbara resultat.

Distriktslantmätaren K. W. Wolffelt i Falun. Den metod, som tillämpades vid förrättning rörande skogsvägar, vari även andra intressenter än skogsägare funnos (renodlade skogsägare förekomme knappast), vore följande.

1) Bestämmande av nyttoområdets gränser.

2) Uppdelning i sektioner.

3) Frånskiljande av icke skogsfastigheter och bestämmande av deras andel i företaget.

4) Urskiljande av de skogsfastigheter, som vore belägna längre bort från nedfart till vägen än som motsvarade möjlig släpkörning (600—800 m.). Dessa finge viss procentuell lindring.

5) Fastighetsutredning och uppritande av karta.

6) Arealuträkning. Mark, som ej lämnade ½ kbm avkastning per hektar, medräknades ej.

7) Vissa reduktioner för att stimulera avlägset liggande fastigheters ägare att gå med i företaget.

8) Uträkning av andelstalen med ledning av de reducerade arealerna.

9) Beslut om eventuella vägavgifter för underhållet. Förekomme ej sådana, finge andelstalen för byggnadskostnaderna i regel utgöra delningsgrund även för underhållet.

Graden av osäkerhet i de grundläggande frågorna vore så stor, att det måste betraktas som petitesser att lägga ned alltför mycket arbete på sådana detaljfrågor som exempelvis *bonitet och relativ skogstillgång.* Någon hänsyn toges till boniteten genom att den sämsta marken uteslötes, och eventuellt kunde man använda sig av uppskattningsbeloppen, som avspeglade boniteten. Uppskattning eller beräkning av relativa skogstillgången vore en alltför vidlyftig procedur för att komma i fråga

vid sådana förrättningar som förekomme inom Falu distrikt. Det hade heller aldrig förekommit, att någon sakägare yrkat det.

Sveriges Skogsägareförbund. Förbundet biträdde i princip förslaget om att vid fastställande av andelstalen hänsyn skulle tagas till *bonitet och relativ skogstillgång.* Den relativa skogstillgången, som mera anknöte till det omedelbara transportbehovet, borde väga tyngre än boniteten. Förbundet ville dock erinra om att faktorn relativ skogstillgång torde komma att försvinna ur de regler för värdering av skogsmark och växande skog, som vore under förberedande och avsåges att tillämpas vid 1950 års allmänna fastighetstaxering. Det behövde dock ej utesluta att hänsyn toges till fastigheternas tillgång på avverkningsmogen skog.

Sveriges Skogsägareföreningars Riksförbund. Även om huvudprincipen för fastställande av andelstal borde vara, att dessa avvägdes i förhållande till respektive fastigheters nytta av vägföretaget med hänsyn tagen till såväl *areal som bonitet* och *relativ skogstillgång,* så torde en sådan beräkning ej alltid ge mest rättvisa resultat. Om två skogsägares skiften hade en utsträckning från den planerade vägen, den enes 1.000 och den andres 3.000 meter, och den naturliga drivningsvägen ginge fram till den planerade vägen, vore det tydligt, att nyttan för den senare minskade med avståndet till vägen. Drivningskostnaderna bleve större och det bleve måhända nödvändigt att bryta stickväg för att över huvud kunna utforsla virke från det mest avlägsna området. Båtnaden minskade således med avståndet från vägen. Detta förhållande borde på något sätt komma till uttryck i lagens tillämpningsföreskrifter, så att hänsyn därtill komme att tagas vid andelstalens fastställande. Förbundet vore ej fullt övertygat om att sektionsindelning som grund vid fördelning av byggnadskostnaderna i allmänhet vore rättvis och lämplig. En sådan fördelningsgrund kunde nämligen betyda en alltför hög kostnadsbelastning för längst bort liggande områden. Beträffande underhållskostnaden däremot syntes den böra regleras med hänsyn till utforslingsvägens längd. Här syntes således en sektionsindelning motiverad.

Skogsvårdsstyrelsen i Malmöhus län. Styrelsen hade goda erfarenheter av vägdelningar, där andelstalen grundat sig på *båtnadsarealer, reducerade med hänsyn till skogsskiftenas belägenhet, skogens och skogsmarkens beskaffenhet, möjligheter till anläggande av stickvägar, lutningsförhållanden, befintliga utfartsmöjligheter m. m. Relativa virkesförrådet och boniteten* hade därvid visat sig vara goda exponenter, om vederbörliga justeringar företagits för det faktiska skogstillståndet inom båtnadsområdena och dessa uppdelats på lämpliga vägsektioner. Den s. k. tonkilometerprincipen hade med fördel kommit till användning. Styrelsen hade sig däremot icke bekant något fall, där taxeringsvärdena rättvisligen kunnat läggas till grund för en vägdelning.

Skogsvårdsstyrelsen i Blekinge län. Vid kostnadsfördelningen följdes i stort sett lantmäteristyrelsens anvisningar. Sålunda delades vägen i sektioner, andelsprocent

föreslogs med ledning av förmodat begagnande och nytta (varvid hänsyn togs till *areal, bonitet och skogstillgång m. m.*), andelstalen diskuteras ingående vid sammanträde o. s. v. Då skogsbilvägarna i länet oftast berörde, förutom skogsmark, även åkerjord och bostäder, kunde fördelningen ofta bli besvärlig. I regel hade hänsyn ej tagits till om behovet av vägen varit mer eller mindre aktuellt för olika fastigheter. Med Blekinges goda boniteter och därav följande korta huggningsintervall vore olikheterna i detta avseende i allmänhet ringa.

Skogsvårdsstyrelsen i Hallands län. Självfallet kunde ur fastighetstaxeringen hämtade uppgifter komma till användning endast i det fåtal fall, då hela fastigheternas skogsmark fölle inom båtnadsområdet. *Relativa skogstillgången* gåve icke uttryck för, i vilken omfattning avverkningsbar skog funnes på en fastighet, och den borde ej komma till användning, då andelstalen beräknades. En fastighet med övervägande skräpskog eller otillfredsställande hagmarker, där större delen av virkesförrådet snarast borde avverkas, kunde nämligen ha samma relativa skogstillgång som en annan fastighet, beväxt med plant- och ungskog och där totala virkesuttaget bleve ganska litet samt fördelat på en längre tidsperiod. I stället borde mängden av det virke, som enligt skogsvårdens krav beräknades böra avverkas under visst antal år, ingå i beräkningarna.

Skogsvårdsstyrelsen i Jönköpings län. Fördelningen av kostnaden för byggande av skogsväg torde böra baseras på faktorerna *areal, bonitet, relativ skogstillgång och medelkörväglängd.* Talen för dessa olika faktorer borde multipliceras med varandra och erhållna tal sättas i procentförhållande till talens summa, varigenom fasta andelstal erhölles, med ledning av vilka byggnadskostnaderna kunde fördelas. Jämkningar med hänsyn till vissa andra förhållanden kunde naturligtvis dessutom förekomma. Ett ingående studium av de lokala förhållandena under överläggningar med sakägarna bleve därvid nödvändigt. Genom medtagande av relativa skogstillgången infördes en faktor, varigenom en fastighet med stor tillgång på avverkningsmogen skog bleve starkare belastad än en fastighet med i huvudsak ungskog och riksdagsmotionernas syfte bleve härigenom åtminstone i viss grad tillgodosett. En indelning av vägen i sektioner innebure givetvis viss förenkling av beräkningarna.

Kalmar läns norra skogsvårdsstyrelse. Styrelsen ansåg, att den lösning av utredningsuppdraget, som skisserats i promemorian, icke vore tillfredsställande. Kostnaderna för byggandet borde, enligt styrelsens mening, fördelas efter nyttan och kostnaderna för underhållet efter omfattningen av trafiken. Det kunde ej undvikas, att en markägare — den som hade vägen på sitt skifte — hade större nytta än en annan, som hade sina skiften längre ifrån. Skulle då kostnaderna fördelas lika i den mån arealer etc. vore lika, vore det omöjligt att rättvist bestämma, var vägen skulle gå fram. Därför borde den som hade sitt skifte längre ifrån vägen kompenseras med mindre andel i byggnadskostnaderna. Styrelsen hade den erfarenheten, att man i verkligheten också tillämpat en sådan metod, trots väglagens ordalag.

Vad fördelningen av underhållskostnaderna beträffade torde däremot omfattningen av begagnandet vara en rättvis grund.

Skogsvårdsstyrelsen i Östergötlands län. Under förutsättning att en praktisk förrättningsman använde uppgifterna om *areal, bonitet och relativ skogstillgång* med omdöme, syntes en god grund ernås för en ungefärligen rättvis fördelning av väghållningskostnaderna.

Skogsvårdsstyrelsen i Södermanlands län. Kostnaderna för byggande av väg borde fördelas efter vid tiden för arbetets utförande beräkningsbara fördelar. Genom byggandet av vägen ökades fastigheternas värden omedelbart. Rotvärdet bleve högre. Ungskog rönte ej samma omedelbara ökning och dess anpart i byggnadskostnaderna borde beräknas därefter. Kostnaderna för underhållet borde uttagas dels i fasta underhållsandelar och dels i vägavgifter. De fasta underhållsandelarna borde grundas på normalt användande av vägen (transporter för jordbruket, beräknade efter areal åker och betesmark samt transporter för skogsbruket, beräknade efter skogsmarkens *areal och bonitet*).

Skogsvårdsstyrelsen i Jämtlands län. Andelstalen för vägbyggnadskostnaderna borde i första hand påverkas av

1) arealen produktiv skogsmark,

2) den körda väglängden,

3) boniteten,

4) den relativa skogstillgången,

5) markens läge i förhållande till vägen,

6) sektionering och

7) taxeringsvärden.

Boniteten borde påverka kostnaderna, då stora olikheter ofta rådde på längre vägsträckor och markens produktionsförmåga i stort sett vore konstant. *Relativa skogstillgången* måste påverka kostnadsfördelningen exempelvis då på två i övrigt likvärdiga skiften skogen vore oavverkad på det ena, medan på det andra avverkning skett så långt skogsvårdslagen tillåte. Hänsyn måste tagas till markens läge, ty om vägen ginge parallellt med längden på skiftena, blevo de markägare gynnade, som hade sina skiften utmed vägstakningen, i jämförelse med dem, som hade sina skiften utmed båtnadsområdets yttergränser. De senare måste, om de skulle slippa basvägskörningar, anlägga stickvägar in på skiftena. En zonindelning av båtnadsområdet borde därför ske med zongränserna parallella med vägstakningen. Avtalspriserna för hästkörning bleve i stort sett avgörande vid zonernas utläggande. Zonerna borde lämpligen kallas 1,0-zon, 0.8-zon, 0.6-zon etc. allt efter deras avstånd från vägen. Sektionering av vägen borde ske, där sträckmeterpriset på den

beräknade brytningskostnaden nämnvärt förändrades (ex. vid en bro, bergsskärning e. dyl.). Fastigheternas taxeringsvärden hade endast betydelse, då villa- eller sportstugefastigheter berördes av företaget och då som en relation till övriga fastigheter av samma typ.

Vägunderhållet sommartid borde fördelas efter ett tvåprissystem så att 2/3 av kostnaden uttogs på den utfraktade kubikmassan efter tonkilometer och 1/3 efter de andelstal, som åsatts fastigheterna för byggnadskostnaderna (med hänsyn till vägens betydelse även då avverkning ej skedde, t. ex. vid restaureringsarbeten i skogen, samt med hänsyn till beredskapssynpunkter vid skogsbrand och högre saluvärde på fastigheten). Vinterväghållningen borde helt täckas efter utfraktad kvantitet (tonkilometer).

Skogsvårdsstyrelsen i Västernorrlands län. Bestämmelserna i väglagen om väghållningsbördans fördelning med hänsyn till omfattningen av begagnandet av vägen måste anses sunda och rättvisa även för skogsvägarnas del. De missförhållanden, som föranlett motionerna, torde sammanhänga med att lagens principer ej omsatts i praktiken på ett tillfredsställande sätt. Detta gällde främst förfaringssättet vid fastställande av andelstal. Bristerna borde därför i huvudsak kunna avhjälpas med en instruktion, innehållande alla de synpunkter, som skulle beaktas vid uträkning av andelstalen. Ett skäligt utgångsläge vid fastställande av andelstalen kunde anses vara medeltalet mellan det nuvarande skogliga tillståndet (ev. relativ skogstillgång vid den senaste fastighetstaxeringen) och det skogliga tillstånd, som kunde förväntas efter en längre tidsperiod med ordnad skogsskötsel (relativ skogstillgång 1.0). Skogsvårdsstyrelsens åberopade en av jägmästaren Tage Dahlström upprättad promemoria med synpunkter beträffande uträkningen av andelstal för skogsbilvägar. I denna anfördes i huvudsak följande.

1) Båtnadsområdets gränser borde fastställas i samråd med delägarna och efter prövning av olika alternativ för uttransport av virke till vägen eller direkt till flottled.

2) Hänsyn behövde i regel endast tagas till åker och produktiv skogsmark; och dessa borde sättas i relation till varandra, t. ex. 1 hektar åker = 8—10 hektar skogsmark.

3) Boniteten varierade ofta ej så mycket men hänsyn borde tagas till den när fog därtill förelåge.

4) Den relativa skogstillgången kunde — liksom boniteten — ej alltid hämtas ur fastighetstaxeringslängderna, då fråga ofta vore om delar av fastigheter. Det kunde vara rättvist att räkna med ett medeltal mellan det nuvarande tillståndet och ett medelvärde, som vid god skogsskötsel borde närma sig 1.0.

5) Medelkörvägssträckan för varje fastighet beräknades.

6) Hänsyn borde tagas till behovet för transport av olika sortiment (från en del av båtnadsområdet transporterades exempelvis timmer och massaved till flottled).

7) Uträkningen av andelstalen borde ske efter vägens beräknade utnyttjande i tonkilometer trafik per år. Den kunde göras relativt enkel, därest fråga vore om en ren skogsväg, om medelbonitet och relativ skogstillgång, som vanligen vore fallet, ej företedde större variationer samt om alla virkessortimenten utfraktades på vägen. Relationstalet för delaktighet (r) för en fastighet bleve då = arealen produktiv skogsmark i hektar (a) × medelkörväg i km (v). I ett fall, då hänsyn borde tagas till bonitet, relativ skogstillgång och olika virkessortiment, borde beräkningarna ske på sätt åskådliggjordes med följande exempel:

Fastigheten Skog 15: båtnadsareal 32 hektar produktiv skogsmark, medelbonitet 3.5, relativ skogstillgång 0.6; alla virkessortiment uttransporterades på vägen; medelkörvägssträcka 5.3 km.

Fastigheten Skog 28: båtnadsareal 54 hektar produktiv skogsmark, medelbonitet 2.5, relativ skogstillgång 1.2; endast ved och specialsortiment, sammanlagt cirka 40 procent av produktionen, transporterades på vägen; medelkörvägssträcka 8,5 km.

Relationstalet för Skog 15: $32 \times 3{,}5 \times \frac{1{,}0+0{,}6}{2} \times 5{,}3 = 474{,}88.$

Relationstalet för Skog 28: $54 \times 2{,}5 \times \frac{1{,}2+1{,}0}{2} \times 0{,}40 \times 8{,}5 = 504{,}90.$

Om summan av relationstalen för de övriga fastigheterna skulle vara 10.000, bleve andelstalen

för Skog 15	4,32 %
„ „ 28	4,60 %
„ övriga fastigheter ..	91,08 %
	100,00 %

Skogsvårdsstyrelsen i Västerbottens län. Betydande svårigheter mötte vid uppgörande av kostnadsfördelning. Det torde vara ogörligt att utfärda föreskrifter, som tillnärmelsevis gjorde den praktiska bedömningen överflödig. Ett tiotal år framåt, den för ett vägföretag mest kritiska tiden, torde dock med någorlunda stor visshet kunna överblickas. Med ledning av faktiska förhållanden vid vägföretagets tillkomst: *skogsareal, bonitet, virkesförrådets sammansättning och förekomst inom båtnadsområdet* och eventuellt andra omständigheter, som kunde inverka på båtnaden, torde dock en någorlunda rättvis andelstalsfördelning kunna uppgöras.

Övriga skogsvårdsstyrelser, i *Kristianstads, Kronobergs, Kalmar (södra), Gotlands, Älvsborgs, Skaraborgs, Värmlands, Västmanlands, Stockholms, Uppsala, Kopparbergs, Gävleborgs* och *Norrbottens län,* ha ej haft någon erinran mot promemorian i nu ifrågavarande del. I vissa fall har direkt anslutning till densamma uttalats.

VI. Vägavgifter i stället för utdebitering på grund av andelstal?

A. Den preliminära promemorian.

I den preliminära promemorian, som utsänts på remiss, anfördes i denna fråga följande.

