

2010-06-09



Rättslig reglering av enskilda vägar med fokus på kostnadsansvarets utformning och tillämpning

Jonas Gustafsson

EXAMENSARBETE
Lantmäteringenjör
Institutionen för ingenjörsvetenskap

EXAMENSARBETE

Rättslig reglering av enskilda vägar med fokus på kostnadsansvarets utformning och tillämpning

Sammanfattning

De enskilda vägarna utgör ungefär 75 % av alla vägar i Sverige och 60 % av landets gemensamhetsanläggningar innehåller vägar. Drift och underhållskostnader för enskilda vägar fördelas genom att de deltagande fastigheterna har andelstal i gemensamhetsanläggningen.

Syftet med rapporten har varit att undersöka hur kostnadsfördelningen i samfällighetsföreningar för vägändamål fungerar i teorin och i praktiken.

En litteraturstudie ligger till grund för teoridelen i avsnitt 2 och 3 där tidigare och nuvarande lagstiftning beskrivs. Fokus har lagts på frågor som rör enskilda vägar och kostnader, ersättningar samt ändrade förhållanden för dessa. Ett antal samfällighetsföreningar för vägändamål har undersökts och kontaktats för att få reda på hur de ser på systemet för kostnadsfördelning och hur det fungerar.

Resultatet av arbetet visar att de undersökta föreningarna anser att systemet för att fördela kostnader fungerar bra och i allmänhet anses som rättvist. I hälften av föreningarna hade förutsättningarna ändrats på sätt som gjorde att andelstalen ändrades. Oftast var det på grund av ändrad användning av fastigheter eller ändrad fastighetsindelning.

Endast i ett fåtal fall hade föreningarna haft problem med utebliven betalning från medlemmarna.

Datum:	2010-06-03
Författare:	Jonas Gustafsson
Examinator:	Peter Brynte
Handledare:	Anders Blom, Lantmäterimyndigheten, Trollhättans Kommun
Program:	Lantmäteringenjör
Huvudområde:	Lantmäteriteknik
Poäng:	15 högskolepoäng (se kursplan)
Nyckelord:	Enskilda vägar, anläggningslagen, andelstal, samfällighetsförening, driftskostnader, slitageersättning, omförrättning
Utgivare:	Högskolan Väst, Institutionen för ingenjörsvetenskap, 461 86 Trollhättan Tel: 0520-22 30 00 Fax: 0520-22 32 99 Web: www.hv.se

BACHELOR'S THESIS

Legal regulation of private roads with a focus on responsibility of costs

Summary

The private roads in Sweden are approximately 75 % of all roads and 60 % of all joint facilities include roads. Costs for maintenance for private roads are divided between the fellow property unit's with different participatory shares according to how much they use the road.

The purpose of this report has been to study how the cost-sharing works in joint property management associations for private roads both in theory and in reality.

In section 2 and 3 a literature review has been done that describes past and current law in this matter. The focus has been on issues related to private roads and the costs and changes in circumstances for them. A number of joint property management associations for private roads have been investigated and contacted to find out what they think of the current system of cost sharing and how it works in reality.

The result of the work shows that the investigated associations think that the system for cost sharing is working well and is generally considered fair. Half of the associations had changed the conditions in ways that made it necessary to change the participatory shares. Usually it was because of changes in the use of land or other changes in property unit's. Only in a few cases have associations had problems with non-payment from members.

Date:	June 3, 2010
Author:	Jonas Gustafsson
Examiner:	Peter Brynte
Advisor:	Anders Blom, Lantmäterimyndigheten, Trollhättans Kommun
Programme:	Land Surveying
Main field of study:	Land Surveying
Credits:	15 HE credits
Keywords	Private roads, participatory shares, joint property management association, costs for maintenance, recompense for additional use, reconsider cadastral procedure
Publisher:	University West, Department of Engineering Science, S-461 86 Trollhättan, SWEDEN Phone: + 46 520 22 30 00 Fax: + 46 520 22 32 99 Web: www.hv.se

Förord

Detta examensarbete är det avslutande momentet av lantmätariingenjörsprogrammet vid Högskolan Väst och omfattar 15 högskolepoäng.

Idén för detta examensarbete diskuterades fram tillsammans med mina handledare Anders Blom och Gunilla Edgren på Lantmäterimyndigheten i Trollhättans stad som jag vill rikta ett stort tack till för all hjälp under arbetets gång.

Jag vill även tacka de representanter för föreningarna som hjälpt mig genom att svara på mina frågor.

De som vill veta mer om referenser och annat material får gärna titta på:

<http://jonas106.wordpress.com>.

Innehåll

Sammanfattning	i
Summary.....	ii
Förord.....	iii
Nomenklatur.....	v
Nomenklatur.....	v
1 Inledning.....	1
1.1 Bakgrund	1
1.2 Syfte.....	1
1.3 Metod.....	2
1.4 Avgränsningar.....	2
2 Tidigare lagstiftning	3
2.1 Tidigare lagar	3
2.2 Lagen om enskilda vägar (EVL)	3
2.3 Lagen om vissa gemensamhetsanläggningar (LGA).....	5
3 Nuvarande lagstiftning	6
3.1 Anläggningslagen (AL).....	6
3.1.1 Tillämpningsområde	6
3.1.2 Villkor för inrättande av gemensamhetsanläggning.....	6
3.1.3 Kostnadsfördelning.....	7
3.1.4 Ändrade förhållanden	10
3.2 Lagen om förvaltning av samfälligheter (SFL)	11
3.2.1 Delägarförvaltning.....	11
3.2.2 Föreningsförvaltning.....	11
3.2.3 Vägöreningar och vägsamfälligheter	12
3.3 Skillnader och likheter mellan tidigare och nuvarande lagstiftning	12
4 Resultat	14
4.1 Andelstal och driftskostnader	14
4.1.1 Resultat undersökning	14
4.1.2 Reflektioner kring andelstal och driftskostnader.....	16
4.2 Omförrättning	16
4.2.1 Resultat undersökning	17
4.3 Slitageersättning.....	18
4.3.1 Resultat undersökning	19
4.4 Utebliven ersättning.....	19
4.4.1 Tillvägagångssätt vid utebliven betalning.....	19
4.4.2 Resultat undersökning	20
5 Undersökningsmetod och framtida undersökning.....	21
5.1 Undersökningsmetod	21
5.2 Förslag till framtida undersökning.....	21
Källförteckning.....	22

Bilagor

- A. Svar från undersökning, del 1
- B. Svar från undersökning, del 2

Nomenklatur

Lagar:

AL	Anläggningslagen (1973:1149)
EVL	Lagen (1939:609) om enskilda vägar
FBL	Fastighetsbildningslag (1970:988)
LGA	Lagen (1966:700) om vissa gemensamhetsanläggningar
SFL	Lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter

Termer och begrepp:

Anläggningssamfällighet	De fastigheter som ingår i en gemensamhetsanläggning tillhör en samfällighet som ansvarar för anläggningens utförande och drift.
Delägare	Ägare av deltagande fastigheter i en samfällighet.
Gemensamhetsanläggning	Anläggning som inrättats med AL och är gemensam mellan två eller flera fastigheter.
Sakägare	De personer (juridiska och fysiska) som är berörd av en särskild fråga, till exempel en gemensamhetsanläggning.
Samfällighetsförening	När en samfällighet förvaltas genom föreningsförvaltning bildas en samfällighetsförening där deltagande fastigheter är delägare.
Vägförening	Förvaltning av en enskild väg inom tätare bebyggelse enligt EVL kap 3 sköttes av en vägförening.
Vägsamfällighet	Förvaltning av en enskild väg på landet eller skogsbilvägar enligt EVL kap 2 och 4 sköttes av en vägsamfällighet. Begreppet används även för sammanslutningar av fastigheter som inte skapats genom en lantmäteriförrättning.