Den ifrågasatta metoden skulle medföra *dels* att kostnaderna fördelades i direkt proportion till mängden av varje skogsägares på vägen transporterade (avsalu-)virke (eventuellt med differentiering med hänsyn tagen även till transportsträckans längd) och *dels* att bidragsskyldighet inträdde först när avverkning och uttransport verkställdes.

1. Principerna för kostnadernas fördelning.

Enligt väglagen skola väghållningskostnaderna fördelas med hänsyn till den omfattning, vari envar väghållningsskyldig beräknas komma att begagna vägen, dock att ej å någon fastighet må läggas större andel än som svarar mot dess nytta av vägen.

Den föreslagna metoden överensstämmer således väl med den grundläggande principen i väglagen, att omfattningen av begagnandet skall vara delningsgrund så till vida, att man genom att uttaga viss avgift (vägavgift) för varje transporterad enhet (avsalu-)virke får en direkt fördelning efter omfattningen av begagnandet i detta hänseende, i vart fall om man låter avgiftens storlek påverkas av vägens längd.

För de rena skogsvägarnas del kompliceras frågan dels av att de begagnas icke endast för transporter av avsaluvirke (om endast detta skall ligga till grund för vägavgifter) utan även för transporter av husbehovsvirke och för ändamål, som äro till mera indirekt nytta för fastigheterna (möjlighet till förbilligad och intensifierad skogsvård, förbilligad förvaltning och bevakning, ökade möjligheter till förhindrande av skogseld etc. eller "skoglig allmännytta") och dels av den i väglagen upptagna bestämmelsen, att bidragsskyldigheten ej får överstiga en fastighets nytta av vägen. Då fråga är om vägar, som i viss utsträckning även användas för andra ändamål (vägen har exempelvis betydelse även för visst inägoskifte eller för mjölktransporter) måste hänsyn även tagas till dessa förhållanden.

I allmänhet är det måhända så, att på lång sikt begagnandet för transporter av husbehovsvirke och den skogliga allmännyttan av vägen stå i direkt proportion till transporterna av avsaluvirke. I så fall utgöra dessa omständigheter ej hinder för utdebitering av kostnaderna enbart på avsaluvirket. Det vill dock synas som om möjlighet bör stå öppen att låta vägavgifter uttagas även på husbehovsvirke. Det kan exempelvis befordra jämnare inflytande avgifter, om sådana skola erläggas även på husbehovsvirket.

Förekomma transporter av andra slag än av skogsprodukter, torde det emellertid vara nödvändigt att behandla ersättningsfrågan för deras del särskilt. Att genomföra principen med avgifter per transporterad enhet för andra transporter än virkestransporter, exempelvis transporter av mjölk, grus, sten, torv etc., torde nämligen knap-

past böra ifrågakomma. De lämpa sig knappast för en sådan metod. Här föreligga två möjligheter: antingen kan man med bibehållande av de fasta andelstalen som primär grund för samtliga väghållningsskyldigas (även skogsägarnas) bidragsskyldighet uttaga ersättning på grundval av fasta andelstal i de fall, då vägavgifter ej ifrågakomma, eller också kan ersättning i sistnämnda fall uttagas i form av slitageersättning. Härom mera i det följande.

Beträffande frågan huruvida vägavgifterna kunna komma att stå i strid med väglagens föreskrifter, att bidragsskyldigheten ej får överstiga viss fastighets nytta av vägen, innebär den exempelvis, att om två fastigheter, som begagna en väg i samma utsträckning, de kunna ha olika nytta av vägen genom att det är enda transportväg för den ena fastigheten, medan den andra fastigheten har en annan väg, som dock är något längre. Nyttan för sistnämnda fastighet motsvarar då endast en viss förkortning av transporterna. Det skulle alltså i vissa fall kunna visa sig nödvändigt att för en eller flera fastigheter reducera vägavgiften, såvida man ej genom ändring av väglagen på denna punkt frigör frågan om vägavgifterna från begränsningen med hänsyn till nyttan. Fallet är måhända ej av större betydelse, isynnerhet med hänsyn till väglagens bestämmelse, att förutsättning för tvångsanslutning är att vägen är av synnerlig vikt för fastigheten.

2. *Tiden för bidragsskyldighetens inträde.*

Det torde ej råda något tvivel om att i väglagen avses, att delägarna normalt skola på grund av sina fasta andelstal bidraga till väghållningen år för år oberoende av hur användningen av vägen växlar. Viss begränsning till tiden kan dock — som berörts i lantmäteristyrelsens förut återgivna cirkulär — ske enligt 10 och 33 §§. Enligt 10 § må egendoms rätt att begagna vägen till tiden eller annorledes begränsas och enligt 33 § skall vid förrättningen efter omständigheterna tillses, bland annat, hur väghållningsskyldigheten skall — där någon av de väghållningsskyldiga fastigheternas rätt att begagna vägen begränsas till viss årstid eller viss tid — beträffande övrig del av året eller efter den bestämda tidens utgång mellan de övriga väghållningsskyldiga fördelas. Lantmäteristyrelsen säger i berörda cirkulär även att det principiellt ej är tillåtet att meddela sådana bestämmelser, att andelstalen framdeles automatiskt ändras med skeende ändringar i förhållandena. Styrelsen gör dock den reservationen, att om *viss* förändring i förhållandena kan förutses och denna är av sådan beskaffenhet att den vid sitt inträde kan konstateras på så enkelt sätt, att någon egentlig prövning därav icke erfordras, det lärer få anses tillåtet att vid förrättningen, med noggrant angivande av den sålunda tänkta förutsättningen, på förhand fixeras särskilt andelstal eller bestämma särskilda väglotter att bliva gällande, om ändringen inträder. Här torde emellertid åsyftas specialfall och det torde ej överensstämma med väglagens system med fasta andelstal att låta de olika fastigheterna inträda som väghållare först efter hand som de — exempelvis genom skogsavverkningar — i mera avsevärd omfattning få användning för vägen. Att en sådan ordning ej heller skulle vara lämplig eller rationell kan belysas med

ett exempel. Om man vid förrättningen räknar med att viss fastighet först efter 20 år kommer att avverka på visst skifte och då uttaga en viss kvantitet virke, kan det likväl hända att fastigheten dessförinnan tar ut virke för husbehov på skiftet och att avverkning för avsalu av mindre omfattning sker före den beräknade tiden. Att under sådana förhållanden redan vid förrättningen bestämma angående fastighetens senare inträde med visst andelstal skulle ej vara praktiskt. De fasta andelstalen lämpa sig ej för en successiv förändring av detta slag. Det kan måhända också i detta sammanhang förtjäna påpekas, dels att den skogliga allmännyttan inträder omedelbart och dels att lån ur skogslånefonden enligt kung. 492/1941 skall amorteras med *lika* årliga inbetalningar under högst 20 år.

3. *Kunna vägavgifter anordnas i samma form som slitageersättning?*

Enligt 9 § tredje stycket i väglagen kan viss fastighet, åt vilken upplåtits rätt att begagna väg som farväg, men som ej förpliktats att med viss andel deltaga i väghållningen, åläggas att utgiva ersättning för den slitning av vägbanan, som beräknas uppkomma genom vägens begagnande för fastigheten. Sådan ersättning 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.

Den gräns mellan de fall, då en fastighet skall åläggas fast andelstal och då förpliktelserna skola begränsas till slitageersättning, finnes ej angiven i väglagen på annat sätt än att de fastigheter skola deltaga i byggande, för vilka vägen är av synnerlig vikt och de fastigheter skola deltaga i underhåll, för vilka vägen är till nytta. I regel torde sakägarna kunna träffa förening om vilken av bidragsformerna, som skall tillämpas; vad förrättningsmännens prövningsskyldighet beträffande föreningar i detta sammanhang innebär, se nedan under 4. Lantmäteristyrelsen anför i förut berörda redogörelse (cirkulärserien nr 25) i nu förevarande spörsmål bland annat följande (sid. 13 och 27): Valrätt för förrättningsmännen föreligger, därest antingen rätten att begagna vägen till tiden eller annorledes begränsats eller den berättigade är sådan lös egendom, som avses i 1 § andra stycket (gruva, byggnad på ofri grund etc.). Slitageersättning avser blott den slitning av vägbanan, som den för vederbörande fastighets egen räkning bedrivna trafiken beräknas orsaka. Såsom kompensation för befrielse från skyldighet att deltaga i vägbyggnad eller vinterväghållning kan slitageersättning alltså icke betraktas. Då slitageersättning likväl kan förekomma i fall, där eljest förutsättningarna för vägbyggnads- och vinterväghållningsskyldighet skulle förelegat, men å andra sidan ej kan åläggas samtidigt med någon form av väghållningsskyldighet, innebär förrättningsmannens valrätt mellan de båda bidragsformerna i vissa fall en rätt för honom att helt eftergiva skyldighet att deltaga i vägbyggnad och vinterväghållning. Denna bestämmanderätt får utövas med försiktighet, så att icke mot övriga intressenters vilja slitageersättning väljes, där en betydande andel i väghållningen enligt de allmänna reglerna skulle fallit på den ifrågavarande intressenten och detta resultat framstår som fullt skäligt. Slitageersättning kan innebära att bidragsskyldigheten blir mindre tyngande än skyl-

dighet att deltaga i väghållning och förpliktelsen kan av den ersättningsskyldige bringas att för framtiden upphöra helt enkelt genom att han slutar att använda vägen.

Dessa uttalanden av lantmäteristyrelsen torde belysa, att i vart fall någon rationell lösning av frågan om transportersättning ej kan åstadkommas genom användning av formen med slitageersättning. Ej heller torde det vara förenligt med väglagen i dess nuvarande utformning att man kombinerar de båda formerna fast andelstal och slitageersättning för en och samma fastighet. Andelstalen äro uttryck just för varje fastighets användning av vägen och de båda bidragsformerna torde därför utesluta varandra (jämför lantmäteristyrelsen sid. 13 överst).

4. *Möjligheterna att ordna vägavgifter genom avtal eller förening.*

De som äro intresserade av ett vägbyggnadsföretag ha givetvis alltid möjlighet att, oberoende av väglagens bestämmelser, därom sluta avtal och bestämma hur de önska beträffande kostnadernas fördelning. Sådana avtal lära också förekomma just för att man skall kunna tillämpa vägavgifter. En hänvisning till denna möjlighet innebär emellertid av flera skäl ej en tillfredsställande lösning av frågan.

Till en början förutsätter avtalsformen enighet mellan intressenterna i alla de frågor, som uppkomma i samband med ett företag av ifrågavarande slag.

Vidare har ett avtal mellan intressenterna ej sakrättslig verkan. Det är således ej bindande för nya ägare av fastigheterna utan att dessa ansluta sig till avtalet. Möjlighet finns visserligen, att intressenterna förbinda sig att vid eventuell försäljning uppställa som villkor att sådan anslutning sker och att köparen i sin tur skall uppställa samma villkor, om han skulle sälja fastigheten. På så sätt kunna övriga intressenter beredas rätt till skadestånd, om villkoret ej uppfylles. Det är emellertid ingen betryggande ordning för företag av den omfattning som här kan vara i fråga.

Den förmånsrätt enligt HB 17:6, som gäller för intressenternas bidrag, förutsätter vidare förrättning enligt väglagen.

Slutligen är förrättning enligt väglagen förutsättning för statsbidrag och lån ur skogsväglånefonden. Skogsstyrelsen har emellertid här dispensrätt, som ofta användes.

Kan då förrättningsmannen vid förrättning godtaga en förening om vägavgifter? Att detta har betydelse för intressenterna framgår av vad nyss sagts.

Ha sakägarna före förrättningen slutit avtal, skall det tillerkännas samma verkan som om förening träffats vid förrättningen; dock skall sakägare ej vara bunden av tidigare avtal, om ändrade förhållanden inträtt, som i synnerlig mån inverka på frågan, eller om mer än tio år förflutit från det avtalet slöts (34 § väglagen).

En förutsättning för att förening skall kunna godkännas av förrättningsmannen är — enligt 34 § fjärde stycket — att den ej finnes uppenbarligen till skada för fastighet betunga densamma med förpliktelse i avsevärt högre grad än vad enligt de i väglagen stadgade grunderna skall åligga fastigheten. Denna bestämmelse avser att utgöra ett skydd för framtida ägare och för inteckningshavare, som ju ha sämre

förmånsrätt än den som gäller för bidrag enligt väglagen. Vidare stadgas i 67 § sista stycket, att om en väghållningsskyldig fastighet delats, vid särskild förrättning kan bestämmas, hur skyldigheten framdeles skall fördelas mellan de nybildade fastigheterna. Förening därom får ej godkännas med mindre fördelningen skett enligt de i väglagen stadgade grunderna.

Det vill synas som om en förening angående tillämpande av transportersättning ej skulle behöva stå i strid med bestämmelsen i 34 § fjärde stycket. Däremot är den knappast förenlig med 67 § sista stycket, som emellertid avser ett specialfall. Eftersom väglagen förutsätter, att väghållningsskyldigheten skall fördelas efter andelstal eller efter vägdelning, och i 33 §, som handlar om vad som skall prövas vid förrättningen, uttalas bland annat, att vid förrättningen skall tillses hur stora andelarna efter berörda grunder skola vara, får det dock måhända anses, att en förrättningsman skulle ha grund för att vägra godtaga en förening om väghållningsskyldighetens fördelning medelst vägavgifter av det slag, som nu ifrågasättes. Om samfälligheten fått statslån, skall detta amorteras med lika stora belopp under ett visst antal år. Svårigheter skulle kunna uppkomma, om samfälligheten under en följd av år ej fick in avgifter på grund av att intressenterna dröjde med sina transporter. Väghållningsbidragen skulle på samma sätt kunna övervältras på en framtida ägare på ett sätt, som kunde anses strida mot väglagens principer och därför i vart fall kunna ifrågasättas vara överensstämmande med väglagens nuvarande lydelse. Systemet med vägavgifter är på det hela taget i flera avseenden till sina verkningar så avvikande från grunderna i väglagen, att det nog måste anses, att dess tillämpning förutsätter ändringar i lagen och att man ej bör rekommendera, att förening därom godkännes vid förrättning enligt väglagen i dess nuvarande lydelse. Kvar står också under alla förhållanden att en ordning, som anses önskvärd, ej bör vara beroende av att förening kan träffas mellan samtliga sakägare.

5. *Hur böra vägavgifterna konstrueras? Kunna de omfatta all väghållningsskyldighet eller böra de begränsas till underhållet?*

Av det föregående framgår, att lagändring torde vara erforderlig för att genomföra systemet med vägavgifter. Fråga uppkommer då, om man vid en sådan ändring av väglagen bör konstruera avgifterna efter mönster av flottningslagen, så att hela väghållningskostnaden frigöres från andelstalen och lägges på sådana avgifter, eller om man bör anknyta avgifterna till väglagens system med fasta andelstal.

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 vägintressents fastighet sker ett år, ha måhända övriga intressenter 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 enskilde skogsägaren är det under sådana förhållanden önskvärt

att få fullgöra sina skyldigheter ifråga 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 olägligt, 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 transporterna på en enskild skoksväg. 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 på grund av väsentligt ändrade förhållanden, exempelvis ändrat penningvärde.

Hur skola då förrättningsmännen bestämma avgifternas storlek? I första hand skola avgifterna täcka den del av underhållskostnaderna, som kommer på transporterat virke, främst avsaluvirke. Avgifterna härför böra beräknas på så sätt, att för viss tid, som bestämmes från fall till fall, exempelvis 20 år, beräknas hur mycket virke som kommer att uttransporteras. Vidare beräknas, liksom nu plägar ske vid förrättningar enligt väglagen, den årliga underhållskostnaden för vägen. Med ledning härav kan bestämmas en lämplig avgift per kbm eller kbf uttransporterat virke. Hänsyn får därvid tagas till att underhållskostnaderna delvis kunna komma att täckas med andra inkomster. Härom mera i det följande.

Det synes skäligt och rättvist att vägen indelas i sektioner och att avgifterna alltså differentieras med hänsyn till hur stor del av vägen som användes. Det är tänkbart att låta denna differentiering få den formen, att olika skogsområden räknas till bestämda sektioner oberoende av om uttransport sker från den ena eller andra upplagsplatsen vid vägen. Det synes dock naturligast och riktigast att låta upplagsplatserna vid vägen vara avgörande för vilken avgift, som i det särskilda fallet skall betalas.

Genom en sådan bestämning av fasta vägavgifter åstadkommes rättvisa intressenterna emellan. Systemet med avgifter medför emellertid att samfällighetens inkomster ej komma att inflyta i proportion till det löpande behovet. I den mån inflytande medel visst år ej behöva tagas i anspråk, få de fonderas för användning ett annat år, då omkostnaderna överstiga de influtna avgifternas belopp. Uppkommer brist på grund av att intressenterna dröja med sina avverkningar, bör i första hand bristen

täckas med lån. I nödfall kan emellertid extra utdebitering ske. Hur detta lämpligen bör ordnas, se i det följande.

Byggnadskostnaderna kunna i princip på motsvarande sätt läggas in i vägavgifterna. Fråga är emellertid om ej i de flesta fall olägenheterna för samfälligheten bli alltför stora av att för amortering av byggnadskostnaderna vara beroende av när uttransport sker. Därest amorteringskostnaderna år för år äro konstanta, oberoende av hur stora kvantiteter som transporteras på vägen — härvidlag förhåller det sig annorlunda med underhållskostnaderna — kan ett inräknande av byggnadskostnaderna i vägavgifterna medföra en snedbelastning i vägsamfällighetens ekonomi, som kan vara besvärande. Sannolikt skulle extra utdebiteringar i många fall bli nödvändiga i en utsträckning, som skulle äventyra fördelarna av metoden. Genom att enskilda uppträda som förlagsgivare och ej göra anspråk på konstanta amorteringsbelopp kunna dock dessa olägenheter väsentligen elimineras. Om de i det föregående anförda synpunkterna beträffande fastställande av andelstal bli beaktade — exempelvis genom att lantmäteristyrelsen därom meddelar instruktioner — blir intresset för en skogsägare, som först framdeles kommer att avverka, bättre tillgodosett vid andelstalens bestämmande än vad för närvarande torde vara fallet.

I regel torde därför metoden med vägavgifter böra begränsas till underhållskostnaderna, d. v. s. vägunderhåll och vinterväghållning. Anledning synes dock knappast föreligga att genom lagens bestämmelser hindra att i visst fall, då berörda olägenheter ej synas föreligga, delägarna förena sig om att tillämpa metoden även på byggnadskostnaderna eller del av dessa kostnader. Även om förening ej kan åstadkommas böra förrättningsmännen ha möjligheter att i visst fall tillämpa metoden i denna vidare utsträckning, om det befinnes kunna ske utan avsevärda olägenheter. Det synes ej heller böra vara uteslutet att vägavgifterna bestämmas att omfatta viss del av byggnads- och underhållskostnaderna. Som motiv härför kan anföras, att en väg blir till nytta för en fastighet i vissa hänseenden redan innan avverkningar för avsalu komma till stånd.

Metoden med vägavgifter i den form som här skisserats innebär sålunda i huvudsak att tidpunkten för betalningen blir beroende av när avverkning sker. Därtill kommer emellertid att den som avverkar och transporterar mer än beräknat får betala större bidrag och den som transporterar mindre än beräknat får betala mindre bidrag än man räknat med vid förrättningen. Man torde sålunda uppnå i huvudsak vad som åsyftats.

I anslutning till de under V anförda synpunkterna, att andelstalen för en skogsfastighet, där avverkningar beräknas komma att ske först 20 år efter vägens anläggning, med hänsyn till ränteförlusten rätteligen borde ha ett med cirka 50 procent reducerat andelstal i jämförelse med en fastighet, där avverkning skedde omedelbart, framhölls i promemorian, att ett system med vägavgifter skulle vara ägnat att i detta hänseende åstadkomma ökad rättvisa och i vissa avseenden underlätta en rättvis fördelning med begagnandet av vägen som grund.

Ett osäkerhetsmoment, som följer med avgiftssystemet är — anföres vidare i promemorian — att exempelvis ett företag med stort andelstal dröjer med sina avverkningar eller för bort sitt virke åt annat håll, exempelvis till en flottled. I fall då sådana risker föreligga, böra förrättningsmännen iakttaga försiktighet i fråga om tillämpningen av detta system.

Hur kunna då dessa avgifter inpassas i det nuvarande systemet? De fasta andelstalen torde böra bibehållas som mått på varje intressents andel i samfälligheten. Dessa tal äro, som förut nämnts, bestämmande för rösträtten vid sammanträde med intressenterna, för ansvarigheten för samfällighetens gäld och för de extra utdebiteringar, som kunna komma i fråga. I regel torde de — enligt vad förut anförts — också komma att ligga till grund för inbetalningarna av andelarna i byggnadskostnaderna. Vidare behövas andelstalen för bestämmande av bidragsskyldigheten för andra transporter och förmåner än virkestransporter. Därest vägavgifterna begränsas till avsaluvirke kunna slutligen i andelstalen inräknas transporter av virke för husbehov.

Då extra utdebiteringar måste ske på grund av att vägavgifter i erforderlig utsträckning ej inflyta, böra de betraktas som förskottsbetalningar av vägavgifter. Utdebiteringarna torde få ske på grund av de fasta andelstalen. Eftersom man i allmänhet torde kunna räkna med att ett vägbyggnadsföretag avser att fylla ett aktuellt behov, böra sådana extra utdebiteringar — trots att väghållningskostnaden de första åren är störst — ej behöva förekomma i större utsträckning. Dessutom böra de extra utdebiteringarna i regel kunna undvikas genom lån.

Skulle det vid slutet av viss period visa sig, att överskott uppstår på grund av att extra utdebiteringar skett, bör måhända möjlighet stå öppen att göra återbetalning till intressenterna. Avräkningsförfarandet torde få verkställas av samfällighetens styrelse och som grund för avräkningen torde ej kunna givas närmare preciserade regler. Styrelsen torde — på sätt i 64 § sista stycket stadgas för det fall att vid samfällighetens upplösning föreligger överskott — verkställa avräkningen så att, där ej annorledes i stadgarna bestämts, överskottet fördelas efter ty rättvist prövas mellan dem, som vid den ifrågavarande tiden äro medlemmar av samfälligheten. Återbetalning bör dock ej ifrågakomma annat än i undantagsfall.

De komplikationer, som kunna uppstå i fall då vissa intressenter skola betala bidrag på grund av fasta andelstal och andra genom vägavgifter, göra, att metoden med vägavgifter i regel endast bör tillämpas när fråga är om tämligen renodlade skogsvägar.

Systemet med vägavgifter är givetvis ej tillämpligt, då väghållningsskyldigheten fördelats i väglotter. En motsvarande anordning, gående ut på att den fastighet, som uttransporterar virke visst år, underhåller en däremot svarande lott av vägen under året torde ej lämpligen komma ifråga. Det skulle förutsätta ständiga omfördelningar och tvister angående väglotternas skick vid övertagandet kunde förväntas bli ofta återkommande.

6. *Speciella frågor rörande tillämpning av vägavgifter (uppgiftsskyldighet, debitering, rösträtt, ansvarighet, övergångsbestämmelser).*

Med hänsyn till betydelsen av att undvika extra utdebiteringar för väghållningskostnaderna torde det vara önskvärt att möjlighet står öppen att uttaga vägavgifterna i förskott på beräknade uttransporterna under året. Intressenterna böra då före viss dag, som samfällighetens styrelse äger för vart år bestämma, exempelvis den 1 mars, till styrelsen för samfälligheten skriftligen anmäla vilka avgiftspliktiga kvantiteter, som beräknas bli utkörda på vägen under året. Samtidigt böra exakta uppgifter lämnas om de faktiskt verkställda transporterna under föregående år. Föreskrift om sådan uppgiftsskyldighet torde böra införas i väglagen. Därest samfällighetens styrelse ej anser förskottsuttag erforderliga, behöva delägarna givetvis endast lämna uppgifter i efterhand om de under föregående år transporterade kvantiteterna. Underlåter någon att fullgöra sin uppgiftsskyldighet, bör länsstyrelse äga vid vite ålägga honom att fullgöra skyldigheten. De farhågor, som SSR uttryckt beträffande dessa uppgifter sakna väl ej grund, men då här är fråga om transporter inom relativt begränsade områden, där intressenterna ha tämligen goda möjligheter att utöva kontroll på varandra, torde dessa farhågor ej böra överskattas. Det är att märka, att medvetet felaktiga uppgifter kunna medföra bedrägeriansvar.

Angående debitering, uppbörd och förmånsrätt bör för vägavgifterna gälla motsvarande vad som är stadgat i väglagen för bidrag på grund av andelstal.

Avgifterna böra — som förut nämnts — bestämmas vid förrättning på samma sätt som andelstal och slitageersättning och ändringar böra även ske vid förrättning. Ur vissa synpunkter kunde det vara en fördel, om avgifterna kunde bestämmas av delägarna på stämma år för år, men den enskilde delägarens rättssäkerhet torde ej tillgodoses med en sådan ordning. I vart fall måste klagorätt då medgivas, vilket skulle kunna leda till ofta återkommande tvister.

Den omständigheten att delägare visst år ej är skyldig utgiva avgift medför ej att han samma år ej skulle vara berättigad att utöva rösträtt. Principen bör nämligen vara den, att han på grund av andelstalet deltar i väghållningen, ehuru debitering sker först i samband med att han uttransporterar sitt virke.

På samma sätt gäller, att delägarna ansvara för samfällighetens förbindelser efter andelstal. Gentemot samfälligheten är delägaren skyldig att erlägga de vägavgifter, som påföras honom, och den uttaxering, som kan ske på grund av hans andelstal.

Införande av nya bestämmelser i väglagen om vägavgifter bör medföra, att beträffande äldre vägföretag ny förrättning bör kunna påkallas för övergång till det nya systemet. Då en fastighet, som före det nya systemets införande gjort stora uttag ur skogen, skulle kunna genom övergången otillbörligt gynnas, och en fastighet, som under många år ej gjort några uttag men fått bidrag till väghållningen efter andelstal, skulle kunna missgynnas genom det nya systemet, kan ifrågasättas huruvida ej såsom förutsättning för att övergång till det nya systemet bör uppställas, att förening därom träffats. Det synes å andra sidan önskvärt, att det nya systemet göres mera

tillgängligt för de äldre företagen än det skulle bli om man för övergång kräver förening. Det torde få ankomma på förrättningsmännen att vaka över, att övergång ej sker mot bestridande, när förhållandena äro av nu antydd beskaffenhet.

7. *Sammanfattning.*

Ett system med vägavgifter på virke, som transporteras på enskild skogsväg, torde stå i god överensstämmelse med enskilda väglagens grundläggande princip, att väghållningsskyldigheten bör fördelas efter omfattningen av begagnandet av vägen.

Vid utformningen i väglagen av bestämmelserna för väghållningsskyldighetens fördelning har man emellertid avsett att ettdera av systemen med fasta andelstal eller fördelning i väglotter skulle tillämpas. Den s. k. slitageersättningen enligt väglagen är av speciell natur och ligger vid sidan av själva väghållningsskyldighetens fördelning.

Förutsättningarna äro också väsentligt olika då fråga är om en enskild väg, som i regel betjänar ett relativt begränsat antal fastigheter, och en flottled, som berör stora områden. Utgifterna för en enskild väg äro mera konstanta, antingen transporterna under visst år äro större eller mindre, och transporternas omfattning är mera växlande då fråga är om en enskild väg än då fråga är om en flottled. Dessa förhållanden försvåra tillämpningen på skogsvägar av det system, som användes enligt flottningslagen. Vägsamfälligheten är beroende av jämnare inkomster än som kunna garanteras med sistnämnda system.

Andelstalen enligt enskilda väglagen ligga till grund för icke endast fördelningen av väghållningsskyldigheten och utdebitering utan även rösträtt vid sammanträden med intressenterna och ansvarighet för samfällighetens gäld. Man torde därför ha anledning att söka bibehålla andelstalen även om man söker nå fram till de fördelar, som ett system med vägavgifter onekligen innebär.

Det synes vara en framkomlig väg att såsom hittills bestämma andelstal för intressenterna vid förrättning enligt väglagen men medgiva att vid samma förrättning vägavgifter bestämmas. Utdebitering av intressenternas bidragsskyldighet bör i första hand ske i form av vägavgifter, men möjlighet finnes att falla tillbaka på andelstalen i olika avseenden. Extra utdebitering kan sålunda i nödfall ske på grund av dessa och sådan utdebitering får då karaktär av förskottsbetalning av vägavgifter. Eftersom en nyanläggning av väg i regel föranledes av ett aktuellt behov, torde man dock kunna räkna med att i regel vägavgifter komma att inflyta i tillfredsställande omfattning de första åren. Dessutom torde lånevägen i första hand böra anlitas för att om möjligt undvika extra utdebitering.

Systemet med vägavgifter är tänkt såsom i första hand tillämpligt på underhållskostnaderna, men hinder bör i lagen ej uppställas mot att tillämpa det även på byggnadskostnaderna, när förrättningsmännen finna, att så med fördel kan ske.

Vägavgifter böra användas endast på virkestransporter. Övriga transporter och förmåner av vägen böra regleras av de fasta andelstalen. Detta är möjligt, om man vid förrättningen bestämmer förhållandet mellan vägavgifterna och andelstalen. De ordi-

narie utdebiteringarna på andelstalen torde sålunda få vara konstanta liksom vägavgifterna äro konstanta.

I regel böra vägavgifter endast användas i fråga om avsaluvirke, men hinder bör ej uppställas mot att låta avgifterna omfatta även husbehovsvirke.

Vägavgifterna böra vara fasta och ej variera år från år beroende på storleken av kostnaderna och omfattningen av transporterna under året. Avgifterna bestämmas vid förrättning och kunna ändras vid ny förrättning, därest ändrade förhållanden därtill föranleda. Vägavgifternas storlek kan bestämmas med ledning av beräknade kostnader och beräknad omfattning av virkestransporter under viss period, vars längd bestämmes i varje särskilt fall med hänsyn till föreliggande förhållanden. Det vill synas som om 20 år skulle kunna betraktas som en normal period.

Avgifterna böra kunna differentieras med hänsyn till hur stor del av vägen som tages i anspråk. Vägen bör därför indelas i sektioner. En ytterligare differentiering exempelvis så att avgifterna skulle utgå efter tonkilometer torde vara alltför svår att genomföra i praktiken för att kunna komma i fråga.

Till grund för uttagande av vägavgifter böra ligga skriftliga uppgifter, som de väghållningsskyldiga varje år å tid som samfällighetens styrelse bestämmer, exempelvis före den 1 mars, inlämna till styrelsen. Styrelsen bör ha rätt att begära uppgifter dels om den myckenhet avgiftspliktigt virke, som beräknas bli transporterad på vägen under löpande kalenderår, dels ock den exakta myckenhet, som blivit transporterad på vägen under föregående kalenderår. På grund av de exakta uppgifterna om föregående års transporter kan justering ske av den förskottsbetalning, som kan ha verkställts på grund av uppgifterna om beräknade transporter. Därest styrelsen ej anser förskottsbetalning erforderlig, sker utdebitering först i efterhand på de för föregående år lämnade uppgifterna om transporterat virke. Länsstyrelse skall kunna genom vite tillhålla försumlig att fullgöra sin uppgiftsskyldighet.

Införande av systemet med vägavgifter torde kunna ske med de lagändringar, som upptagits i bifogade utkast till ändringar i vissa delar av enskilda väglagen (nästa sida).

Utkast

till

lag om ändringar i vissa delar av lagen den 3 september 1939 (608) om enskilda vägar;

given etc.

Vi Gustaf etc. — förordna, dels att i lagen den 3 september 1939 om enskilda vägar skall införas en ny paragraf, betecknad 63 a §, av följande innehåll, dels ock att 33 § samma lag skall erhålla nedan angivna ändrade lydelse:

33 §.

Vid förrättning — — — — — — 21 § fördelas.

Vid förrättning må, då fråga är om väg, som huvudsakligen avser att främja utforsling av virke från skog, och då arbetet med vägbyggnad, vägunderhåll eller vinterväghållning skall av de väghållningsskyldiga utföras gemensamt, bestämmas, att kostnaderna därför i första hand skola av de väghållningsskyldiga eller vissa av dem gäldas, helt eller delvis, medelst avgifter *(vägavgifter)* å virke, som en var av dem transporterar på vägen. I dylikt fall skall tillika vid förrättningen bestämmas dels med vilka belopp vägavgifterna skola utgå, dels ock, därest någon del av väghållningskostnaden skall gäldas delvis med vägavgifter och delvis efter andelstal, hur stor del av kostnaden, som skall belöpa på andelstalen.

63 a §.

I fall som avses i 33 § sista stycket åligger det en var väghållningsskyldig att varje år i den mån styrelsen begär och å tid, som styrelsen bestämmer, till denna lämna skriftliga uppgifter om den myckenhet virke han under föregående kalenderår transporterat och den myckenhet han under det löpande kalenderåret ämnar transportera på olika delar av vägen.

Försummar väghållningsskyldig att fullgöra honom enligt första stycket ålagd uppgiftsskyldighet, äger länsstyrelse ålägga honom vid vite att fullgöra sådan skyldighet.

Denna lag träder i kraft den — — —. Ändå att förrättningsförfarande inletts före sistnämnda 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 nu stadgats; dock få mot delägares bestridande bestämmelserna om vägavgifter ej tillämpas på äldre vägföretag, där det visas, att det skulle vara till uppenbar skada för delägaren.

Det alla etc.