Förkortningar:

KFM	Kronofogdemyndigheten
LM	Lantmäterimyndigheten

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Enskilda vägar är de vägar som har annan väghållare än stat eller kommun. Det finns 57 500 mil vägar i Sverige varav 43 600 mil är enskilda. En stor del av dessa är skogsbilvägar.¹

När flera fastigheter ska dela på väghållningsansvaret för enskilda vägarna bildas en gemensamhetsanläggning enligt AL och de delägande fastigheterna utgör då en samfällighet. Antingen styrs samfälligheterna med delägarförvaltning eller föreningsförvaltning där det då bildas en samfällighetsförening. Det finns nu 38 500 samfällighetsföreningar. Det finns totalt 82 000 gemensamhetsanläggningar och de senaste åren har det bildats mellan 2 200 och 3 300 nya.² År 2003 innehöll 62 % av alla gemensamhetsanläggningarna vägar.³

Drift och underhållskostnader för enskilda vägar fördelas genom att deltagande fastigheter har andelstal i samfälligheten. Vid ändrade förhållanden inom samfälligheten kan behov uppkomma av att ändra andelstalen som drift och underhållskostnader fördelas efter. Hur görs detta och i vilka fall är det motiverat att ompröva hela förrättningen?

Om någon använder vägen mer är normalt vid något tillfälle eller under någon period kan man få betala en extra slitageersättning för de merkostnader som uppkommer. Beloppet för detta ska fastställas gemensamt av föreningen och berörd fastighetsägare och ska vara en skälighetsbedömning i varje enskilt fall. Frågan är hur ofta detta används och hur man kommer fram till beloppets storlek.

1.2 Syfte

Syftet med detta examensarbete är att studera hur kostnadsfördelningen fungerar i samfällighetsföreningar som förvaltar enskilda vägar. Det gäller både drift och underhållskostnader som betalas årligen och extra slitageersättning.

Samfälligheterna för vägar har genom åren tillkommit genom olika lagar. Detta examensarbete ska också ge en bild av hur förrättningarna har sett ut vid olika tider och hur lagarna styr idag.

Frågeställningar

Andelstalen för drift och underhållskostnader kan ändras på några olika sätt. Hur sköts detta i föreningarna och vilka är anledningarna till förändring?

¹ Trafikverket

² Lantmäteriet

³ Björklund, M. och Wedman, A. (2004).

Om någon använder vägen mer än vad andelstalet motsvarar finns möjlighet att ta ut en extra slitageersättning. I vilken omfattning används detta och av vilka anledningar?

Har föreningarna några svårigheter att få ut ersättning för driftskostnader eller slitageersättning från deltagande medlemmar och hur löser man problemet om det uppkommer?

Vilka anledningar finns för att ompröva äldre vägförrättningar i en omförrättning?

1.3 Metod

Främst har arbetet gjorts genom litteraturstudier. För att få fram informationen om hur kostnadsfördelningen fungerar i föreningarna har telefonintervjuer gjorts med representanter för olika samfällighetsföreningar. Frågorna har valts utifrån frågeställningarna i arbetet. Föreningarna har slumpmässigt tagits fram med hjälp av Lantmäterimyndigheten i Trollhättans stad genom sökningar i fastighetsregistret, samfällighetsregistret och förrättningsarkivet Arken.

1.4 Avgränsningar

Arbetet begränsas till gemensamhetsanläggningar för vägändamål förvaltade av samfällighetsföreningar. Föreningarna som undersökts finns alla i Trollhättans kommun. Förrättningarna är bildade med antingen AL eller 2 kapitlet EVL, ingen av förrättningarna är bildade med 3 kapitlet EVL.

2 Tidigare lagstiftning

I översikten över tidigare lagstiftning kommer i första hand frågor som rör enskilda vägar att tas upp. Därutöver kommer kostnader, ersättningar och ändrade förhållanden för dessa och de deltagande fastigheterna att gås igenom.

2.1 Tidigare lagar

Sedan 1734 har vi i Sverige haft lagar som styr vägghållningen i landet då det togs med i byggningsbalkens 25 kapitel. Även om den i första hand var avsedd för allmänna vägar tillämpades den också för enskilda. Speciellt gällde detta delningsgrunden för vägghållningsskyldigheten på byvägarna som skulle underhållas av dem som använde den.

Fram till 1891 års lag om allmänna vägar på landet var det med små undantag markägare eller brukare av marken som stod för vägghållningen. Efter denna lags antagande utgick ett visst, om än mycket litet, statsbidrag för vägghållningen.

1907 kom lagen den 5 juli 1907 om enskilda vägar på landet och det var den första lagen för vägar på landsbygden som inte hade betydelse för den allmänna samfärdseln. Det är de vi idag kallar enskilda vägar och de skulle vara av stadigvarande betydelse för en eller flera fastigheter. I och med denna lag fick man rätt att om det var av synnerlig vikt dra fram väg över annans mark eller utnyttja en redan befintlig väg. Fastigheternas vägghållningsskyldighet att bygga och underhålla vägen bestämdes efter omfattningen av den beräknade användningen.

Snart kom behov av reglering av enskilda vägar även inom städer och 1926 ersattes 1907 års lag med lagen den 29 juni 1926 (nr 352) om enskilda vägar. Denna lag gällde förutom på landsbygden också inom icke planlagt område i städer och samhällen. Utöver detta var den stora nyheten att vägghållningen kunde skötas enligt ett gemensamhetssystem där deltagarna hade rösträtt efter det andelstal som gällde för vägghållningsskyldigheten och bestämdes av den beräknade användningen.⁴

2.2 Lagen om enskilda vägar (EVL)

Denna lag som antogs 1939 och användes fram till 1998 när AL gjordes om för att gälla även vägar inom tätare bebyggelse som reglerades i EVL kap tre. Kapitel två och fyra i EVL som berörde enskilda vägar i allmänhet respektive skogsbilvägar upphävdes i samband av att AL antogs 1974.

Lagen var tillämplig inte bara som tidigare för väg för stadigvarande bruk utan även för tillfälliga behov. Nytt var också att inte bara körvägar utan även gångvägar reglerades. Sammanslutningen av fastigheter för vägar enligt kapitel två och fyra kallades väg-

⁴ Bexelius, Alfred & Körlof, Voldemar (red.) (1965).

samfällighet Enligt kapitel tre ansvarade fastigheterna för väghållningen i form av en vägförening.

De vägsamfälligheter och vägföreningar som skapats med EVL blev när den upphävdes automatiskt gemensamhetsanläggningar förvaltade av samfällighetsföreningar.

Kapitel 2, enskilda vägar i allmänhet

Fastighetsägare hade skyldighet att upplåta mark till väg om det inte uppstår allvarligt men. Arbetet med byggnation, underhåll och vinterväghållning skulle fördelas antingen efter andelstal eller efter vägdelning eller en kombination av dessa. Vägdelning innebär att fastigheterna är ansvariga för var sin vägsträcka. Kostnader för väghållningen skulle fördelas med hänsyn till omfattningen av den beräknade användningen av vägen. Ingen fastighet får dock ha större andel än vad som svarar mot dess nytta av vägen. Hänsyn om användningen ska främst styras av stadigvarande förhållanden och inte av tillfällig eller personlig användning. Även väglängden som fastigheten använder och vilken typ av trafik har betydelse för andelen. Det är möjligt att dela upp kostnaderna för vägbyggnad, vägunderhåll och vinterväghållning så deltagare inte har samma andelstal eller inte deltar alls i någon av de tre delarna. I begreppet vägbyggnad ingår även omläggning och standardhöjning av befintlig väg. Även fastighet som inte deltar i väghållningen kan få rätt att använda vägen mot en i förväg betalad slitageersättning.

Två eller flera fastigheter som tillsammans ansvarar för väghållning utgör en vägsamfällighet. Vägsamfälligheten är ansvarig för väghållningen och ska av deltagarna uttaxera nödvändiga kostnader. Vid problem att få in betalning av de deltagande fastigheterna gäller att dessa kostnader är personligt knutna till respektive fastighetsägare.⁵

Kapitel 3, enskilda vägar inom tätare bebyggelse

För enskilda vägar inom områden på landet eller i stad med tätare bebyggelse eller där det kommer att bli tätare bebyggelse skulle tredje kapitlet användas. En vägförening skulle sköta och bekosta väghållningen för föreningens vägar och även annan allmän plats i eventuell byggnadsplan.

I vägföreningen ska ingå de fastigheter som är belägna inom vägföreningsområdet förutom fastigheter som inom området endast innehåller väg, järnväg eller kanal.

Kostnader för väghållningen ska som huvudregel fördelas i förhållande till fastigheternas taxeringsvärde. Detta är en stor skillnad jämfört med kapitel två och motiveras med att en uppskattning av användningen i ett tätbebyggt samhälle skulle bli alltför osäker och vägen anses vara av stor nytta oavsett vilken fastighet som ligger till grund för trafiken. Vägnätet anses också vara en nödvändig förutsättning för samhällsbildningen. Värdestegringen som vägnätets anläggande och drift ger fastigheterna ansåg man vara någorlunda proportionerlig med fastigheternas värde och då var taxeringsvärdet en lämplig fördelningsgrund. Fastigheternas andelar uppdateras därför varje år

⁵ Bexelius, Alfred & Körlof, Voldemar (red.) (1965).

då nya taxeringsvärden beräknas. För fastigheter som saknar taxeringsvärde bestäms ett särskilt värde till grund för andelstal. Det finns även en undantagsregel att ersätta taxeringsvärdet med annan fördelningsnorm om den ger ett bättre uttryck för fastigheternas nytta av vägen. Även den ska vara rörlig över tid. I motsats mot reglerna i andra kapitlet får man här inte ha olika, fasta andelstal för olika grenar av vägföreningens verksamhet utan alla kostnader ska fördelas på samma sätt.

I förvaltningen av vägföreningar och vägsamfälligheter är den största skillnaden att en ledamot i vägföreningens styrelse ska utses av länsstyrelsen. De tar även initiativ till bildande av vägförening.⁶

Kapitel 4, särskilda bestämmelser rörande skogsvägar

I stort gällde samma regler som i kapitel 2. Dock kan deltagande i vägfördelningen jämkas om det är skäligt med tanke på god skogshushållning. Systemet med andelstal för fördelning av kostnader kan i viss omfattning ersättas med vägavgifter för transport av skogsprodukter. Även slitageersättning kan utgå i form av vägavgifter.^{7 8}

2.3 Lagen om vissa gemensamhetsanläggningar (LGA)

LGA infördes 1967 och tillämpas i huvudsak på andra gemensamma anläggningar än vägar men kunde användas för de vägar och gator som inte styrs via EVL. Exempel på anläggningar är parkeringsanläggning, trafikled, gårdsutrymme, lekplats, ledning, VA-anläggning, värmeanläggning och tvättstuga.

Kostnadsfördelningen för anläggningens utförande, underhåll och drift sker med andelstal grundade på fastighetens behov av anläggningen. För underhåll och drift kan även kostnaderna fördelas efter det faktiska utnyttjandet.

De två typer av förvaltning som kunde användas var samfällighetsbildning eller huvudmannorganisation och det var helt upp till deltagande fastigheter att välja förvaltningsform.⁹

⁶ Bexelius, Alfred & Körlof, Voldemar (red.) (1965).

⁷ Bexelius, Alfred & Körlof, Voldemar (red.) (1965).

⁸ Björklund, M. och Wedman, A. (2004).

⁹ Björklund, M. och Wedman, A. (2004).

3 Nuvarande lagstiftning

Anläggningslagen (AL) reglerar anläggningar som är gemensamma för flera fastigheter, de kallas gemensamhetsanläggningar. Anläggningen och utrymmet för den är gemensamma för de anslutna fastigheterna. Dessa fastigheter utgör därför en samfällighet för anläggningens utförande och drift. Förvaltningen av dessa samfälligheter styrs i lagen om förvaltning av samfälligheter (SFL). Det kan ske på två sätt, med delägarförvaltning eller i en samfällighetsförening.

I denna översikt kommer störst vikt att läggas på frågor som rör enskilda vägar och kostnader, ersättningar samt ändrade förhållanden för dessa.

3.1 Anläggningslagen (AL)

AL ersatte 1974 LGA och de delar av EVL som styrde enskilda vägar på landet och skogsbilvägar. Samtidigt tillkom SFL som samlade förvaltningsbestämmelser för alla typer av gemensamhetsanläggningar i en lag. Dessa hade tidigare varit splittrade i flera lagar. När EVL upphävdes 1998 ändrades det så att vägföreningar som bildats enligt tredje kapitlet EVL skulle behandlas som samfällighetsföreningar och vägen som en gemensamhetsanläggning enligt AL.

3.1.1 Tillämpningsområde

Ett krav för en gemensamhetsanläggning är att den ska vara av stadigvarande betydelse för två eller flera fastigheter. AL kan tillämpas på i princip vilken typ av anläggning som helst. I lagen finns ingen uppräkningslista men i förarbetena ges några exempel, bland annat parkering, väg, lekplats, tvättstuga, VA-anläggning, brygga och garage.¹⁰

Gemensamhetsanläggningar bildas av LM vid en anläggningsförrättning. Ofta är det någon av fastighetsägarna som ska delta i anläggningen som ansöker om förrättning men även kommun, länsstyrelsen, hyresgästorganisation och fastighetsägare till mark som enligt detaljplan ska bli allmän plats med enskilt huvudmannaskap får ansöka.¹¹

3.1.2 Villkor för inrättande av gemensamhetsanläggning

Det finns villkor till skydd för enskilda och allmänna intressen i AL. Flera av dem är dispositiva och sakägarna kan alltså själva avtala om dessa medan andra är tvingande.

För att en fastighet ska anslutas till en gemensamhetsanläggning måste det vara av väsentlig betydelse. Väsentlighetsvillkoret i 5 § skyddar fastighetsägare mot att anslutas mot sin vilja till anläggning som inte uppfyller ett väsentligt behov. Det gäller även om en ägare önskar ansluta sin fastighet och annan ägare motsätter sig detta. Kan man ordna eller redan har egen anläggning som fyller samma funktion kan man normalt

¹⁰ Proposition 1973:160

¹¹ Ekbäck, Peter (2007).

inte bli tvångsansluten till en gemensamhetsanläggning. Väsentlighetsvillkoret är dispositivt.

För att skapa en gemensamhetsanläggning måste den samlande värdeökningen för deltagande fastigheter vara större än de kostnader och olägenheter som anläggningen medför. Detta båtnadsvillkor som finns i 6 § är tvingande och främsta anledningen till att det inte går att avtala om är att skydda eventuella panträttsinnehavare om fastigheterna minskar i värde.

Opinionsvillkoret i 7 § innebär att gemensamhetsanläggning inte får inrättas om det finns en tydlig opinion mot att den inrättas. De ska dessutom ha beaktansvärda skäl för det. Främsta orsaken till detta är att det kan skapa framtida problem vid förvaltningen av anläggningen. Det är LM som bedömer opinionsfrågan och lägger större vikt till dem som har mest nytta av anläggningen, det är ju de som kommer få ta störst del av kostnaderna. Är det av synnerlig vikt för allmänna intressen att anläggningen bildas får den inrättas utan hänsyn till opinionen bland sakägarna.

Lokaliseringsvillkoret i 8 § innebär att en anläggning måste lokaliseras och utföras med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad. Detta är ett skydd för både enskilda och allmänna intressen. Bestämmelsen är dispositiv för enskilda men tvingande för allmänna intressen.