B. Remissvaren.

Införande av möjlighet att bestämma väghållningsskyldighet i större eller mindre utsträckning i form av vägavgifter har förordats i samtliga remissvar utom ett (överlantmätaren i Uppsala län). Överlantmätaren i Västerbottens län har dock ansett dem vara lämpliga endast för vintervägh̊llningen, skogsvårdsstyrelsen i Skaraborgs län har uttalat, att ett avgiftssystem endast borde finnas för speciella fall (då transporter ägde rum under tjällossning eller olämpliga snöförhållanden) och i ett flertal svar har givits uttryck åt den meningen, att systemet endast bör tillämpas beträffande underhållskostnaden eller del av denna. I samband därmed har i ett par yttranden framhållits, att underhållskostnaderna äro så ringa i förhållande till byggnadskostnaderna att systemet med en sådan begränsning får ringa betydelse. Kalmar läns norra skogsvårdsstyrelse har ansett en omprövning av frågorna i den preliminära promemorian erforderlig och skogsvårdsstyrelsen i Uppsala län har rekommenderat ett avgiftssystem, som närmar sig utdebitering på grund av andelstal. Angående ett av överlantmätaren i Uppsala län framfört alternativt förslag: se nedan. Fem skogsvårdsstyrelser i södra Sverige (Malmöhus, Blekinge, Gotlands, Älvsborgs och Östergötlands läns) ha uttalat sin förståelse för eller anslutning i princip till förslaget men samtidigt framhållit, att systemet knappast komme att få någon betydelse inom styrelsens område.

Tillstyrkandena ha i ett flertal fall förenats med det påpekandet, att det borde bero av förrättningsmännens bedömande, om andelssystemet eller avgiftssystemet skulle tillämpas i det särskilda fallet.

De olägenheter med avgiftssystemet, som framhållits i yttrandena, äro främst följande.

1) Med två olika system för bidragsskyldighetens beräknande bleve delningen tillkrånglad och svårförståelig.

2) Vägsamfällighetens inkomster komme ej att ansluta sig till det aktuella behovet.

3) Olägenheterna av extra utdebiteringar för att tillgodose samfällighetens ekonomi.

4) Svårigheten att fastställa avgiftsbeloppen och olägenheterna av att endast vid ny förrättning kunna få dem ändrade.

5) Deklarationssystemet, som vore ägnat att skapa missämja, innebure osäkerhet och medförde kontrollsvårigheter. Vidare vore samfällighetsstyrelserna ofta ej skickade att göra erforderliga beräkningar på grundval av uppgifterna från intressenterna.

6) Olägenheter ur skogsvårdssynpunkt: rotnettot på klena dimensioner och skräpskog skulle måhända försvinna, om man måste räkna med vägavgifter; vissa transporter från båtnadsområdets perifera delar skulle måhända ej komma till stånd eller dragas åt annat håll; avgiftssystemet kunde i vissa fall påverka avverkningspolitiken och gynna dem som hade råd att vänta med avverkningar till dess byggnadskostnaderna blivit amorterade.

Överlantmätaren i Uppsala län. Ett system med vägavgifter kunde visserligen medföra, att vägkostnaderna bleve rättvisare fördelade bl. a. så att omedelbart skeende avverkningar kunde belastas särskilt. Denna fördel vore dock svår att vinna för någon längre tid, om avgifterna gjordes fasta och icke finge ändras utan ny förrättning. Med hänsyn härtill och med kännedom om den svårighet och irritation, som bleve förbunden med den årliga beräkningen av uttaxering på grund av vägavgifter, ansåg överlantmätaren sig icke kunna förorda det framlagda förslaget om ändring i enskilda väglagen.

Om emellertid systemet med vägavgifter komme att införas, förordades att det skedde i följande form, som tillämpats vid en del frivilliga överenskommelser bl. a. i Kopparbergs län och alltså ej vore alldeles oprövad. Vid förrättningen skulle göras ett överslag över hur stor del husbehovsvirke, gallringsvirke o. dyl. utgjorde av den totala virkesmängd, som beräknades bli utforslad under de närmaste 20 åren eller annan lämplig tidsperiod. Om man härtill lade vägens betydelse för jordbrukskörslor, för skoglig allmännytta och andra kontinuerliga behov, komme man fram till en uppfattning om hur vägen under överskådlig tid komme att användas för kontinuerligt bruk respektive för avverkningar till avsalu. Om man då komme till att 50 procent belöpte på den kontinuerliga trafiken, kunde bestämmas, att 50 procent av vägsamfällighetens årliga underhållsutgifter skulle gäldas av delägarna efter för denna trafik bestämda andelstal. Återstående 50 procent av årsutgifterna skulle betalas av de delägare, som utforslat "avsaluvirke" i proportion till transporterad virkesmängd, eventuellt i kombination med använd vägsträcka e. dyl. För första året skulle verkställas en preliminär uttaxering, vilken sedan finge gå i avräkning. Fördelen med en sådan metod i jämförelse med den i promemorian föreslagna vore påtaglig. Båda metoderna lede dock av samma svaghet, nämligen att vissa år inga avsalutransporter skedde och att därför vägsamfälligheten då måste göra extra uttaxering med senare följande avräkning. I praktiken komme säkerligen endast sällan lån i fråga för att täcka dessa utgifter.

Det läte nog bestickande, att själva byggandet av skogsbilvägar, som utgjorde ett bestående värde, borde bekostas i förhållande till vad som i det långa loppet kunde utforslas efter densamma. Man skulle där kunna nöja sig med en enkel produktionsundersökning utan hänsyn till när avverking skedde. Underhållet för visst år borde däremot bekostas av dem, som under året använde vägen. En skogsbilväg medförde emellertid ofta en så omedelbart verkande förhöjning av rotvärdet, att den kunde anses färdigamorterad på mycket kort tid, mindre än 10 år. De kostnader, som därefter uppstodo, skulle då helt vara att hänföra till underhåll. Det funnes alltså skäl, som talade för att de som utforslade virke skulle under en kort amorteringstid bekosta huvuddelen av byggandet medelst vägavgifter, medan det kontinuerliga underhållet skulle bekostas kontinuerligt efter andelstal i förhållande till den i det långa loppet beräknade utforslingen.

I anslutning till förslaget i promemorian gjordes följande speciella anmärkningar och påpekanden: 1) Med hänsyn till bestämmelsen i 56 § andra stycket enskilda väglagen, som stadgade om särskild omröstning och även torde förutsätta särskilda räken-

skaper för varje sektion, vore man av praktiska skäl nödsakad att försöka undvika sektionsindelning vid vägförrättningar. 2) Proportionalitet mellan husbehovsvirke och avsaluvirke torde sällan inträffa. 3) Ifrågavarande problem torde, som i promemorian anförts, icke kunna lösas med tillämpning av bestämelserna om slitageersättning. Dessa förutsatte en årlig fast avgift och torde icke kunna varieras med hänsyn till utforslade kvantiteter. Vidare kunde andelstal och slitageersättning ej kombineras, eftersom fastighet, som ålagts slitageersättning ej finge rösträtt och ej heller eljest kunde inverka på vägens förvaltning. 4) Förändringar i arbetslöner, gruspris m. m. gjorde snart beräkning av avgiftsbeloppen inaktuella. Ny förrättning droge viss kostnad och kunde sällan omgående komma till stånd. 5) I den föreslagna författningstexten borde orden "i första hand" uteslutas, eftersom avsikten torde vara, att i första hand principen med andelstal skulle bibehållas. (Anmärkning: Detta uttalande innebär ett missförstånd. "I första hand" i den föreslagna texten innebär faktiskt en begränsning, då med dessa ord avses, att man har kvar möjligheten att falla tillbaka på andelstalen.) 6) Det syntes lagtekniskt sett, icke vara lämpligt med ett tillägg av ifrågavarande sakliga innebörd till 33 §, vilken enligt 1935 års vägsakkunniga vore avsedd att utgöra "en uppräkning av de frågor, som kunna behöva göras till föremål för utredning och beslut vid förrättning". De i 33 § uppräknade frågorna hänförde sig också regelmässigt till tidigare i lagen meddelade bestämmelser av saklig innebörd. 7) I förslaget hade deklarationen av utforslat virke hänförts till kalenderår. I regel hade vägsamfälligheterna nog ej kalenderåret som verksamhetsår. I det av 1935 års vägsakkunniga upprättade förslaget till stadgar avslutades räkenskaperna per den 1 maj, men i praktiken förekomme även andra tidpunkter. 8) I övergångsbestämmelserna borde i stället för "äldre vägföretag" användas uttrycket "befintlig vägsamfällighet".

Överlantmätaren i Värmlands län. Det nuvarande systemet kunde ibland medföra vissa orättvisor, särskilt då skiljaktigheterna beträffande avverkningsbar skog vore stora mellan fastigheterna. För en nybliven ägare till en fastighet kunde systemet verka mycket ogynnsamt. Han kunde få lämna årliga bidrag till byggnadskostnader och underhåll trots att han, på grund av att förre ägaren verkställt stora avverkningar, icke komme att använda vägen för utdrivning av virke på relativt lång tid. Genom den föreslagna metoden med vägavgifter kunde sådana orättvisor och olägenheter i viss utsträckning elimineras. Den föreslagna principen kunde därför ha betydande fördelar, men det förefölle som om vissa svårigheter kunde uppstå vid den praktiska tillämpningen. Uppskattningarna av den virkesmassa, som beräknades komma att uttransporteras på vägen under exempelvis 20 år, samt den årliga underhållskostnaden vore svåra att göra och felbedömningarna kunde bli betydande. Ändring av vägavgifterna vid ny förrättning kunde endast ske om ändrade förhållanden inträtt. Det förefölle som om behovet av jämna inkomster för samfälligheten motiverade, att *endast en del av underhållskostnaden* uttoges genom vägavgifter. Överlantmätaren ifrågasatte emellertid, huruvida ej även byggnadskostnaderna skulle kunna uttagas genom vägavgifter på följande sätt. Om under visst år inga virkestransporter verk-

ställts från en fastighet skulle ägaren det året inbetala den på fastigheten belöpande andelen i amorteringskostnaderna på grund av andelstal. Hade virke däremot uttransporterats, skulle i stället vägavgifter betalas. Understege vägavgifterna ett år fastighetens årliga bidrag i amorteringskostnaderna, skulle amorteringsbidraget utgå enbart enligt det fasta andelstalet. Icke i något fall finge summan av från fastigheten gjorda inbetalningar efter fasta andelstal och vägavgifter överstiga den del av den totala amorteringskostnaden, som enligt det fasta andelstalet belöpte på fastigheten. (Anmärkning: Det förefaller som om det skulle bli samma resultat som om man endast tillämpade andelstalen.) Överlantmätaren uttalade slutligen, att systemet med vägavgifter hade avgjort stora fördelar, varför den föreslagna lagändringen ansågs böra förordas.

Överlantmätaren i Jämtlands län har förklarat sig ej ha något i princip att erinra mot vad som anförts i promemorians sammanfattning. Kostnaderna för byggande av väg borde i regel helt böra fördelas efter andelstal. Underhållskostnaderna borde fördelas på de fasta andelstalen och på vägavgifter. På de förra skulle komma arbeten, som avsåge att hålla vägen i stånd utan att orsakas av trafiken (exempelvis öppethållande av trummor och diken, rensning av slänter, lagning av tjälskott), samt den del av underhållet, som beräknades förorsakas av all trafik, som ej hade direkt samband med avverkning och utforsling av avsaluvirke. Sistnämnda kostnader borde täckas med vägavgifter.

Överlantmätaren i Västerbottens län. Fördelen med vägavgifter vore att kostnaderna belastade den tillfälliga fastighetsägaren ungefär samtidigt som han uppbure inkomst av virkesuttaget. Den föreslagna ändringen i väglagen avstyrktes dock dels emedan lagen erbjöde tillräckliga möjligheter för hänsynstagande till de i motionerna anförda förhållandena och dels på grund av de olägenheter, som syntes vara förknippade med systemet med vägavgifter (svårigheter att för längre tid fastställa à-priser för transporterat virke; svårigheter att samordna vägavgiftssystemet med andelssystemet; de ojämna inkomsterna av avgifter; besvär och omgång i tillämpningen, systemet tungt och svårhanterligt; underhållskostnaderna ringa i förhållande till byggnadskostnaderna; ej rättvist med rösträtt efter andelstal, när bidrag skedde efter andra grunder). Vägavgifter för vinterväghållningen torde dock kunna vara lämpliga.

Lantmätaren A. Hydén i Växjö. Om en skogsväg utgjorde transportväg för skogsområden med ungefär likartad beskaffenhet å mark och skog, torde det var likgiltigt om delaktigheten bestämdes med andelstal eller vägavgifter. Förelåge däremot stora skiljaktigheter i fråga om exempelvis relativ skogstillgång och bonitet, måste frågan bli svårare att utreda. Kostnaderna för byggande, vilka vore att hänföra till fastighetsvärdet, borde hänföras till andelstal. Vid vägunderhåll och vinterväghållning vore det däremot fråga om kostnader, som vore hänförliga till skogens avkastning och ej fordrade större kapitalutlägg. Här vore utan tvekan ett system med vägavgifter det

mest rättvisa och samtidigt lätt att genomföra. Underhållskostnaderna kunde beräknas med tillräcklig noggrannhet och det torde ej möta större svårigheter att få fram de erforderliga uppgifterna å det virke, som komme att transporteras på vägen, exempelvis på det sätt, som föreslagits i promemorian. Det låge i vägavgiftssystemets natur, att det icke lämpligen kunde användas vid annat än rena virkestransporter. Så snart vägen begagnades för andra ändamål, såsom utfarts- och brukningsväg, syntes metoden svår att använda, då man icke med någon säkerhet kunde beräkna antalet transporter för andra ändamål. En kombination av andelstal och vägavgifter vore givetvis genomförbar men skulle innebära en delikat uppgift, såvida man ej hänförde byggandet till andelstal och underhåll till vägavgifter. Det föreslogs, att uttrycket "i första hand" i utkastet utbyttes mot uttrycket "där så prövas lämpligt".

Distriktslantmätare Åseby i Säffle. Renodlade skogsvägar förekomme sällan. Den tunga och vägslitande trafik, som skogskörslorna innebure, hade emellertid ofta trätt i förgrunden vid diskussion om andelstalen. Det hade alltmer framstått som ett önskemål att kunna anknyta väghållningen till utforslingsproceduren eller m. a. o. att beträffande vägar med kombinerad uppgift på ett påtagligt sätt kunna särskilja skogstrafiken från annan vanligtvis lättare och jämnare fördelad trafik. Det förefölle som om det föreslagna systemet med vägavgifter skulle kunna möjliggöra detta, samtidigt som systemet syntes medföra att rättvisan i fördelningen mellan fastigheterna bättre kunde överblickas. De fördelar, som systemet i detta hänseende erbjöde, syntes påtagliga icke blott när det gällde vägar, som huvudsakligen avsåge att främja utforsling av virke från skog utan även beträffande vägar, som jämte annan användning begagnades för sådant ändamål. Därest kostnaderna för väghållningen *i sin helhet* skulle täckas med vägavgifter, innebure det att krav ställdes på förrättningsmannen att vid förrättningstillfället bedöma icke blott, som nu, det inbördes förhållandet mellan de skogsprodukter, som komme att utfraktas från den ena eller den andra fastigheten — förutom de andra faktorer, som kunde inverka på andelarnas storlek — utan även hur mycket virke, som komme att utfraktas på vägen under exempelvis närmaste 20-årsperiod samt kostnaderna för väghållningen under samma period. Dessa bedömningsfrågor vore mycket svåra och man måste därför räkna med betydande avvikelser. Viserligen kunde vid ny förrättning avgifterna ändras, men det skulle säkerligen skapa missnöje, om ej ändringen gjordes retroaktiv, vilket väl icke vore möjligt. Om ändrade förhållanden ej förelåge, kunde kanske ändring ej beslutas. Närmare bestämmelser för det fall att avgifternas storlek blivit felaktigt bestämd syntes nödvändiga. Måhända kunde en tidsbegränsning av förrättnings giltighet i detta hänseende vara tillfyllest. Olägenheterna av en felbedömning av avgiftsbeloppens storlek syntes kunna minskas om endast *en del* av väghållningskostnaden uttoges i form av vägavgifter. En förutsättning härför syntes emellertid vara, att vägsamfälligheten lämnades åtminstone viss frihet att besluta om storleken av det belopp, som för varje år skulle uttagas genom ordinarie uttaxering på andelstalen. Då det gällde rena skogsvägar syntes vådan icke vara stor av att låta vägsamfälligheten vid uppgörande av årets stat besluta, att det belopp av årets väghållningskostnader, som icke

kunde täckas av vägavgifterna, skulle uttaxeras efter åsatta andelstal. Andelstalen borde nämligen bestämmas så, att de direkt motsvarade den virkesmängd, som normalt kunde beräknas bli uttransporterad på vägen från de olika fastigheterna. Annorlunda ställde det sig givetvis i viss mån vid vägföretag, som betjänade såväl jordbruk som skogsbruk. För dessa torde man bli nödsakd fastställa *dels* vissa andelstal, som motsvarade varje fastighets hela väghållningsskyldighet och som skulle ligga till grund för röstning etc., *dels* vissa andelstal att ligga till grund för den ordinarie utdebiteringen på andelstal. Om för dessa företag samfälligheten medgåves rätt att årligen med ledning av årets stat bestämma hur stort belopp, som skulle erläggas genom ordinarie utdebitering på sistnämnda andelstal, syntes det kunna medföra en förskjutning av ansvaret för väghållningen från jordbruket till skogsbruket eller tvärt om. Orsaken skulle då vara att det belopp, som inflöt genom vägavgifter, växlade från år till år. Men ett minskat belopp i vägavgifter motsvarades av en minskad förslitning av vägen och tvärt om, och då kunde det ej vara oriktigt, att jordbrukets tunga av väghållningen varierade i motsvarande grad. — Önskvärdheten av ett system, vari andel i väghållningsskyldighet kombinerades med åläggande att utgiva viss avgift för användning av vägen, vore uppenbar. Man torde därvid närmast ha räknat med en lagändring, som kunnat möjliggöra en kombination av väghållningsskyldighet och slitageersättning. Fråga vore dock, om icke det i promemorian föreslagna systemet, som innebure att en fastighets hela andel i väghållningsskyldigheten eller en del av denna skulle utgöras genom direkt till körslorna anslutna avgifter, bättre täckte vad man velat uppnå. Det kunde ifrågasättas, om det icke lämpligen kunde utvidgas till att omfatta även andra speciellt vägslitande körslor.