Gemensamhetsanläggningar får inte heller bildas om de strider mot gällande planer eller bestämmelser och inte heller försvåra en framtida detaljplanläggning.¹²

3.1.3 Kostnadsfördelning

Enligt 15 § ska kostnaderna som uppkommer för anläggningen fördelas bland deltagarna i form av andelstal där man skiljer på kostnader för utförandet och drift. Andelstalen fastställs vid förrättningen och ska vara fasta men kan ändå ändras på några olika sätt, se 3.1.4. De anges i absoluta tal, det vill säga inte i procentsatser. Hänsyn ska tas enbart för stadigvarande förhållanden för fastigheten och inte tillfälligt eller personligt utnyttjande som exempelvis hänger ihop med fastighetsägaren. Bestämmelserna är dispositiva så det går även att göra en överenskommelse om kostnadsansvaret.¹³

Kostnader för utförande

Andelstalet för utförande ska bestämmas efter hur stor nytta fastigheten har av anläggningen. Med nytta avses den värdehöjning fastigheten får tack vare anläggningen och det är samma tanke som finns i fråga om kostnader för fastighetsreglering i 5 kapitlet FBL. Det är en naturlig följd av att utförandet av en gemensamhetsanläggning avser en förbättring av fastighetsbeståndet på samma sätt som fastighetsreglering är.¹⁴

¹² Ekbäck, Peter (2007).

¹³ Ekbäck, Peter (2007).

¹⁴ Proposition 1973:160

Kostnader som ingår är dels för själva utförandet, ersättning för utrymmet där anläggningen eller i detta fall vägen ska lokaliseras samt för eventuella standardhöjningar. Förrättningskostnader ingår inte i kostnaderna för utförande men de fördelas ofta genom samma andelstal. LM har i ett PM från 1975 gett ut riktlinjer för hur andelstal för utförande ska bestämmas.¹⁵

Kostnader för drift och underhåll

För drift och underhåll ska andelstal bestämmas främst efter i vilken omfattning fastigheten beräknas använda anläggningen. Ofta kan den beräknade nyttan och användningen ge samma resultat men om till exempel en fastighet har stor nytta av en väg men använder den i liten utsträckning kan det bli avsevärda skillnader. Det mest rättvisa bör alltså vara om driftskostnader fördelas efter den beräknade användningen av anläggningen. Det är den stadigvarande användningen som avses och inte tillfällig användning under en viss tidsperiod eller som beror på vem som är fastighetsägare vid just den tidpunkten. En möjlighet finns också, då det är praktiskt möjligt med tanke på typ av anläggning, att fördela kostnaderna genom avgifter efter den faktiska användningen.¹⁶

Det finns även möjlighet att kombinera avgifter och kostnader. Det kan finnas avgifter för utnyttjande som föranleder särskilda kostnader, till exempel skador på väg, så kallad slitageersättning. Någon möjlighet att kombinera det så en del fastigheter betalar avgifter efter förbrukning och andra efter andelstal finns inte. Detta är sällan ett problem när det gäller vägar men för andra typer av anläggningar kan det vara det.¹⁷

För vägar används numera vanligtvis den så kallade tonkilometermetoden enligt en LMV-rapport från 1995. Denna LMV-rapport rekommenderar nya värden för att bestämma trafikmängder på grund av de nya förhållanden som skett under åren från 1975 års PM. Där har ett antal vanliga fastighetstyper fått schablontal för uppskattad trafikmängd som de normalt alstrar i antal ton per år. En permanentbostad anses till exempel alstra 1800 ton per år och en fritidsbostad med normalt utnyttjande alstrar 600 ton per år. Detta schablontal multipliceras med den väglängd respektive fastighet använder och det ger ett värde för varje deltagande fastighets belastning på vägen. Här har man inte bara räknat den egna användningen utan även trafik till fastigheten som till exempel sophämtning, hemhjälp och post. Vid enkla förhållanden som till exempel samlad bebyggelse kan ytterligare schablonisering göras och ofta får då alla fastigheter samma andelstal.¹⁸

Driftskostnaderna kan även delas upp så särskilda andelstal fastställs för vinterväghållning och för administrativa kostnader.^{19 20}

¹⁵ Lantmäteriverket

¹⁶ Proposition 1973:160

¹⁷ Hemström, Carl (1986).

¹⁸ Norell, L. (1995).

¹⁹ Ekback, Peter (2007).

I praktiken gäller dock att andelstalen för utförande samt drift och underhåll ofta är lika när det gäller vägar.²¹ I en undersökning från 1984 hade 60 % av de undersökta gemensamhetsanläggningarna samma andelstal, där gällde det dock inte bara vägar utan alla typer av gemensamhetsanläggningar som kan bildas med AL.²²

Slitageersättning

Om en fastighet använder vägen i avsevärt större omfattning än normalt är fastighetens ägare skyldig, enligt 48a §, att betala slitageersättning för de merkostnader som uppkommer. Exempel på när extra slitageersättning kan bli aktuellt är vid byggnadsarbeten och skogsavverkningar.²³ Merkostnaderna är av två slag, dels ökat slitage som innefattar den icke synliga nedbrytningen av vägkroppen som ger ett ökat behov av vanliga underhållsåtgärder, dels direkta skador i form av söndertryckta slänter och diken samt raserade trummor.²⁴

Då det både kan vara svårt att avgöra när en väg används mer än vad som motsvarar andelstalet för drift och underhåll och svårt att beräkna kostnaderna för den ökade användningen ska ersättningen bestämmas enligt en skälighetsbedömning i varje enskilt fall.²⁵ Samfällighetens styrelse och berörd fastighetsägare ska komma överens om ersättningens storlek. Om tvist uppkommer om frågan kan talan väckas hos fastighetsdomstolen.²⁶

Även andra än i samfälligheten deltagande fastigheter kan, om det är av väsentlig betydelse, mot slitageersättning använda vägen som exempelvis utfartsväg. Ersättningen ska beslutas vid förrättning och betalas årligen i förskott eller som engångsbelopp. Regeln infördes 1998 men inget hindrar att det tillämpas på gemensamhetsanläggningar som är bildade tidigare och gäller även om det inte angetts i anläggningsbeslutet.²⁷

Slitageersättning ska också betalas om en samfällighetsförening får rätt att använda befintlig väg som tillhör annan samfällighetsförening. Detta under förutsättning att det är lämpligare än att fastigheterna ansluts till den andra anläggningen. Ersättningen ska bestämmas efter vad som är skäligt med tanke på det slitage som uppkommer av användningen. Ersättningen ska, liksom annan slitageersättning, betalas årligen eller som engångsbelopp.²⁸

Sektionsindelning

För att få en mer rättvis kostnadsfördelning kan anläggningen delas upp i sektioner. Enligt förarbetena till AL bör det dock undvikas. I första hand används det för att

²⁰ Proposition 1973:160

²¹ Anders Blom, Handledningsmöte den 10 maj 2010.

²² Almqvist, Per-Olof, Kalbro, Thomas & Larsson, Hans (1984).

²³ Proposition 1996/97:92.

²⁴ Nydahl, Bengt (2007).

²⁵ Proposition 1996/97:92.

²⁶ Österberg, Tommy (2004).

²⁷ Proposition 1996/97:92.