Distriktslantmätaren K. W. Wolffelt i Falun. Behovet av preciserade bestämmelser ifråga om kostnadsfördelningen vore starkt framträdande, men förrättningarna enligt lagen om enskilda vägar vore till sin karaktär så olika, att det vore mycket svårt att uppställa generella regler. I jämförelse härmed vore frågan om användande av vägavgifter eller ej av mindre betydelse. Underhållskostnaden per år för en skogsbilväg hölle sig mellan 1/50 och 1/100 av byggnadskostnaden, varför sättet för underhållskostnadens fördelning spelade så mycket mindre roll. Metoden med vägavgifter hade i vissa fall tillämpats, men den hade ej bland sakägare och än mindre bland samfällighetsstyrelser vunnit någon större popularitet. Man gjorde gällande, att organisationskostnaderna bleve så stora, att de togo en väsentlig del av avgifterna i anspråk. Om vid ett vägföretag på en mil funnos ungefär 500 skogsskiften och det årliga underhållet kostade 3.000 kr., varav hälften uttoges i vägavgifter, bleve medeltalet för skiftenas andel 3 kr. En del belopp uppgingo ej ens till 50 öre. Det vore tydligt, att organisationskostnaderna, porto för indrivning, bokföring m. m. bleve betydliga. Sakägare med erfarenhet av vägavgifter hade därför stundom varit ivriga att avråda från metoden. Avgiftssystemet borde därför vara tillåtet men ej föreskrivet. Systemet vore ej lämpligt för fördelning av byggnadskostnaderna och löste därför ej problemet. Något system, som undanröjde orättvisor vid förrättningar av ifrågavarande slag, funnes säkerligen ej.

Sveriges Skogsägareförbund har förklarat sig helt biträda promemorians förslag, att lagen bör inrymma möjlighet för kostnadsfördelning såväl efter fasta andelstal som genom vägavgifter. Den motivering, som i promemorian framlagts, vore bärande och fullständig. Ur samfällighetsdelägarnas synpunkt vore det en påtaglig fördel att kostnaderna knötos till själva trafiken, att sålunda den som använde vägen mest också finge vidkännas de största kostnaderna samt att kostnaderna träffade delägarna, då de hade inkomster från sina skogar. Växlingar i inkomster för samfälligheterna kunde ordnas genom upplåning och tillfällig utdebitering på grund av de fasta andelstalen. Fasta andelstal måste åsättas. Många vägar, som från början varit avsedda som rena skogsbilvägar, visade sig efter hand få en avsevärd allmän trafiknytta för orten. Den skogliga allmännyttan bleve småningom även alltmer framträdande. Systemet med vägavgifter komme säkerligen i den praktiska tillämpningen att möta svårigheter. Avgifternas låsande för så lång tid som 20 år måste medföra olägenheter. En annan svårighet låge i de bristfälliga kontrollmöjligheterna. Förbundet biträdde emellertid förslaget om att debiteringar skulle ske på grundval av delägarnas egna uppgifter. Någon kontroll på marken torde ej kunna på rimligt sätt anordnas. Hittills vunnen erfarenhet gåve vid handen, att kostnadsfördelning efter vägavgifter förutsatte att i samfälligheten inginge någon eller några större skogsägare med bokföringsmässigt skolad personal. — Vägavgifterna borde utgå med skilda belopp för olika virkesslag. Det vore av betydelse ur skogsvårdssynpunkt att en avvägning skedde efter de olika sortimentens bärkraft.

Sveriges Skogsägareföreningars Riksförbund. Enligt förbundets åsikt borde vägkostnaderna inpassas i ett system, där betalningen kunde ske vid sådana tidpunkter, att den i så ringa grad som möjligt frestade intressenternas ekonomi, d. v. s. då skogens värden lösgjordes genom avverkning till avsalu. Detta skulle innebära, att kravet på lika stora annuiteter icke borde vara ovillkorligt, utan att såväl enskilda förlagsgivare som de långivande statliga myndigheterna borde kunna göra avkall på sådana krav. En ändring i kungörelsen nr 531/1943 angående beviljande av lån ur statens skogsväglånefond vore under sådana förhållanden också påkallad. Med det sagda förmenade förbundet ingalunda, att amorteringstiden därför skulle förlängas. Tvärtom borde man i stället inrikta sig på en förkortning av amorteringstiden för skogsvägbyggen till förslagsvis 10 eller högst 15 år. — Finansiering av ett skogsvägbygge ställde ofta vägsamfälligheten inför svåra problem. Vad som ej täcktes genom statsbidrag och lån ur skogsväglönefonden måste delägarna antingen försträcka kontant eller upplåna hos enskilda förlagsgivare. Med hänsyn till att man måste förutsätta, att ett vägbygge höjde de berörda fastigheternas värden med minst de på vägbygget nedlagda kostnaderna, borde fastighet såsom sådan kunna utgöra fullvärdig säkerhet för vägbyggnadslån i likhet med vad som gällde för avdikningslån. Om sådan säkerhet kunde givas även enskilda förlagsgivare, skulle detta utan tvekan ytterligare stimulera till skogsvägbyggen. Förutsättning måste givetvis vara laga förrättning. Sådana avtal om vägbyggnadsföretag, som tidigare träffats vid sidan av väglagens bestämmelser, borde även givas möjlighet till efterprövning och fastställelse vid sådan för-

rättning. Förbundet hölle före, att såväl amorterings- som underhållskostnaden rätteligen borde uttagas i form av vägavgifter vid uttransport av avsaluvirke. Visserligen hade förbundet tidigare uttalat betänkligheter beträffande möjligheterna att praktiskt genomföra en deklarationsskyldighet, men den frågan torde småningom kunna lösas på tillfredsställande sätt om t. ex. mätsedlar från inmätningsföreningarna lades till grund för intressenternas deklarationer. En framkomlig väg för att beräkna och fördela vägavgifterna kunde i korthet skisseras sålunda. För viss tidsperiod, som bestämdes från fall till fall, exempelvis 15 år, beräknades den mängd virke, som komme att transporteras på vägen. Det förutsattes, att såväl amorterings- som räntekostnader vore kända samt att den årliga underhållskostnaden vore framkalkylerad. Med ledning härav bestämdes en avgift per kbm eller kbf uttransporterat virke så, att utgifterna för amortering och underhåll helt täcktes inom den angivna tidrymden (15 år). Avgiften borde konstrueras så, att den bestode av en amorteringsdel eller "amorteringsavgift" och en underhållsdel eller "underhållsavgift". Så snart en intressent avbetalat sin amorteringsdel, skulle hans virke i fortsättningen endast belastas med underhållsavgift. Hade han däremot vid 15-årsperiodens utgång ännu icke transporterat så mycket virke, att han hunnit betala sin amorteringsdel, vore han skyldig att vid anfordran kontant inbetala resterande.

Skogsvårdsstyrelsen i Malmöhus län. Lagändringen vore olämplig för sydsvenska förhållanden, där avverkningarna vore relativt jämna och skedde med korta intervaller. Förslaget borde därför begränsas till fall, där särskilda förhållanden motiverade tillämpning av de föreslagna grunderna.

Skogsvårdsstyrelsen i Blekinge län. För större företag och särskilt för stamvägar syntes principen god; för länets i regel små skogsvägföretag (medellängd ca 1.300 meter) komme vägavgifterna säkerligen endast i undantagsfall att få tillämpning.

Skogsvårdsstyrelsen i Hallands län. Förrättningsmannen komme att få än ömtåligare avvägningsfrågor än han hade för närvarande. I praktiken komme antagligen beräkningarna i regel att göras så, att kostnaderna som svarade mot allmännyttan komme att utgå efter andelstal och kostnaderna för transportnyttan med avgifter. Det vore mycket svårt att avväga proportionerna mellan nyttogrupperna.

Skogsvårdsstyrelsen i Jönköpings län. För vinterväghållningen torde vara lämpligt att kostnaden fördelades på dem, som nyttjat vägen efter transporterad virkesmängd vägd med körlängden. Givetvis kunde kostnaden för vinterväghållningen inräknas å vägavgiften, men då den vore svår att bestämma i förväg, torde det vara mest rättvist att fördela den för varje år efter vinterns slut.

Kalmar läns södra skogsvårdsstyrelse. Genom uteslutande i författningsutkastet av orden "i första hand skola" och tillägg av ordet "kunna" skulle förrättningsmannen få större frihet att för varje fall välja den lämpligaste fördelningsgrunden.

Skogsvårdsstyrelsen i Gotlands län. Den ifrågasatta anordningen syntes bäst lämpad för skogsvägar inom större skogskomplex, varför frågan ej hade större aktualitet inom länet. Vägavgifterna borde ej göras obligatoriska.

Skogsvårdsstyrelsen i Skaraborgs län. En av följderna av bestämmelser om vägavgifter komme att bli minskad användning av skogsvägarna. Från båtnadsområdets perifera del kunde virket måhända, med en mycket måttlig ökning av drivningskostnaderna, transporteras åt annat håll än över den ifrågavarande vägen. På grund av inbesparade vägavgifter komme då virket att transporteras åt det andra hållet. Detta komme särskilt att bli fallet, då fråga vore om mindre hemmansägare, vilka ofta undervärderade sitt eget arbete och vore rädda för kontanta utlägg. Då det vore ett allmänt intresse att skogsvägarna användes i största möjliga utsträckning och att virket utdreves åt det håll, som vore mest arbetskraftbesparande, måste bestämmelserna om vägavgifter ur denna synpunkt anses skadliga. Fara förelåge även för att skogsvården komme att bli lidande. Många komme att skjuta upp ur skogsvårdssynpunkt nödvändiga huggningar för att om möjligt få göra dem, då vägen vore amorterad och vägavgifterna lägre. En stor fördel med det nuvarande systemet vore, att skogsvägen ekonomiskt möjliggjorde uttag av en hel del skräpskog och träd med klena dimensioner. Rotnettot skulle sannolikt ofta försvinna, om vägavgifter skulle uppsättas på omkostnadskontot. Även om det föreslagna systemet vore i princip riktigt, torde svårigheterna i tillämpningen bli så stora, att systemet endast i undantagsfall kunde rekommenderas för praktiskt bruk. Som exempel på dylika fall kunde nämnas fördyrat underhåll vid transporter under tjällossning eller under olämpliga snöförhållanden; i dylika fall borde laga möjligheter finnas att uttaga vägavgifter.

Skogsvårdsstyrelsen i Södermanlands län. Kostnaderna för underhållet borde uttagas dels i fasta underhållskostnader på grund av andelstal och dels i form av vägavgifter på transporter av avsaluvirke samt framforsling av sten, grus, torv, malm etc.

Skogsvårdsstyrelsen i Värmlands län. De skogsvägar, som planlades genom styrelsens försorg, berörde merendels en stor mängd markägare, understundom 100-talet, vilket gjorde, att ett system med vägavgifter och årliga deklarationer bleve relativt svårhanterligt. Fasta andelstal torde nog här som regel vara att föredraga. Emellertid förekomme även skogsvägföretag med ett mindre antal delägare, och här syntes det lämpligt att möjligheten med vägavgifter stode öppen.

Skogsvårdsstyrelsen i Stockholms län. Ehuru behov av ändrade grunder för fördelning av väghållningsskyldigheten ej yppats inom länet, funne styrelsen de föreslagna ändringarna ur allmänna synpunkter välbefogade, varför de tillstyrktes. Vissa förhållanden, som vore lätta att konstatera, exempelvis fallande penningvärde (index) borde kunna få inverka på vägavgifternas storlek utan att ny förrättning behövde påkallas.

Skogsvårdsstyrelsen i Västmanlands län ansåg, att systemet med vägavgifter nog finge begränsas till samfälligheter med ett relativt litet antal intressenter.

Skogsvårdsstyrelsen i Uppsala län. Med hänsyn till olägenheterna med deklarationerna ansågs, att det vore lämpligare, att vägavgifterna i samband med förrättning fördelades efter andelar, grundade på avverkningskvantiteter, som årligen i medeltal kunde beräknas uttagas från varje fastighet.

Skogsvårdsstyrelsen i Gävleborgs län. Vid besiktning av underhållet av vägar hade i regel en avsevärd skillnad kunnat konstateras mellan tillståndet å vägar, vilkas underhåll varit helt beroende av utdebitering av medel på andelstal, och å vägar, vilkas underhåll bekostats av medel, som enligt överenskommelse utdebiterats som slitageavgift för all trafik på vägen. Genom införande av vägavgifter torde brister i underhållet lättare kunna beivras och skogsvägarnas standard höjas.

Skogsvårdsstyrelsen i Jämtlands län. Sommarvägunderhållet borde fördelas efter ett tvåprissystem, så att 2/3 av kostnaden ålades den under året utfraktade kubikmassan i förhållande till den använda väglängden (tonkilometer) samt återstående 1/3 efter andelstal. Vintervägh̊llningen borde fördelas endast efter kubikmassan i förhållande till väglängden.

Skogsvårdsstyrelsen i Västernorrlands län. Vintervägh̊llningen vore till sin natur av speciell karaktär. Genom en god planläggning av drivningarna och samråd mellan skogsägarna beträffande transporterna kunde vintervägh̊llningen göras billigare. För att stimulera därtill vore det lämpligt att låta fördelningsgrunden vara kvantiteten under vintern uttransporterat virke, eventuellt med hänsyn tagen till längden av den vägsträcka, som utnyttjades.

Skogsvårdsstyrelsen i Västerbottens län. Beträffande slitageersättning, som normalt erlades av trafikanter, vilka endast tillfälligt använde vägen, borde möjlighet finnas att vid förrättningen bestämma, efter vilka normer dylik ersättning skulle utgå och under vilka förhållanden denna ersättningsform skulle tillämpas.

Följande skogsvårdsstyrelser ha utan motivering uttalat sin anslutning till förslaget eller förklarat sig ej ha någon erinran att göra mot detsamma — i något fall med den reservationen, att förrättningsmännen borde ha fria händer att avgöra vilken metod (andelstal eller vägavgifter) som borde komma till användning i det särskilda fallet — nämligen skogsvårdsstyrleserna i *Kristianstads, Kronobergs, Älvsborgs, Kopparbergs och Norrbottens län.*

C. *I remissyttrandena framställda förslag, om ytterligare ändringar i lagen om enskilda vägar.*

Överlantmätaren i Värmlands län förordade, att en kombination av väghållningsskyldighet och slitageersättning skulle kunna tillåtas. Som exempel anfördes, att om på en väghållningsskyldig fastighet funnes en grusförekomst och det vid förrättningen ej vore möjligt att avgöra omfattningen av grustransporterna, det kunde vara

lämpligt att ålägga fastigheten skyldighet att utgiva slitageersättning för dessa transporter.

Vidare ansåg samme överlantmätare — liksom distriktslantmätaren Åseby i sitt yttrande — behov föreligga av en utvidgning av 2 §:s tillämpningsområde på sådant sätt, att vid förrättning skulle kunna uttagas erforderlig mark för upplagsplatser för virke.

Överlantmätaren i Västerbottens län ansåg, att slitageersättning borde, förutom skälig del i underhållskostnaden, kunna omfatta viss skälig del av byggnadskostnaden. För nytillträdande, mera stadigvarande intressenter borde, för förhindrande av spekulation, den i 9 § andra stycket angivna tiden om 5 år förlängas till åtminstone 10 år. Slutligen borde tillskapas möjlighet att fastställa dessa skyldigheter och rättigheter genom enklare förfarande än förrättning på platsen. Styrelsen för vägsamfälligheten kunde måhända få befogenhet att medgiva nytillträdande intressenter rätt att begagna vägen mot åtagande av de skyldigheter, som samtidigt i enlighet med vid förrättningen stadgade grunder ålades. Styrelsens beslut borde kunna godkännas av vederbörande distriktslantmätare och sålunda få sakrättslig verkan. Besvär skulle i vanlig ordning kunna föras över dennes beslut.

D. Senare inkommet remissvar.

Senare har inkommit ytterligare ett remissvar, nämligen från *distriktslantmätaren T. Torstensson i Hässleholm,* som skrivit den förut omnämnda uppsatsen "Något om vägdelning" i Svensk lantmäteritidskrift 1946 sid. 60. Torstensson anför i huvudsak följande.

Beträffande den under V behandlade frågan. Då fråga vore om rena skogsvägar torde man ej böra använda sig av taxeringsvärden utan i stället utgå från arealer, boniteter och relativ skogstillgång jämte använd väglängd. Därest emellertid fråga vore om väg, som användes även för andra ändamål än skogskörslor, syntes det vara en framkomlig metod att de använda skogsarealerna på lämpligt sätt taxerades för att kunna ingå i delaktighetsberäkning tillsammans med övriga områden och enheter, som skulle deltaga i väghållningen. Då fråga vore om fördelning av anläggningskostnad torde vissa jämkningar vidare motiveras av den större eller mindre nytta, som fastighet hade av väganläggningen. Beräkningen av delaktighetstalen vore emellertid en synnerligen svår uppgift, beroende på svårigheten att få fram något så när riktiga tal på inverkande faktorer och graden av deras inverkan. Av denna orsak kunde man ofta icke våga påstå, att en fördelning blivit rättvisare därför att man tagit hänsyn till flera samverkande faktorer, därest grunden för deras inverkan eller samverkan vore oviss eller osäker. Såsom framhållits i uppsatsen "Något om vägdelning" vore den gängse metoden för beräkning av delaktighetstal genom direkt proportionering i förhållande till trafikintensiteten och använd väglängd matematiskt riktig endast under den oriktiga förutsättningen att underhållskostnaderna

varierade proportionellt mot trafikintensiteten. — Väglagens princip om begagnande som grund för andelstalens bestämmande, ej nyttan, vore riktig.

Beträffande den under VI behandlade frågan. Det framlagda förslaget om vägavgifter vore tilltalande och syntes vara ägnat att medföra större möjlighet för förrättningsmännen att åstadkomma ekonomisk rättvisa. Nuvarande metoder med konsekvent bestämmande av fasta andelstal hade mången gång lett till framdeducerande av andelstal, som gjort sakägare och förrättningsmän betänksamma. Jämkningar hade måst vidtagas. Vägavgifter borde användas endast för underhållskostnaderna och endast för avsalutransporter. Man kunde ifrågasätta, huruvida de fastigheter, som skulle åtnjuta förmånen av att utgöra huvuddelen av väghållningskostnaden i form av vägavgifter, skulle äga röstetal och andel i vägsamfälligheten i förhållande till fastighetens hela framdeducerade andelstal och sålunda med hela nämnda andelstal bidraga till beslut, innebärande utgifter för dem som endast hade delaktighetstal och ej avgifter. Viss osäkerhet förelåge ju beträffande inlevererandet i framtiden av avgifterna (uttransporterna komme kanske att ske åt annat håll, på en ny allmän väg etc. och då komme avgifter ej att behöva erläggas). — Huruvida tonkilometer eller sektionsindelning borde tillämpas borde bedömas från fall till fall. — En nackdel med vägavgifterna vore, att de ej skulle kunna ändras utan ny förrättning. Det ifrågasattes, huruvida vägavgifterna ej skulle kunna bestämmas vid vissa à-priser på förnödenheter och tjänstbarheter, t. ex. väggrus och dagsverken, och att avgifterna sedan kunde variera automatiskt i förhållande till de à-priser, som sedan årligen av det allmänna åsattes dessa enheter.

E. Något om skogsvägarna Gebbarskogsvägen och Öratjärnsvägen i Hälsingland.

Den 30 september 1948 besåg undertecknad tillsammans med jägmästaren Lindfelt vissa skogsvägar i Hälsingland. Närvarande voro även jägmästarna vid skogsvårdsstyrelsen i Gävleborgs län Bristulf och Bovallius samt förvaltaren Edlund vid Marma-Långrör A/B, den senare ordförande i styrelsen för Gebbarskogsvägens vägsamfällighet.

Gebbarskogsvägen är en nybyggd enskild skogsväg väster om Färila och är enbart avsedd för skogskörslor. Väghållningsskyldigheten har fördelats genom förening mellan delägarna utan förrättning. Byggnadskostnaderna ha fördelats efter andelstal men underhållskostnaderna uttagas genom vägavgifter.

Andelstalen för byggnadskostnaderna ha bestämts på grundval av areal och väglängd. Vägen är indelad i fyra sektioner. Bonitet och faktiskt virkesförråd ha ej ingått i beräkningarna av andelstal, men en fastighetsägare, som inom båtnadsområdet har ett skifte med låg bonitet och ringa skogstillgång, har — med hänsyn särskilt till att han har svag ekonomi — ej fått någon andel i byggnadskostnaderna. I stället har överenskommits, att han skall erlägga dubbel vägavgift, när han uttransporterar virke på vägen.

Samfällighetens ekonomi är god och vägavgifterna äro relativt låga (1—2 öre per kbf). Differentiering av avgifternas storlek sker med hänsyn till virkessortimen-

tens vikt. Det lättare barrvirket belägges med en avgift av 1 öre och det tyngre lövvirket med 2 öre per kbf. Genom vägavgifterna ha samlats så stora belopp, att vissa förbättringsarbeten på vägtrummor etc. nu kunna göras med fonderade medel.

Man har de bästa erfarenheter av vägavgifter så som de praktiserats i Hälsingland och man ansåg det "nödvändigt" att den möjligheten stod öppen att ordna frågan om väghållningskostnaden. Vägavgifter skulle ha praktiserats i stor utsträckning under den tid, då 1926 års lag om enskilda vägar gällde.

Man hade den uppfattningen, att byggnadskostnaderna borde utgå efter andelstal och avgifterna begränsas till underhållskostnaderna. Det vore lämpligt att för underhållskostnaden ha en låg grundavgift på andelstalen och därutöver vägavgifter på sätt nyss sagts. Vinterväghållningen borde bekostas av dem, som hade behov av vägen vid den aktuella tiden. Vid vägavgifternas bestämmande vore det vanskligt att gå in på en differentiering av sortimenten. Däremot kunde och borde en differentiering ske med hänsyn till vikten och med en sådan metod blev också den lättare brännveden och andra mindre bärkraftiga sortiment gynnade. Utgifterna kunde beräknas bli förhållandevis så låga, att en ytterligare differentiering knappast inverkade på möjligheterna att få fram de mindre bärkraftiga sortimenten. — Vägavgifterna borde i princip avse den *tunga* trafiken och borde ej vara begränsade till virkestransporter. Mjölktransporter borde ej räknas till den tunga trafik, på vilken vägavgifter skulle få uttagas, utan borde inräknas i vad som uttogs i form av grundavgift på andelstalen. Det var ett önskemål, att samfällighetsstyrelse fick taga ut slitageersättning av andra än delägarna utan att sådan ersättning för var och en bestämts vid förrättning. Storleken av en allmän avgift för slitage kunde möjligen bestämmas vid förrättning.

Det framhölls vidare såsom mycket angeläget, att samfälligheten skulle på stämma äga fastställa storleken av avgifterna och att denna fråga ej skulle behöva handläggas vid förrättning. Det ansågs dock acceptabelt med en sådan ordning, att vid förrättning bestämdes maximi- och minimiavgift och att samfälligheten hade att hålla sig inom sålunda fixerade gränser för avgifterna.

Slutligen framhölls, att samfällighet borde vara befriad från skatt på fonderade medel.

Även beträffande Öratjärnsvägen i Arbråtrakten, som också är en ren skogsväg, har överenskommelse träffats om tillämpning av vägavgifter på underhållskostnaderna. Byggnadskostnaderna ha fördelats efter andelstal, beräknade på grundval av areal och väglängd (sektionsindelning). Jämkning har i enstaka fall skett på grund av bonitet och möjligen i något fall på grund av virkesförrådets ringa omfattning. Vägen leder till ett par fäbodområden, där man avser att i framtiden ha kreatur på sommarbete.

VII. Slutligt förslag.

Sedan lantmäteristyrelsen och skogsstyrelsen fått del av utredningsmaterialet, ha styrelserna gemensamt dryftat de föreliggande frågorna.

Vad först beträffar *den under V behandlade frågan om grunderna för fördelningen av väghållningskostnaden,* då fråga är om skogsvägar, torde man som utgångspunkt böra taga *nyttoområdets produktiva areal* och *den väglängd,* som tages i anspråk av de olika fastigheterna. Dessa faktorer kunna på ett relativt enkelt sätt fastställas. Meningarna synas vara delade, om, huruvida man bör räkna med tonkilometer eller bestämma en sektionsindelning, och det torde ej finnas anledning att i detta avseende binda förrättningsmännen genom någon instruktion. I regel är det måhända enklast att tillämpa sektionsindelningen.

När man kommer in på övriga faktorer, som böra inverka på andelstalen, är först att märka, att — såsom skogsstyrelsen framhållit i sitt yttrande till vederbörande riksdagsutskott — andelstalen i vissa fall ej kunna 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 från fall till fall mycket skiftande och de faktorer, som böra inverka på väghållningsbördans fördelning växla även temporärt. 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.

Boniteten torde kunna sägas giva uttryck för en fastighets beräknade begagnande av en skogsväg på längre sikt. *Det faktiska virkesförrådet eller den relativa skogstillgången* har större betydelse för bedömande av begagnandet på kortare sikt. Användningen av båda dessa faktorer bör således tillgodose en strävan att komma fram till ett skäligt medelvärde. Såsom förut framhållits kan det — för att taga ett mera teoretiskt betonat ytterlighetsfall — ej vara skäligt att en fastighet med hög bonitet men utan avverkningsbar skog under exempelvis 20 år skall betala större bidrag än en fastighet med lägre bonitet men med stort förråd av avverkningsmogen skog. Redan räntesynpunkten motiverar 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 därför kunna användas som allenast *jämkningsfaktorer* utan samma grund-

läggande betydelse som arealen och väglängden. Med hänsyn till att vägbyggnadskostnaderna äro av helt annan storleksordning än underhållskostnaderna och boniteten till skillnad från den relativa skogstillgången 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.

Vad slutligen beträffar frågan om fastigheternas *taxeringsvärden* såsom grund för beräkning av andelstal i skogsvägar, gäller enligt 9 § kommunalskattelagen, att taxeringsvärdet på en fastighet i princip skall vara värdet efter ortens pris (allmänna saluvärdet). Område, som utgöres av skogsmark och växande skog, skall upptagas till det värde, det kan anses äga vid ett efter rationella grunder bedrivet skogsbruk. Enligt anvisningarna till 9 § skola för jordbruksfastighet till den del den utgöres av skogsmark med däråvarande växande skog gälla vissa uppskattningsgrunder. Man skiljer då mellan skogsmark, växande skog och särskild förmån å skogsmarken.

Skogsmarken skall värdesättas efter sin normala avkastningsförmåga. Denna skall beräknas genom värdering i penningar av den årliga virkesavkastning, som anses kunna erhållas under antagande att marken vore beväxt med ett tillfredsställande samt å behöriga åldrar fördelat virkesförråd (normal skogstillgång). Den normala årliga virkesavkastningen uppskattas i kbm per hektar såsom uttryck för markens virkesproducerande förmåga (bonitet). Från det därefter beräknade värdet i penningar av den sålunda uppskattade normala årsavkastningen avdrages 3/10-delar för kostnader för skogens vård, förvaltning, vägbyggnadsunderhåll m. m. Det sålunda reducerade värdet anses utgöra nettovärdet på ett års normal avkastning per hektar skogsmark. Skogsmarkens avkastningsvärde per hektar anses utgöra så många gånger nettovärdet på ett års normala avkastning som bestämmes i skogsvärderingsinstruktionen.

Växande skog skall värdesättas med hänsyn till det skick, vari den faktiskt befinner sig, och den avkastning i penningar (värdeavkastning), som för framtiden därur kan uttagas under förutsättning av en rationellt driven hushållning. Om normal skogstillgång förefinnes, sättes värdet till det antal gånger nettovärdet på ett års normala avkastning, som bestämmes i skogsvärderingsinstruktionen. Avviker skogstillgången från det normala, fastställes den växande skogens värde med hänsyn till skogstillgångens förhållande till normal sådan (relativ skogstillgång).

För närvarande är under utredning att för fastighetstaxeringen fastställa nya grunder, som alltså skulle komma att tillämpas vid taxeringen 1950.

Fastighetstaxeringen ger sålunda ett uttryck för värdet av avkastningen. Begagnandet av en ren skogsväg torde stå i visst förhållande till detta värde. Icke desto mindre torde taxeringsvärdena ej vara användbara som grund för bestämmande av andelstal. De relativt smala nyttoområdena kunna ej bedömas med hänsyn till taxeringsvärdena, som i regel gälla för större fastighetsenheter eller fastighetskomplex.

Från skogsstyrelsens sida har framhållits såsom särskilt angeläget, att *skogshus-*

hållningssynpunkter få göra sig gällande vid fördelning av väghållningsskyldigheten skogsfastigheter emellan. I flera remissvar har också förordats, att nyttan av vägen finge påverka delaktigheten.

Angående innebörden av begreppet god skogshushållning, jämför betänkande med förslag till ny flottningslagstiftning, avgivet den 14 december 1916, särskilt kommentaren till 29 § flottningslagen, sid. 395—409.

Enligt väglagen i dess nuvarande lydelse skall vid väghållningsskyldighetens fördelning hänsyn tagas till nyttan endast så till vida, att ej på någon fastighet må läggas större andel än som svarar mot dess nytta av vägen. 1935 års sakkunniga anförde (sid. 92) som skäl för att bibehålla principen om fördelning efter begagnandet eller trafikens omfattning, att trafikintensiteten ofta vore ett påtagligt uttryck för nyttan samt att det vore rimligt, att bidragens storlek i viss mån rättades efter den grad, i vilken den ene eller den andre genom den av honom bedrivna trafiken orsakade slitage på vägbanan och därmed ökning av väghållningsbördan. I uttrycket begagnande av vägen torde ligga — säga de sakkunniga — att hänsyn skall tagas icke blott till trafikmängden utan även till den större eller mindre sträcka av vägen, som trafikeras av den ene eller den andre samt jämväl till färdsättet och trafikmedlens art. Med begränsningen av väghållningsskyldigheten till vad som svarade mot nyttan av vägen liksom även det för inträde av vägbyggnadsskyldighet gällande kravet på "synnerlig vikt" torde följa, att fastighet ej tvångsvis finge belastas med väghållning i en omfattning, som icke stode i rimlig proportion till fastighetens värde och avkastning. Teoretiskt kunde man även tänka sig — säga de sakkunniga slutligen — att hänsyn toges till förmågan att bidraga till kostnaderna, men en sådan regel skulle lätteligen i praktiken komma att tillmätas för stor betydelse på de övriga relevanta omständigheternas bekostnad samt medföra ökad risk för att verkställda regleringar skulle behöva rubbas i anledning av inträdda ändringar av de förhållanden, som legat till grund för fördelningen.

Man kan väl hysa vissa betänkligheter mot att i 11 § i väglagen införa en specialbestämmelse, innebärande att vid väghållningsskyldighetens fördelning hänsyn vid sidan om begagnandet av vägen skall tagas till främjande av god skogshushållning. Med hänsyn till syftet med skogsvägarna, synas emellertid 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 blir större. Detta medför ökade inkomster av vägavgifter i de 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.

Det föreslås alltså att som andra stycke i 11 § i väglagen införes ett stadgande av innehåll att i fråga om fördelningen av väghållningsskyldigheten skogsfastigheter emellan må, där särskilda skäl därtill äro, jämkning ske med hänsyn till vad som kan finnas skäligt för främjande av god skogshushållning. Jämkningen bör sålunda ej ske på bekostnad av fastigheter, som ej använda vägen för skogskörslor.

Resultatet av utredningen i vad den avser frågan om grunderna för fördelningen av väghållningskostnaden, då fråga är om skogsvägar, är alltså följande.

Utgångspunkt och grundläggande faktorer böra vara den produktiva arealen av i varje fastighets andel i nyttoområdet på ömse sidor om vägen samt den väglängd varje fastighet tar i anspråk. Såsom jämkningsfaktorer bör, när särskilda skäl därtill äro, hänsyn tagas dels till vad som kan finnas skäligt för främjande av god skogshushållning, varom tilläggsbestämmelse bör införas i 11 § i väglagen (bil. 1), dels ock till bonitet och faktiskt virkesförråd. Däremot torde taxeringsvärdena åtminstone endast i undantagsfall vara ägnade att läggas till grund för beräkningarna. Därjämte kunna i speciella fall andra omständigheter spela in, exempelvis beskaffenheten av de trafikmedel, som skola användas på vägen, om olikhet i detta hänseende kan beräknas föreligga delägarna emellan.