²⁸ Österberg, Tommy (2004).

dela upp kostnader för utförandet medan alla fastigheter delar på kostnader för drift-
en. När det gäller större vägsystem kan det i vissa fall ur rättvisesynpunkt vara nöd-
vändigt att dela upp det i sektioner.²⁹

Förrättningskostnad

Nyttan av att delta i anläggningen ska, enligt 29 §, vara vägledande för fördelning av
förrättningskostnaden. Normalt sker fördelningen efter andelstalen för utförande,
detta leder även till att vinsten fördelas på samma sätt, då den är den totala värdeök-
ningen minus alla kostnader.³⁰

Det finns inget som hindrar att sakägarna kommer överens om fördelning. Annan än
delägarna, till exempel kommun eller länsstyrelse, kan inte betala även om de initierat
förrättningen. Sökanden står dock alltid för kostnader om förrättningen avvisas eller
inställs.³¹

3.1.4 Ändrade förhållanden

En mängd förutsättningar kan ändras som påverkar gemensamhetsanläggningar.
Huvudregeln är att de ändrade förhållandena ska prövas i en ny förrättning. Det finns
några villkor i 35 § för att omförrättning ska få ske. Förändringarna ska vara av väs-
entlig betydelse men även om det vid tidigare förrättning har bestämts att omprövning
får ske efter en viss tid får omförrättning ske. Det kan dessutom i annat fall fram-
kommit ett välgrundat behov av omförrättning. Till exempel kan fastighetsindelningen
ändras med fler eller färre fastigheter som följd. Fastigheternas användningssätt kan
ändras så till exempel fritidshus kan ha blivit permanentboende eller en obebyggd
tomt har bebyggts. Sannolikt utgör förrättningskostnaderna det största hindret mot
omprövningar. Resultatet av detta kan bli att det blir orättvisa mellan fastighetsägarna
och andra former av privata lösningar utnyttjas.³² Ett sätt att underlätta och göra
förrättningen snabbare för LM är om den grundas på en överenskommelse.³³

Vid vissa tillfällen får ändringar dock ske utan ny förrättning. Styrelsen för en sam-
fällighetsförening kan enligt 24a §, om det framgår av anläggningsbeslutet, själva ändra
en fastighets andelstal om dess användningssätt ändrats stadigvarande. En förutsätt-
ning för detta är att användningen ändrats på ett sätt som angetts i anläggningsbeslut-
et. Det kan till exempel stå att andelstalen endast får ändras om fritidsbostad blir per-
manentboende och vice versa. Vid andra förändringar får andelstalen inte ändras av
styrelsen. Dessutom ska samma grunder för andelstalen som står i anläggningsbeslutet
användas. Styrelsen ska genast meddela berörda fastighetsägare om de ändrade andels-

²⁹ Ekbäck, Peter (2007).

³⁰ Ekbäck, Peter (2007).

³¹ Hemström, Carl (1986).

³² Proposition 1996/97:92.

³³ Österberg, Tommy (2004).

talen och anmäla nya andelstal till LM för införande i fastighetsregistret. Först när andelstalen är införda där får de börja användas.³⁴

Förändringar kan även ske genom överenskommelse enligt 43§. En fastighet kan inträda eller utträda ur en samfällighet och en fastighets andelstal kan ändras genom en överenskommelse. Den ska träffas mellan föreningens styrelse och berörd fastighetsägare. Dessa överenskommelser får inte strida mot de tvingande villkoren i AL och ska godkännas av LM. De får då samma verkan som beslut vid en ny förrättning. Enligt förarbetena till AL ska överenskommelser tillämpas restriktivt men i praktiken är det mycket vanligt.³⁵

3.2 Lagen om förvaltning av samfälligheter (SFL)

För att samverka mellan fastigheter i en gemensamhetsanläggning ska fungera efter själva bildandet krävs regler för förvaltningen. I SFL har man samlat dessa regler som tidigare var utspridda i flera olika lagar. För samfälligheter finns det två förvaltningsformer, delägarförvaltning och föreningsförvaltning. Om inget särskilt beslut om förvaltningen tas vid förrättningen blir det automatiskt delägarförvaltning, inget hindrar dock att det senare ändras till föreningsförvaltning.

3.2.1 Delägarförvaltning

När en samfällighet förvaltas direkt av delägarna kallas det delägarförvaltning. För beslut inom samfälligheten krävs att alla delägare är helt eniga och detta medför att förvaltningsformen i praktiken bara fungerar i samfälligheter med få delägare eller då det inte fordras några större förvaltningsåtgärder. Vid oenighet finns möjlighet att frågan avgörs vid ett delägarsammanträde som LM håller i. Vid behov fattas beslut genom omröstning med enkel majoritet. Det går även att låta en syssloman ha hand om förvaltningen som då måste ha fullmakt från alla delägarna.

3.2.2 Föreningsförvaltning

Vid större och mer komplicerade anläggningar är det nödvändigt att det bildas en samfällighetsförening för att sköta förvaltningen. Ofta finns behov även när det bara ingår en handfull fastigheter och anläggningen är enkel då förvaltningen blir smidigare när alla inte behöver vara överens. Samfällighetsföreningen är en sammanslutning av delägarna av gemensamhetsanläggningen där medlemskapet är knutet till fastigheterna och upphör för den som överläter fastigheten. Syftet med samfällighetsföreningen är att vidta de åtgärder som behövs för samfällighetens ändamål.

Frågan om att bilda förening kan när som helst initieras av en delägare. I samband med en förrättning kan även LM ta initiativ att bilda en förening om det ur allmän

³⁴ Österberg, Tommy (2004).

³⁵ Ekbäck, Peter (2007).

synpunkt är av väsentlig betydelse. Föreningen bildas vid ett sammanträde där alla delägare är kallade, då väljs en styrelse och stadgar antas.

En av de viktigaste uppgifterna för styrelsen är att sköta föreningens ekonomi och se till att delägarna bidrar till de kostnader som föreningen har. Styrelsen ska upprätta en utgifts- och inkomststat för föreningen som ska godkännas på stämma och utifrån denna ta fram en debiteringslängd som grundar sig på delägarnas andelstal. Debiteringslängden anger hur mycket varje delägare ska betala till föreningen samt när beloppet förfaller till betalning. Denna uttaxering är direkt utmättningsbar. Föreningens styrelse kan alltså vända sig direkt till KFM för att få beloppet utmätt. Detta gäller dock inte för sådana avgifter som är knutna direkt till utnyttjandet, till exempel slitagesättning. Om en medlem anser att kostnadsfördelningen är felaktig kan talan väckas mot föreningen hos fastighetsdomstolen inom fyra veckor från debiteringslängden lades fram på föreningsstämman.

De övergripande förvaltningsbesluten fattas vid föreningsstämman som ska hållas minst en gång om året. Beslut fattas vanligtvis med majoritetsbeslut förutom frågor av ekonomisk betydelse där man röstar efter delägarnas andelstal för utförande.³⁶

3.2.3 Vägföreningar och vägsamfälligheter

När AL 1998 ersatte EVL blev juridiska personer enligt EVL, alltså vägföreningar och vägsamfälligheter, samfällighetsföreningar enligt SFL såvida de hade styrelse och fastställda stadgar. Befintliga stadgar fick behållas om de inte stred mot SFL och styrelsen skulle bevaka att beslut inte fattades i strid mot SFL samt ta initiativ till de eventuella ändringar i stadgarna som behövdes. Äldre vägsamfälligheter som inte är juridiska personer skulle i fortsättningen förvaltas med delägarförvaltning. Andelstal som var baserade på fastigheternas taxeringsvärde skulle ersättas med nya beräknade enligt AL genom en ny förrättning. Detta hade främst betydelse för vägföreningar enligt 3 kapitlet EVL.³⁷

3.3 Skillnader och likheter mellan tidigare och nuvarande lagstiftning

EVL var uppdelad i olika kapitel så lagreglerna för enskilda vägar skiljde sig åt om de var belägna inom eller utanför tätare bebyggelse. Även sedan AL införts skiljde det då vägar inom tätare bebyggelse fortfarande styrdes av 3 kapitlet i EVL och övriga styrdes av AL. Sedan 1998 används AL för alla typer av enskilda vägar.

Sättet att fördela andelar i kapitel 2 EVL överensstämde med hur driftskostnaderna för vägar fördelas i AL. Det är enligt en LMV-rapport från 1995 tonkilometermetoden som ska användas. Liksom i AL var det i 2 kapitlet EVL möjligt att dela upp

³⁶ Ekbäck, Peter (2007).

³⁷ Österberg, Tommy (2004).

kostnaderna för vägbyggnad, vägunderhåll och vinterväghållning i olika andelstal. Det gick däremot inte för vägar enligt EVL kap 3.^{38 39}

För enskilda vägar i tätare bebyggelse enligt EVL kap 3 fördelades kostnader enligt deltagande fastigheternas taxeringsvärde vilket gjorde att andelstalen ändrades när taxeringsvärdet omräknades. Denna lösning med rörlig kostnadsfördelning finns inte på något annat ställe i nämnda lagar. Vägföreningarna har därför efter 1998 behövt ändra normerna för kostnadsfördelning genom omprövning enligt 35 § AL..

Enligt AL kan kostnaderna för driften fördelas genom att avgifter tas ut för det faktiska utnyttjandet av anläggningen i stället för genom andelstal, om detta bedöms lämpligt. Denna möjlighet fanns även i LGA där kostnaderna annars fördelades efter fastigheternas behov på samma sätt som andelstalen för utförande i AL. Fördelning efter det faktiska utnyttjandet var inte möjligt i EVL troligtvis på grund av svårigheten att bestämma det för vägar.⁴⁰

I såväl EVL som AL finns begreppet slitageersättning för fastigheter som inte tillhör samfälligheten men som ändå tillåts använda den.

³⁸ Lantmäteriverket

³⁹ Norell, Lars. (1995).

⁴⁰ Proposition 1996/97:92

4 Resultat

I undersökningen har 28 samfällighetsföreningar för vägändamål inom Trollhättans kommun tagits fram med hjälp av samfällighetsregistret. Föreningarna valdes någorlunda jämt fördelade i den bokstavsordnande listan. Elva föreningar hade förrättningar enligt EVL skapade mellan 1941 och 1966. Övriga var gjorda enligt AL från 1977 till 2009.

I första skedet kontrollerades förrättningsakterna för att se om föreningarna har rätt att ändra andelstalen själva enligt 24a § AL, om andelstalen var olika för utförande och drift samt om det fanns ett särskilt andelstal för vinterväghållning. Svar till denna del finns i bilaga A.

I andra skedet togs telefonkontakt med de föreningar där uppgifter om styrelsemedlemmar gick att få fram. I första hand var det ordföranden som kontaktades och i något fall kassören eller sekreteraren. Jag fick på detta sätt kontakt med 18 föreningar för att ställa mer ingående frågor om fördelningen av kostnader. Från en förening fick jag svaret att den var vilande och att de inte haft möte på flera år.

Samtliga svar till den andra delen finns i bilaga B.

4.1 Andelstal och driftskostnader

I avsnitt 3.1.3 beskrivs lagreglerna om hur kostnader för vägarna ska fördelas mellan de ingående fastigheterna. Det finns även några olika sätt att ändra andelstalen för kostnadsfördelningen som beskrivs i avsnitt 3.1.4. I de kontaktade föreningarna har undersökts om andelstalen har blivit ändrade, på vilket sätt och av vilken anledning de har ändrats.

4.1.1 Resultat undersökning

Sedan 1998 har det funnits möjlighet att, om beslut tas i förrättningen, ge föreningens styrelse tillåtelse att själva ändra andelstal. Av de sju föreningar som hade förrättningar från 1998 och framåt var det fem som hade fått denna möjlighet. Dessa var även de fem nyaste förrättningarna. Det var det dock ingen som ännu utnyttjat möjligheten att själva ändra andelstal.

Särskilda andelstal kan sättas för dels utförande och dels för drift och underhåll. Utöver det kan ett speciellt andelstal för vinterväghållning fastställas, se även avsnitt 3.1.3. En majoritet av föreningarna, 21 av 28 har samma andelstal för utförande som för drift och underhåll och endast två föreningar hade andelstal för vinterväghållning. Dessa var bildade 1941 respektive 1957. Sannolikt var det mer vanligt förr att fastigheter inte användes eller hade ändrad användning under vintern.

Varför ändras andelstalen?

I hälften av föreningar som kontaktades med telefon hade andelstalen ändrats. Anledningarna var något skiftande där den vanligaste var någon typ av ändrad användning av fastigheter eller ändrad fastighetsindelning. Fastighetsindelning hade främst ändrats av att nya fastigheter hade tillkommit. Användningen hade ändrats dels på jordbruksfastigheter och att fritidsbostäder hade blivit permanentbostäder. I två fall gjordes ändringen i samband med att större arbeten skulle göras på vägen och de ville därför ha en mer rättvis fördelning av de högre kostnader som uppkom. Dessa föreningar hade båda förrättningar enligt EVL. Om förrättningen hade gjorts med AL hade de haft krav på sig att ha en underhålls- och förnyelsefond för denna typ av större kostnader. Då hade det inte blivit så stor kostnad vid ett och samma tillfälle.

Från en förening framfördes att det fanns anledningar att ändra andelstalen på grund av ökad användning av vägen till en fastighet som hade affärsverksamhet men att ingen hade tagit upp frågan så ingen ändring hade blivit av. En orsak till detta skulle kunna vara att den aktuella fastighetsägaren även var ordförande och ägde flera fastigheter som ingick i föreningen.

I en annan förening fanns en fastighet där det tidigare bara funnits ett bostadshus men där det numera fanns två men de hade ändå behållit andelstalet. Anledningen till detta var att man inte ville ställa till besvär och skapa osämja. Denna förening hade möjlighet att själva ändra andelstalen enligt 24a § AL.

Hur ändras andelstalen?

Av de åtta fall där andelstalen har ändrats har det i två fall gjorts med en omförrättning och i fyra fall med en överenskommelse varav tre var interna som inte registrerades till LM. I två fall gjorde det först en intern överenskommelse sedan en omförrättning.

Finns problem med kostnadsfördelningen?

Överlag tyckte föreningarna att systemet som används för att fördela kostnader för enskilda vägar fungerar bra och är rättvist. Några hade haft synpunkter på andelstal där en permanentboende tyckte att fritidshus skulle ha högre andelstal. I en annan förening tyckte några som bodde i ändarna på en väg som gick mellan två större vägar att de betalade för mycket i förhållande till deras användning. Troligtvis en ganska vanlig åsikt. I denna förening klagades också på att statsbidraget inte täckte genomfartstrafik som inte hade något ärende på vägen.

En förening tyckte det var krångligt och dyrt att ändra andelstalen med en omförrättning. De beräknade förrättningskostnaderna till ungefär samma summa som ett helt års inbetalningar för drift och underhåll från medlemmarna. Denna förening hade en förrättning från 1980-talet då det inte fanns möjlighet att få ändra andelstalen själva i föreningen enligt 24a § AL. I denna förening hade det gjorts en intern överenskommelse om nya andelstal.

4.1.2 Reflektioner kring andelstal och driftskostnader

När det gäller kostnadsfördelningen för vägar används med få undantag tonkilometermetoden där man med hjälp av schabloner för olika typer av fastigheter räknar fram beräknade transportmängder. Dessutom görs alltid en skälighetsbedömning för att andelstalen inte ska bli orättvisa.

Kostnader efter andelstal är ett administrativt enkelt system och anses rättvist och okontroversiellt. Nackdelen är att användningen ofta förändras över tid och vid olika ägare och ger då orättvisa. Att fördela kostnaderna efter den faktiska användningen vore det mest rättvisa men att göra det för vägar är näst intill omöjligt. Driftskostnader efter det faktiska användandet kan också skapa incitament till att hushålla med användningen och därmed minska totalkostnaderna för drift och underhåll.⁴¹

Att fördela kostnaderna så alla är nöjda torde vara en nära nog omöjlig uppgift. Ett system med vägtullar skulle antagligen kunna göra det mest rättvist men kostnaden för att införa det torde vara alltför hög. Det är bara en förening av de kontaktade som tycker nuvarande system för att fördela kostnaderna inte fungerar bra så nuvarande system verkar ge tillräcklig rättvisa.