Vad beträffar *den andra huvudfrågan, om införande av vägavgifter (behandlad under VI i denna promemoria)* synes det vara ett allmänt önskemål, att en sådan form för fullgörande av väghållningsskyldigheten skall stå till buds. Systemet torde också stå i god överensstämmelse med väglagens grundläggande princip, att väghållningsskyldigheten skall fördelas efter omfattningen av begagnandet av vägen. De svårigheter och olägenheter, som äro förknippade med avgiftssystemet, ha föranlett, att i remissvaren framhållits angelägenheten av att det får ankomma på förrättningsmännens bedömande, om systemet i visst fall skall tillämpas. Som ett uttryck för att systemet endast är avsett att tillämpas, där förutsättningarna därför äro gynnsamma, bör måhända i lagtexten (bil. 1) inskjutas orden "där det finnes lämpligen kunna ske". Systemet torde främst böra tillämpas på vägar, som till sin karaktär äro mera utpräglade skogsvägar.

I remissvaren har vidare ifrågasatts att i olika avseenden begränsa avgiftssystemet i tillämpningen. Ehuru den föreslagna lagtexten ger möjlighet att uttaga hela väghållningsskyldigheten i form av vägavgifter, har den emellertid också fått en sådan utformning, att avgifterna kunna begränsas till exempelvis enbart vägunderhållet eller vinterväghållningen eller del av dessa. De synpunkter, som anförts i remissvaren, innefatta värdefulla bidrag till frågan hur de allmänt hållna bestämmelserna böra omsättas i praktiken. Det synes önskvärt att man, åtminstone till dess erfarenheter vunnits om tillämpningen av vägavgifter, ger förrättningsmännen relativt fria händer att från fall till fall bedöma hur systemet lämpligen bör tillämpas.

Med hänsyn till att bestämmelserna om vägavgifter sålunda endast öppna *möjlighet* till tillämpning av avgifter om och i den mån det befinnes lämpligt i det särskilda

fallet, kan ifrågasättas, huruvida icke — såsom i ett par remissvar förordats — möjligheten bör utsträckas även till andra varuslag än virke. För närvarande torde en sådan utsträckning dock ej böra ske. Önskar man göra en sådan utvidgning framdeles, sker det formellt genom ett par smärre ändringar i den föreslagna lagtexten.

En fråga som har särskild betydelse, om man inför ett system med vägavgifter, är, i vilken ordning avgifterna skola bestämmas och hur ändring av avgifterna skall ske. Det har anmärkts, att det är alltför omständligt att i dessa avseenden kräva förrättning med möjlighet att överklaga förrättningsmannens beslut domstolsvägen.

De olika möjligheter, som här äro tänkbara, torde vara följande:

1) Avgifterna fastställas vid förrättning. Överklagande kan ske till domstol, såvida ej fullföljdsförbud föreskrives. Ändring i avgifterna sker vid ny förrättning i samma ordning som avgifterna fastställts.

2) Avgifterna bestämmas av länsstyrelse, eventuellt efter förslag antingen av förrättningsman eller av delägarna på grund av beslut, som fattats på sammanträde enligt väglagens bestämmelser. Klagan torde i sådant fall få föras hos regeringsrätten. Ändringar i avgifterna beslutas likaledes av länsstyrelsen. Denna metod ansluter sig till den som tillämpas i flottningslagstiftningen.

3) Avgifterna beslutas av delägarna på sammanträde enligt väglagen med klagorätt för delägare hos länsstyrelse eller rätt för delägare att efter stämning vid domstol föra talan mot beslutet. Avgifterna ändras i enahanda ordning.

4) Avgifterna fastställas av skiljemän, mot vilkas beslut klagan ej får föras, och ändringar i avgifterna ske sedermera genom enahanda förfarande.

Det starkaste och sannolikt avgörande skälet för att avgifterna måste fastställas och ändras vid förrättning är, att avgifterna äro avsedda att tillämpas som ett komplement till andelssystemet. Andelstal skola alltid bestämmas och ligga till grund för bestämmande av storleken av delägarnas andelar i vägen, ansvarighet, rösträtt etc. och i regel även för uttagande av viss del av väghållningsskyldigheten. Användes vägen för annat än virkestransporter, måste således denna användning ersättas efter andelstal. Vidare får man räkna med att kostnaderna för vägens byggande i regel komma att uttagas på grund av andelstal och vägavgifterna begränsas till underhållskostnaderna. Det är då olämpligt att låta avgifternas storlek bestämmas i annan ordning än andelstalen. Det kan kanske i vissa fall uppkomma svårigheter att fastställa relationen mellan andelstalen och vägavgifterna. Skulle olika instanser ha avgörandet, skulle konflikt kunna uppstå mellan avgörandena. Det är över huvud taget olämpligt med en ordning, enligt vilken olika frågor i ett förfarande skola avgöras i olika ordning. Ärendets behandling främjas av att samma myndighet eller organ har att bestämma i alla delar.

Härtill kommer, att farhågorna för förrättnings- och domstolsförfarandets omständlighet ej få överdrivas. Förrättningsförfarandet är i själva verket både praktiskt och relativt enkelt. Det innebär i realiteten endast att en sakkunnig och i förevarande frågor väl insatt tjänsteman mot en ringa avgift för delägarna söker få till stånd en förening mellan dem och, om detta ej lyckas, själv meddelar ett opartiskt

beslut om avgifternas storlek. Den utredning, som måste göras vid en förrättning, torde vara nödvändig, vilken form man än använder för avgifternas fastställande. Om förrättningssammanträde med delägarna om ändring av avgifterna hålles i anslutning till den vanliga årsstämman, framstå olägenheterna av ett förrättningsförfarande för sådan ändring som så mycket mindre. Man får vidare i detta sammanhang ej underskatta betydelsen av att frågan får behandlas vid sammanträde med delägarna på platsen under opartisk, sakkunnig ledning. Möjligheterna till kompromiss och enighet främjas härigenom mera än i ett förfarande, där myndighet har att verkställa prövning på grundval av skriftliga handlingar. Lantmäteristyrelsen torde ställa i utsikt att förrättningar för ändring av vägavgifter — vilka förrättningar kunna beräknas bli relativt enkla — få utföras med förtursrätt.

Vad man kanske anser innebära den största olägenheten med förrättningsförfarandet är, att förrättningsmannens beslut om fastställande av avgifter eller ändring av avgifter skall kunna överklagas hos domstol och fullföljas genom domstolsinstanserna. Fullföljdsförbud beträffande den del av förrättningsmannens beslut, som avser avgifternas storlek, torde vara otänkbart. Frågan är av för stor och ingripande betydelse för den enskildes rätt för att en så extraordinär anordning skulle kunna godkännas. Man torde emellertid ej heller få överdriva de praktiska olägenheterna av att domstolsförfarandet står öppet för missnöjd delägare. Kostnaderna torde å ena sidan verka avhållande från okynnesklagan och å andra sidan kan frågan ha den ekonomiska betydelse, att ett domstolsförfarande kan vara väl motiverat. För övrigt gäller det ju här att legalisera ett förfarande, som i många fall visat sig genomförbart på överenskommelsens väg. Överenskommelserna torde alltjämt bli den naturliga och vanliga formen för frågornas lösande och överenskommelserna torde främjas av att möjlighet finns att få ett avgiftssystem genomfört även om någon utan godtagbara skäl motsätter sig förfarandet.

Ehuru det nu anförda torde utgöra avgörande skäl för att vägavgifterna bestämmas och ändras vid förrättning i samma ordning som andra frågor enligt väglagen skall i det följande i korthet anföras vissa speciella synpunkter på övriga tänkbara möjligheter att anordna prövningen av avgifternas storlek.

Bestämmande av avgifterna torde ej lämpa sig för skiljemannaförfarande. Frågan kan vara av teknisk natur och synes kräva sådan fackkunskap, att skiljemannaförfarande ej är lämpligt. Framför allt torde man kunna riskera att anknytningen till frågan om andelstal ej på ett tillförlitligt sätt beaktas av skiljemän. Det är så mycket mer äventyrligt som fördelen med skiljemannaförfarandet ligger däri, att beslutet ej får överklagas. Därtill kommer, att skiljemannaförfarandet torde ställa sig relativt kostbart och det skulle kanske i de flesta fall ej visa sig innebära någon förenkling av förfarandet. Detta alternativ torde på nu anförda skäl kunna lämnas helt ur räkningen.

En metod, som med hänsyn till kravet på enkelhet och smidighet kan synas tilltalande, är att överlåta åt sakägarna själva att på stämma besluta om avgifterna. En sådan metod skulle främst bygga på tanken, att förening i de flesta fall torde vara möjlig och att ett majoritetsbeslut ej innebär risk om klagomöjligheter finnas.

Man torde få kombinera denna metod med klagorätt till länsstyrelse, eftersom man knappast bör bygga på bestämmelsen i 58 § väglagen, att medlem av samfälligheten, som menar att stämmobeslut kränker hans rätt som medlem i samfälligheten, äger stämma styrelsen till domstol.

Fråga är emellertid om detta förfarande kan anses betryggande. Man kommer att sakna garanti för en sakkunnig, objektiv prövning. I synnerhet i fall, då vissa delägare skola betala på grundval av andelstal och vissa i form av vägavgifter, synes det otillfredsställande att avgörandet om avgifternas storlek ligger i delägaremajoritetens hand. Att då bygga minoritetsskyddet endast på klagorätten hos länsstyrelsen är ej helt tillfredsställande. Det vore då kanske att föredraga att stadga underställningsskyldighet hos länsstyrelsen, vilket i realiteten skulle vara detsamma som en förslagsrätt för stämman med fastställelse av avgifterna hos länsstyrelsen. Som förut nämnts torde emellertid en prövning vid förrättning ställa sig lika enkel som en underställning till länsstyrelsen och handläggningen främjas otvivelaktigt av att ärendet behandlas vid sammanträde på platsen.

Friheten för delägarna att själva bestämma angående vägavgifternas belopp torde sålunda böra inskränkas till möjligheten att träffa överenskommelse. Sådan överenskommelse är bindande för den som biträtt densamma, men den har ej sakrättslig verkan (jämför 34 § samt motiven N. J. A. II 1940 sid. 389 o. f.). På denna väg kan måhända ändring av avgifternas storlek, oberoende av vad som bestämts vid förrättning, ske i åtskilliga fall utan att ny förrättning behöver påkallas. I vart fall blir en förrättning för konfirmerande av träffad överenskommelse både enkel och billig.

Den metod, som tillämpas i flottningslagstiftningen, nämligen att länsstyrelsen på förslag av förrättningsmannen fastställer avgifterna och likaledes beslutar om ändringar av avgifternas belopp, är måhända en lösning, som skulle kunna godtagas, om man anser, att förrättningsförfarandet är otjänligt för fastställande och ändring av vägavgifternas belopp. Ett utkast till lagändring med detta system bifogas (bil. 2).

Den invändning, som främst drabbar detta system, är som förut anförts dualismen i prövningen, eftersom övriga frågor rörande vägföretag avgöras vid förrättning och i domstolsväg. Därtill kommer, att det är tveksamt, huruvida man med detta system vinner något i förenkling och kostnad i jämförelse med förrättningsförfarandet.

Det må slutligen framhållas, att det under alla förhållanden torde vara nödvändigt att konsekvent tillämpa samma metod för fastställelse och ändring av avgifterna. Man torde sålunda näppeligen kunna 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 nu verkställda undersökningen är alltså, att vägavgifterna böra fastställas vid förrättning och ändras i samma ordning. Den avvikelse som här är möjlig är, att delägarna träffa överenskommelse, som blir bindande dem emellan men ej för ny delägare, såvida han ej biträder överenskommelsen. Vidare böra delägarna kunna få viss frihet i fråga om bestämmande av avgifternas storlek genom

att vid förrättningen endast fastställes maximum och minimum för avgifterna, inom vilka gränser stämman genom majoritetsbeslut år från år sålunda har att röra sig. Det bör emellertid betonas, att vid förrättningen dessa gränser måste dragas relativt snäva, så att delägarnas frihet ej kan missbrukas av en majoritet till förfång för minoriteten.

Nästa fråga är, huruvida *slitageersättning* enligt 9 § tredje och fjärde styckena i väglagen skall kunna bestämmas i form av vägavgifter. Stadgandena om slitageersättning ha följande lydelse: "Varder fastighet, *för vilken enligt 7 § upplåtes rätt att begagna väg såsom farväg,* icke förpliktad att med viss andel deltaga i väghållningen, åligge fastigheten skyldighet att utgiva ersättning för den slitning av vägbanan, som beräknas uppkomma genom vägens begagnande för fastigheten. Ersättningen 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 motiven till 9 § tredje stycket anföres bl. a. (S. O. U. 1938:23 sid. 88—89 och 79—81): "De sakkunniga finna alltså att ett tillfälligt behov att begagna annans väg visserligen mången gång kan med fördel tillgodoses utan att samfälld väghållning behöver inträda, nämligen sålunda att vägrätten upplåtes mot skyldighet att gälda intrångs- och slitageersättning, men att möjlighet att ålägga väghållningsskyldighet icke bör uteslutas på den grund allenast att vägbehovet är blott tillfälligt. Det torde böra lämnas lagtillämparen viss frihet att med hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet välja mellan verklig väghållningsskyldighet för innehavaren av den tillfälliga vägrätten och förpliktelse för honom att gälda slitageersättning. — Emellertid kan det tydligen förekomma att även ett tillfälligt vägbehov är hänförligt till en fastighet. Särskilt inträffar detta, då fråga är om skogsavverkning eller annat tillfälligt utnyttjande av naturtillgångar å en fastighet samt dennas ordinarie vägar ej äro tillräckliga för utforslingen av alstren. — Tillfälliga vägbehov kunna vidare föreligga t. ex. för att till ett byggnads- eller jordförbättringsarbete hämta varor från plats, till vilken stadigvarande vägförbindelse med fastigheten ej erfordras, eller då en industriell inrättning har att leverera sina produkter å viss plats under en måhända ganska lång men dock ej obegränsad tid, eller då en fastighets ordinarie vägförbindelse tillfälligt är oframkomlig på grund av naturhändelse eller ombyggnad av vägen. — Man lärer icke kunna utgå från att ett tillfälligt vägbehov alltid kan tillfredsställas utan legal vägrätt. Erfarenheten bestyrker att oginhet eller vinningslystnad stundom omöjliggöra ett avtalsmässigt ordnande av saken på antagbara villkor. Särskilt sedan numera timmertransporterna i allt större omfattning verkställas med lastbilar, kan det ej vara tillräckligt att beträffande utfraktningen av skogsprodukter hänvisa till lovligheten för envar att färdas över ägor, som icke kunna skadas av trafiken. — Begagnas åter befintlig väg, kan trafiken med laga verkan förbjudas av vägägaren. *Det förfarande, som erfordras för fastställelse av vägrätt och villkoren för densamma, kan med hänsyn till rättssäkerhetens krav icke göras hur summariskt som helst,* varför proceduren möjligen i vissa fall, såsom där vägbehovet är mycket kortvarigt, torde komma att te sig jämförelsevis omständlig. Men häri kan dock ej ligga något skäl att utesluta vägrätt. *Blotta möjligheten att tvångsvis erhålla sådan*

rätt lärer för övrigt underlätta tillkomsten av uppgörelse i godo på rimliga villkor. — Måhända kunna stadganden om vägrätt mot ersättningsskyldighet i fall, där trafiken icke eljest, mot vederbörande rättsägares förbud får äga rum, bidraga till att skingra en på vissa håll rådande föreställning, att väghållare sakna rättsskydd mot tillfällig körtrafik å deras väg. Men om bestämmelserna kunna verka i sådan riktning, innebär detta intet avskräckande. Att en dylik föreställning ej sällan utnyttjas så, att andra än väghållarna trafikera deras väg utan att gottgöra dem för slitage och skada, är närmast att betrakta som ett missförhållande."

Av dessa uttalanden i motiven framgår, att det närmast är för att bestämma tillfällig *vägrätt* för viss fastighet som förrättningsförfarande är erforderligt. Den som har ett sådant behov av vägen skall kunna vid förrättning bereda sig rätt att använda vägen. Så bör förhållandet väl även framdeles vara ordnat. Man tänker sig däremot att uppgörelse under hand i regel skall kunna ordnas angående ersättningens storlek. Endast då sådan uppgörelse ej kan ordnas behöver förrättningsförfarande tillgripas för att på bestämda villkor bereda vägrätt åt fastighet, som har tillfälligt behov därav. Vad som nu närmast synes önskvärt är, att vid förrättning skall kunna bestämmas att om en utomstående fastighet vill begagna vägen för exempelvis virkestransporter, avgiften skall utgå efter viss grund, som bestämts vid förrättningen. Om systemet med vägavgifter tillämpas, skulle då vid förrättningen kunna bestämmas avgiftens storlek även för fall, då en utomstående begagnar 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 är dock kanske ej lämpligt och riktigt. Möjligheten för en fastighet, som framdeles får behov av tillfällig vägrätt, att påkalla prövning av villkoren därför torde böra stå öppen.