I en förening hade det inte gjorts några inbetalningar från medlemmarna på flera år då statsbidraget räckte till de driftskostnader som uppkommit. Detta hade troligtvis att göra med att en av medlemmarna skötte om vägen med eget arbete och kunde på så sätt hålla nere kostnaderna.

Ett sätt att anpassa kostnader för drift som Almqvist, Kalbro och Larsson för fram skulle kunna vara att LM alltid skriver att omförrättning av andelstalen ska ske efter 2-3 år då man vet mer om den faktiska användningen. Detta skulle kunna göra att göra dem mer rättvisa. Dock hjälper detta förfaringsätt bara i nya förrättningar så en översyn av i 35 § AL om villkoren för omförrättning kan vara bättre.⁴² Frågan är om detta är förenligt med AL där anläggningsbesluten med andelstalen ska vara långsiktigt och skildra den stadigvarande användningen av anläggningen. Dessutom är det troligtvis få föreningar som är villiga att ta en ny förrättningskostnad efter bara några år.

4.2 Omförrättning

I 15 % av samfällighetsföreningarna i Almqvist, Kalbro och Larssons undersökning har ändrade förhållanden uppkommit som antingen föranledde en omförrättning, överenskommelse godkänd av LM eller en annan överenskommelse. De tre fallen har använts ungefär lika ofta. De sistnämnda överenskommelserna som inte är godkända av LM är inte rättsligt giltigt mot tredje man. Dessa föreningar är antagligen dåligt motiverade att ta kostnaden som uppkommer om man kopplar in LM då man internt i föreningen är överens. Praktiskt är det ändå inte speciellt allvarligt så länge delägarna

⁴¹ Almqvist, Per-Olof, Kalbro, Thomas & Larsson, Hans (1984).

⁴² Almqvist, Per-Olof, Kalbro, Thomas & Larsson, Hans (1984).

är eniga och skulle problem uppkomma med interna överenskommelsen kan frågan senare föras till LM för prövning.⁴³

Anledningar till att omförrättningar görs är när det skett omstruktureringar av landsbygden med ändrad fastighetsindelning och eller ändrad markanvändning.⁴⁴

4.2.1 Resultat undersökning

I fyra av de 18 kontaktade föreningarna har det skett en omförrättning och i ytterligare en kommer det eventuellt bli en på grund av att det byggs en större allmän väg som berör föreningens väg. En förening där omförrättning har skett hade en gammal förrättning enligt EVL. Där var en av anledningarna till att de gjorde omförrättning att om delägare inte betalar till föreningen skulle de då få förmånsrätt före andra fordringar om de ansöker till KFM om indrivning. De hade problem med fastigheter som inte betalade. Dessutom hade fastighetsindelningen ändrats. I de andra fallen var det ett där föreningen ville ha mer rättvisa andelstal inför ett större arbete på en bro, ett där nya fastigheter hade tillkommit och dessutom en ny järnväg korsar vägen samt ett fall med både ändrad fastighetsindelning, ändrad användning på fastigheter i en gammal förrättning från 1950-talet.

I ingen av föreningarna hade frågan varit uppe om att en omförrättning borde göras men att det av någon anledning inte blivit av.

Vinster med omförrättning

För att föreningar ska ha förmånsrätt på inbetalningar som ska göras av medlemmar krävs ett antal krav ska vara uppfyllda, se avsnitt 4.4.1. Ofta har föreningarna själva inte kunskap att ta reda på om allt detta är uppfyllt utan måste i så fall ta hjälp utifrån för att ta reda på det. Ofta framförs det som en fördel i samband med att förrättningar enligt EVL ska omprövas till en AL-förrättning är att föreningen då får förmånsrätt på de inbetalningar som ska göras av medlemmarna till föreningen. Svårigheten för föreningen att veta om kraven är uppfyllda kan vara anledningen till det. Som beskrivs mer i avsnitt 3.2.3 är det i fall med äldre vägsamfälligheter är det inte ens helt säkert att de är en juridisk person med föreningsförvaltning. Med en omförrättning rätas dessa frågetecken ut.

Skulle en medlem inte betala kan föreningen med en AL-förrättning ansöka om utmätning hos KFM. I ett fall i undersökningen var möjligheten att få förmånsrätt och kunna ansöka om utmätning en av anledningarna till att man gjorde omförrättning.

Vinster med omförrättningar är också att de skapar mer rättvisa mellan föreningens delägare. De ingående fastigheternas får ett högre värde om vägfrågan är ordnad vilket ger mer attraktiva fastigheter.⁴⁵ Frågan är i hur stort värde det ligger i att frågan om

⁴³ Almqvist, Per-Olof, Kalbro, Thomas & Larsson, Hans (1984).

⁴⁴ Anders Blom. Handledningsmöte den 10 maj 2010.

⁴⁵ Anders Blom. Handledningsmöte den 10 maj 2010.

vägen är löst på ett bra sätt och om en köpare över huvud taget får eller tar reda på det.

Anledningar till att man inte gör omförrättning

Förrättningskostnaderna utgör sannolikt det största hindret mot i övrigt befogade omförrättningar. Resultatet kan bli att det med tiden uppkommer orättvisa mellan fastighetsägarna eller att man använder sig av olika former av privata lösningar och överenskommelser som avviker från förrättningsbesluten.⁴⁶ Detta fungerar ofta bra så länge medlemmarna i föreningen är överens men blir man osams finns ingen juridisk möjlighet att kräva in pengarna annat än via en civilrättslig process.

Den stora kostnaden för en omförrättning är förrättningskostnaden där LM tar betalt per timme för förrättningslantmätaren och eventuella sakkunniga. Det är ärendets omfattning som avgör kostnaden och med aktiva sakägare som själva skaffar fram information och kommer överens sinsemellan underlättas arbetet och kostnaden minskar.⁴⁷ Vid små förändringar kan ett billigare alternativ till omförrättning vara att göra överenskommelser med berörda fastighetsägare. LM ska sedan granska och registrera dessa överenskommelser vilket blir väsentligt billigare än en ny förrättning.⁴⁸

Ett alternativ till att göra en omförrättning är att komma överens med alla medlemmar om nya andelstal och sedan få dessa granskade och registrerade av LM. Detta ger en betydligt mindre kostnad men nackdelen är att det ofta kan vara svårt att få alla medlemmar att vara överens. Även om man gör en omförrättning kan tid och pengar sparas om man är eniga inom föreningen om vilka förändringar som ska göras.⁴⁹

En av föreningarna i undersökningen hade sökt pengar till förrättningskostnaden från EU:s landsbygdsprogram. Där har det under några år funnits medel som kan användas till bland annat lantmäteriförrättningar.

4.3 Slitageersättning

I avsnitt 3.1.3 beskrivs reglerna om slitageersättning. De gäller även om det inte står något i anläggningsbeslutet. Ofta skrivs det i anläggningsbeslutet som information till föreningarna att möjligheten finns att kunna ta ut denna ersättning, dock brukar det inte tas upp hur man ska komma fram till beloppet.

I äldre förrättningar togs slitageersättning upp i själva anläggningsbeslutet medan det de senaste åren står under upplysningar efter beslutet. 13 av de 29 föreningar som undersökts hade upplysningar om slitageersättning tagits upp. Endast en av de elva förrättningarna som gjorts enligt EVL hade med det medan alla åtta som var gjorda från 1995 och framåt hade med information om slitageersättning. Formuleringen

⁴⁶ Proposition 1996/97:92

⁴⁷ www.lantmateriet.se

⁴⁸ Källgården, Sture (2008).

⁴⁹ Nydahl, Bengt (2007).

skiljer sig något mellan de olika förrättningarna men betydelsen är att skador som uppkommer ska repareras eller ersättas av den fastighetsägare som orsakar dem.

4.3.1 Resultat undersökning

Av de föreningar som kontaktats har sex svarat att de brukar ta ut slitageersättning. Tre angav att de använt det vid skogsavverkning och vid två fall använde en hyresgäst respektive en fastighetsägare vägen mer under en tid. En förening hade ett fall då en lantbrukare utanför båtudsområdet, det område som vägen betjänar, som använt vägen. Denne hade senare blivit medlem i föreningen.