En praktiskt framkomlig väg är måhända, att förrättningsmännen — vid sidan av väglagens föreskrifter — gör en anteckning i protokollet, att sakägarna enats om att avgifterna för slitageersättning böra 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 är, att förrättningsmännen kunna ha skäl att taga häsyn till eventuella slitageersättningsavgifter, då de bestämma maximum och minimum för vägavgifter. Om man redan vid förrättningen kan aktualisera något fall, för viss fastighet, får man fram ett för detta fall bindande beslut, som därjämte torde bli prejudicerande. Sistnämnda metod torde innefatta den bästa lösningen av frågan.

De lagändringar, som i detta hänseende böra ifrågakomma, torde sålunda kunna inskränkas till dels ett tillägg till 33 §, att ersättning enligt 9 § tredje stycket även

skall kunna bestämmas i form av vägavgifter och dels en däremot svarande ändring i 9 § fjärde stycket.

I en ny paragraf 63 a föreslås bestämmelser angående uppgiftsskyldighet för dem som transportera virke på vägen. I regel komma måhända uppgifter endast att begäras i efterhand, men möjlighet bör föreligga att även införskaffa förhandsuppgifter, om så skulle finnas erforderligt för förskottsbetalning eller av annat skäl. I paragrafen har upptagits bestämmelse att länsstyrelse skall kunna ålägga den som försummat att lämna uppgifter vid vite att fullgöra skyldigheten. Då fordrade uppgifter ej inkomma torde det emellertid stå samfällighetsstyrelsen fritt att, i stället för att utnyttja detta tvångsmedel, grunda debitering på annan bevisning eller på uppskattning. Det får då ankomma på den som anser sig ha blivit påförd för högt belopp att styrka detta. Sker det först inför domstol, torde domstolen vid bestämmande av rättegångskostnader beakta, att den för höga debiteringen berott på försummelse att tillhandahålla uppgifter.

Vissa specialfrågor uppkomma vidare i samband med införande av ett system med vägavgifter.

Bestämmelserna i 65 § om ny förrättning, när ändrade förhållanden uppkommit, torde ej vara till fyllest beträffande möjligheterna att få avgifterna ändrade. Man måste räkna med att vid förrättningen viss osäkerhet kan föreligga om behovet av inkomster för vägsamfälligheten genom vägavgifter och att möjlighet då bör föreligga att få dem ändrade även om ändrade förhållanden ej inträtt. På grund härav föreslås en tilläggsbestämmelse i 65 § av innebörd att frågan om ändring av avgifterna må upptagas vid 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. Anses vid förrättningen att risk föreligger för att ändring kan behöva ske tidigare än efter fem år, kan sålunda giltighetstiden begränsas. Vid sådan ny förrättning bör såväl frågan om avgiftssystemets fortsatta tillämpning som avgifternas storlek kunna tagas under ny prövning.

I ett remissvar har ifrågasatts att den i 9 § andra stycket meddelade bestämmelsen, att då rätt upplåtes för fastighet att begagna väg, skyldighet kan åläggas att ersätta skälig del av byggnadsarbete, som utförts under de senaste fem åren, borde ändras så att tiden utsträcktes till åtminstone tio år. Denna fråga torde ligga vid sidan av nu ifrågavarande utredningsuppdrag utom såvitt den har betydelse för frågan om vägavgifter. För att i ett fall, då avgiftssystemet tillämpas, en ny intressent ej skall kunna undandraga sig skyldighet att betala den del av vägavgifterna, som SSR kallar amorteringsavgift, föreslås en bestämmelse i 33 § om undantag från tidsbegränsningen i 9 § andra stycket i nu ifrågavarande fall.

Det kan måhända ifrågasättas — såsom skett i ett remissvar — huruvida bestämmelserna om vägavgifter lagtekniskt ha sin rätta placering i 33 §, eftersom de i denna paragraf uppräknade frågorna i regel hänföra sig till tidigare i lagen meddelade bestämmelser av saklig innebörd. Frågan om andelstal, vilka ju alltjämt äro tänkta som den primära formen för fördelning av kostnaderna för den gemensamt utförda väghållningsskyldigheten, är emellertid ej upptagen i första avdelningen av

2 kap. i väglagen. Först i 33 § föreskrives, att vid förrättning skall tillses, hur stor andel av väghållningsskyldigheten, som skall åligga envar fastighet (andelstal). På grund härav och med hänsyn till innehållet i de paragrafer, som föregå 33 §, har det synts ej vara tekniskt möjligt eller lämpligt att upptaga bestämmelserna förrän i sistnämnda paragraf.

Vidare må i denna sammanfattning angående systemet med vägavgifter erinras om vad tidigare i denna promemoria anförts i följande hänseenden.

Ehuru kostnader för väghållningen uttagas i form av vägavgifter, bibehållas andelstalen i sin helhet som uttryck för varje delägares andel i vägsamfälligheten och andelstalen skola således alltjämt ligga till grund för ansvarighet, rösträtt, extra utdebitering m. m. Principen bör vara den, att delägaren på grund av andelstalet deltar i väghållningen, ehuru debitering sker först i samband med att han uttransporterar virke och då på grundval av de bestämda vägavgifterna.

Angående debitering, uppbörd och förmånsrätt bör för vägavgifterna gälla motsvarande vad som är stadgat för bidrag på grund av andelstal.

SSR har ifrågasatt en utvidgning av förmånsrättsinstitutet, så att den som lämnar förlag till vägsamfällighet skulle få förmånsrätt i samfällighetsdelägarnas fastigheter. Samfälligheten åtnjuter nu förmånsrätt i delägarnas fastigheter för bidrag till samfällighetens utgifter. Det synes tveksamt, om man här skulle kunna konstruera en dubbel förmånsrätt, så att även samfällighetens borgenärer skulle kunna komma i direkt åtnjutande av sådan förmånsrätt.

Övergångsbestämmelserna ha konstruerats så, att beträffande äldre vägföretag ny förrättning bör kunna påkallas för övergång till det nya systemet. Det får emellertid ankomma på förrättningsman att vaka över att övergång mot delägares bestridande ej sker, där det visas, att det skulle vara till uppenbar skada för delägaren.

Slutligen antecknas vissa yrkanden, som framställts i remissvaren och som ej berörts i det föregående.

SSR har ifrågasatt ändring av amorteringsreglerna för lån ur skogsväglånefonden av innebörd att återbetalning ej skulle behöva ske i jämna annuiteter.

Önskemål har framställts om befrielse från skatt för vägsamfällighets fonderade medel. De bestämmelser, som här äro aktuella, äro 5 § kommunalskattelagen samt motsvarande bestämmelser i förordningarna om statlig inkomst- och förmögenhetsskatt. Frågan torde eventuellt få upptagas med finansdepartementet.

Det har ifrågasatts, att i slitageersättning borde kunna få inräknas del av byggnadskostnaden. I princip synes emellertid den ersättningsskyldige i sådant fall böra få de rättigheter, som följa med delägarskap i företaget.

Slutligen har ifrågasatts, att 2 § i lagen om enskilda vägar borde utvidgas att omfatta även upplagsplatser för virke. Frågan har ansetts falla utanför utredningsuppdraget.

Stockholm den 3 december 1948.

HUGO DIGMAN

Utkast

till

lag om ändringar i vissa delar av lagen den 3 september 1939 (nr 608) om enskilda vägar.

given etc.

Vi Gustaf etc. — — — förordna, 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 följande ändrade lydelser:

9 §.

För upplåtelse — — — gäldas ersättning.

Kan i fall — — — utförda vägbyggnadsarbetet.

Varder fastighet — — — för fastigheten.

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 skogshushållning.

33 §.

Vid förrättning — — — 21 § fördelas.

Vid förrättning må, då fråga är om väg, som avser att främja utforsling av virke från skog, och då arbetet med vägbyggnad, vägunderhåll eller vinterväghållning skall av de väghållningsskyldiga utföras gemensamt, där det finnes lämpligen kunna ske, bestämmas, att kostnader därför skola, helt eller delvis, gäldas medelst avgifter *(vägavgifter)* å virke, som transporteras på vägen.

Tillika må vid förrättning bestämmas, att sådan ersättning, som avses i 9 § tredje stycket i denna lag, skall 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, om-

läggning eller förbättring, kunna, så länge sådan avgift utgår av övriga intressenter, åläggas utan hinder av att arbetet utförts före den där stadgade tiden.

63 a §.

I fall då ersättning skall utgå i form av vägavgifter åligger det en var som äger begagna vägen att, i den mån styrelsen det begär och å tid, som styrelsen bestämmer, 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 ämnar transportera på olika delar av vägen.

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

65 §.

Inträda, sedan — — — ny förrättning.

Har vid förrättning bestämts, att kostnad för väghållning skall gäldas medelst vägavgifter, må frågan därom 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.

Denna lag träder i kraft den — — —. Ändå att förrättningsförfarande inletts före sistnämnda 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 uppenbar skada för delägaren.

Det alla etc.

Utkast

till

ändring av lagen om enskilda vägar med ett avgiftssystem efter mönster av lagen om flottning i allmän flottled.

Om vägavgifter.

69 a §.

1 mom. Vid förrättning må, då fråga är om väg, som avser att främja utforsling av virke från skog, och då arbetet med vägbyggnad, vägunderhåll och vinterväghållning skall av de väghållningsskyldiga utföras gemensamt, där det finnes lämpligen kunna ske, bestämmas, att kostnaderna för vägunderhåll eller vinterväghållning skola, helt eller delvis, gäldas medelst avgifter *(vägavgifter)* å virke, som transporteras på vägen.

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

2 mom. Har vid förrättning bestämts, att vägavgifter skola uttagas, skall förrättningsmannen upprätta förslag till bestämmelser rörande sådana avgifter. Därvid skall iakttagas

att olika avgifter kunna bestämmas för olika sträckor av vägen,

att hänsyn bör tagas till vad som finnes skäligt och lämpligt för främjande av god skogshushållning, så att skälig jämkning må ske beträffande smärre virkesdimensioner och beträffande virke, som transporteras lång väg, om sådant kan ske utan påvisbar ökning av kostnaden för andra transporter samt

att olika avgifter kunna bestämmas för väghållningsskyldig och för den som har att gälda ersättning enligt 9 § tredje stycket i denna lag.

Över förrättningsmans förslag till vägavgifter må klagan ej föras.

3 mom. Det åligger förrättningsmannen att inom trettio dagar efter förrättningens avslutande till länsstyrelsen insända förrättningsprotokollet eller avskrift därav för fastställelse av vägavgifterna. Envar som vill yttra sig över förrättningsmannens förslag äger inom samma tid till länsstyrelsen insända sina erinringar i saken. Erfordras för ärendets avgörande ytterligare utredning, äge länsstyrelsen härför anlita biträde av förrättningsmannen eller annan sakkunnig. Prövas nödigt att vidare höra sakägarna, lämne länsstyrelsen dem tillfälle att yttra sig vid sammanträde inför länsstyrelsen eller inför någon av länsstyrelsens tjänstemän. Kungörelse om sådant sammanträde skall minst tre veckor före sammanträdet dels avsändas till pastorsämbetet för uppläsande i kyrkan för den eller de församlingar, där vägen framgår, dels ock tillställas den som jämlikt 36 § har att förvara förrättningshandlingarna ävensom senast tio dagar före sammanträdet införas i en eller flera tidningar i orten.

Så snart ske kan företage länsstyrelsen därefter frågan om fastställelse av avgifterna till avgörande.

4 mom. Å sammanträde, varom i 50 § förmäles, må beslutas att till länsstyrelsen ingiva förslag om ändring av gällande vägavgifter. Sådant beslut skall genom styrelsens försorg inom trettio dagar efter sammanträdet översändas till länsstyrelsen. Beträffande ärendets behandling hos länsstyrelsen skall i tillämpliga delar gälla vad i 3 mom. är stadgat. Styrelsen skall vara skyldig att på anfordran tillhandahålla länsstyrelsen samfällighetens räkenskaper och övriga handlingar, som kunna vara av betydelse för frågans bedömande.

5 mom. Skola vägavgifter enligt denna paragraf utgå, åligger det envar som äger begagna vägen att, i den mån styrelsen det begär och å tid, som styrelsen bestämmer, varje år till denna lämna skriftliga uppgifter om den myckenhet virke av olika slag han under det senaste året transporterat och den myckenhet av olika slag han under det kommande året ämnar transportera på olika delar av vägen ävensom angående de övriga förhållanden, som äro av betydelse för fastställande av det belopp han har att erlägga.

Försummar någon att fullgöra honom enligt detta moment ålagd uppgiftsskyldighet, äger länsstyrelsen ålägga honom vid vite att fullgöra sådan skyldighet.

Gernandts Boktryckeri, Stockholm 1949
49235

Statens offentliga utredningar 1949

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Utredning med förslag om lösdrivarlagens upphävande m. m. [4]
Kriminalvård i frihet. Fångvårdsstyrelsens utredning ang. skyddsarbetets organisation m. m. [6]
Betänkande ang. förbättrad insyn i enskilda företags ekonomiska förhållanden. [8]
Betänkande med förslag till lag om registrerade föreningar m. m. [17]
Betänkande med förslag till lag om sjömansskatt m. m. [27]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Kommunalförvaltning.

Kommunallagskommitténs betänkande 2 med förslag till ändrade bestämmelser om ersättning åt innehavare av kommunala förtroendeuppdrag. [24]

Statens och kommunernas finansväsen.

1944 års allmänna skattekommitté. 3. Betänkande ang. beskattning av realisationsvinster, m. m. samt ackumulerade inkomster. [9]

Politi.

Nationalekonomi och socialpolitik.

Betänkande med förslag till indexreglering av folkpensionerna. [7]
Utredning rörande folkpensionärernas bostadsförhållanden och bostadskostnader. [12]
P. M. med synpunkter på det svenska långtidsprogrammet. I anslutning till OEEC:s interimsrapport. [15]
1945 års skogshärbärgesutrednings betänkande. 2. Utredning med förslag till lagstiftning rörande tillfälliga bostäder vid skogs- och flottnings- m. fl. arbeten. [19]
Statsmakterna och folkhushållningen under den till följd av stormaktskriget 1939 inträdda krisen. Del 9. Tiden juli 1947—juni 1948. [30]
Social upplysning. [31]

Hälso- och sjukvård.

Betänkande om sinnesslövården. [11]

Allmänt näringsväsen.

Elkraftutredningens redogörelse nr 2: 17. Redogörelse för detaljdistributörerna samt deras råkraftkostnader och priser vid distribution av elektrisk kraft. Värmlands län. [10] 2:3—4. Uppsala län och Södermanlands län. [29]

Fast egendom. Jordbruk med binäringar.

Norrlandskommitténs principbetänkande. Första delen. Norrländska utvecklingslinjer. [1] Andra delen. Särskilda utredningar. [2] Tredje delen. Utlåtanden och förslag i vissa frågor. [3]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Lagberedningens utlåtande angående lagstiftning om gräns mot allmänt vattenområde. [23]
Betänkande med förslag angående ändrade grunder för fördelning och uttagande av kostnad för byggande och underhåll av skogsvägar. [34]

Industri.

Handel och sjöfart.

Kvalitetsforskning och konsumentupplysning. [18]

Kommunikationsväsen.

Principer och metoder för kostnadsberäkningar vid statens järnvägar, [5] Bilagor. Produktions- och kostnadsstrukturen vid statens järnvägar. [14]
Svensk hamnbyggnadspolitik. [21] En generalplan för rikets farleder och hamnar. [33]

Bank-, kredit- och penningväsen.

1945 års bankkommitté. Betänkande med förslag om inrättande av en statlig affärsbank. [13]

Försäkringsväsen.

1945 års försäkringsutredning. 1. Principbetänkande rörande försäkringsväsendet. [25] 2. Betänkande med förslag till lag om trafikförsäkring m. m. [26]

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Dissenterlagskommittén. Betänkande med förslag till religionsfrihetslag m. m. [20]
Folk- och skolbibliotek. Betänkande och förslag avgivet av folkbibliotekssakkunniga. [28]
Yrkesutbildning för varubud m. fl. [32]

Försvarsväsen.

Promemoria över preliminär utredning rörande befälsrekryteringen inom försvaret. [16]
Betänkande rörande gallring av handlingar hos vissa av försvarets myndigheter. [22]

Utrikes ärenden. Internationell rätt.

Gernandts Boktryckeri, Stockholm 1949
49235