Hur kommer man fram till ersättningen?

Som beskrivs i avsnitt 3.1.3 ska slitageersättningen täcka de merkostnader som uppkommer till följd av den ökade användningen och någon vedertagen metod att räkna fram den finns inte. I undersökningen har föreningarna i alla fall utom ett kommit överens om att den som använder vägen extra ska återställa de skador som uppkommer. I ett fall när en fastighetsägare använde vägen mer gjorde man en muntlig överenskommelse och ersättningen räknades fram enligt tonkilometermetoden. Hur de räknade är dock oklart.

Av vilka anledningar använder man inte slitageersättning?

Den största anledningen till att föreningarna inte använder slitageersättning är att de tycker det är krångligt eller att de inte tycker det funnits anledning. De tycker det fungerar bra ändå och i dessa fall är det troligtvis ingen som använder vägen mer än vad andelstalen täcker för då hade frågan antagligen kommit upp.

4.4 Utebliven ersättning

Som beskrivits i avsnitt 3.2.2 kan en samfällighetsförening vända sig till KFM om en delägare inte betalar sitt bidrag för anläggningens drift. Här redogörs för i vilken utsträckning de undersökta föreningarna har haft problem med detta och hur de går tillväga om någon inte betalar.

4.4.1 Tillvägagångssätt vid utebliven betalning

För att få en utmätning gjord ska föreningen med ansökan bifoga debiteringslängden där det framgår vilket belopp som ska uttaxeras, vad varje medlem ska betala och när betalning skulle ha skett. Vidare ska föreningens stadgar skickas med, en handling som visar vem som är firmatecknare för samfälligheten och protokollet från stämman där beslutet om uttaxering fattades. Betalningar av avgifter till samfällighetsföreningar har förmånsrätt om KFM hinner göra utmätning inom ett år från förfallodagen så det gäller att inte vänta för länge med ansökan till KFM.⁵⁰

⁵⁰ Kronofogden (2009).

Om föreningen låter KFM sköta indrivningen får de inte in något mer än vad som anges enligt debiteringslängden. Det vill säga inte dröjsmålsränta eller inkassokostnader. De kostnader KFM har tas ut från den medlem som inte betalt.⁵¹ Någon egentlig anledning till att anlita något inkassoföretag finns inte då man i så fall riskerar att få betala inkassoföretagets kostnader om inkasseringen inte ger resultat. Det brukar oftast vara möjligt att få ut medlemmarnas avgifter då det alltid finns en fastighet som vanligtvis går att utmäta.⁵²

Som beskrivits i avsnitt 4.2.1 är medlemmarnas inbetalningar till föreningen vid för rättningar enligt EVL ofta personligt knutna till fastighetsägaren och föreningarna kan då inte vända sig direkt till KFM för att få en utmätning till stånd. I detta fall får man istället ta till en civilrättslig process.

4.4.2 Resultat undersökning

I de undersökta föreningarna verkar det inte vara något stort problem med utebliven betalning av ersättningar till föreningarna. I fyra av de 28 föreningarna har de någon gång haft problem med att någon inte betalat, i en förening har det hänt flera gånger men oftast har det lösts med påminnelser eller personliga kontakter. Ofta handlar det helt enkelt om att medlemmar glömt betala. I ett fall har ansökan om utmätning skickats till KFM men det gick aldrig så långt som till utmätning innan betalningen kom in. I flera föreningar påpekar man att eftersom medlemmarna ofta känner varandra väl då de är grannar utmed vägen uppstår aldrig eller sällan något problem. Det är heller inte vanligt att det finns någon framtagen metod i föreningarna om hur man går tillväga om utebliven betalning uppkommer. Några svarar att de skickar påminnelser, kontaktar personligen eller diskuterar det i föreningen vid behov.

⁵¹ Kronofogden (2009).

⁵² Ivarsson, Sven (2007).

5 Undersökningsmetod och framtida undersökning

5.1 Undersökningsmetod

Det var en del svårigheter att få kontakt med föreningar. Namn på styrelsemedlemmar söktes fram i samfällighetsregistret. Det är dock ganska dåligt uppdaterat så även kontakter med fastighetsägare utmed vägen togs för att få hänvisning till vem som var ordförande. Den dåliga uppdateringen beror på att föreningarna inte skickar in ändringsanmälan till LM när sammansättningen i styrelsen ändras. Hade det varit enklare att kontakta föreningsrepresentanter skulle mer undersökningsmaterial kunnat samlas in.

5.2 Förslag till framtida undersökning

En intressant fråga för framtida undersökning skulle vara att utreda om det finns regionala skillnader i olika delar av landet där det är olika struktur på vägnätet. Exempelvis skulle samfällighetsföreningar i Skåne, där det är ett tätare vägnät, kunna jämföras med föreningar i Norrland där det finns få och väldigt långa enskilda vägar.

Källförteckning

- Almqvist, Per-Olof, Kalbro, Thomas & Larsson, Hans (1984). *Anläggningslagen: tillämpning och erfarenheter*. Stockholm: Statens råd för byggnadsforskning.
- Bexelius, Alfred & Körlof, Voldemar (red.) (1965). *Väglagarna: lagen om allmänna vägar, lagen om enskilda vägar m.fl. författningar ang. vägväsendet med anmärkningar och sakregister*. 2., [revid.] uppl. Stockholm: Norstedt
- Björklund, M. och Wedman, A. (2004). *Examensarbete: Gemensambetsanläggningar: Basfakta 1990-2003*. Stockholm: Kungliga tekniska högskolan, avd. fastighetsvetenskap inst. för infrastruktur.
- Blom, Anders.Handledningsmöte den 10 maj 2010.
- Ekbäck, Peter (2007). *Fastighetssamverkan för utförande, drift och förvaltning av gemensamma anläggningar: särskilt om Anläggningslagen och Lagen om förvaltning av samfälligheter*. Stockholm: KTH
- Hemström, Carl (1986). *Gemensambetsanläggningar: inrättande och förvaltning*. Stockholm: Norstedt
- Ivarsson, Sven (2007). Hur gör man med medlemmar som inte betalar sin vägavgift? REV Bulletinen, nr 3, s. 8-9.
- Kronofogden (2009). *Handboken Utmätning*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <<http://kronofogden.se/download/18.233f91f71260075abe880006420/90105%2C+Uppdaterad++den+1+november+2009.pdf>> [2010-05-05].
- Källgården, Sture (2008). Funderingar i föreningen. REV Bulletinen, nr 2, s. 16-17.
- Lantmäteriverket. (1975). *PM 1975-08-18. Beräkning av andelstal vid vägförrättningar enligt anläggningslagen*. Gävle: Lantmäteriverket
- Lantmäteriet (2010). *Fastighetsregistret Helårsstatistik 2009*. [Elektronisk]. Tillgänglig:<http://www.lantmateriet.se/upload/filer/fastigheter/fastighetsinformati on/FR-allmanna_delen/Nyhetsbrev/2010/Nyhetsbrev_2010_1.pdf>[2010-05-05].
- Lantmäteriet / Fastigheter / Lantmäteriförrättningar / Om Lantmäteriförrättningar / Vad kostar en lantmäteriförrättning. [Elektronisk]. Lantmäteriet: Gävle. Tillgänglig: <http://lantmateriet.se/templates/LMV_Page.aspx?id=3031> [2010-05-17].
- Norell, Lars. (1995). *Underlag för beräkning av andelstal enligt tonkilometermetoden. LMV-rapport 1995:11*. Gävle: Lantmäteriet
- Nydahl, Bengt (2007). Vår väg körs sönder! Har vi rätt till ersättning? REV Bulletinen, nr 2, s. 4-5.

Ohlsson, Sven-Olof & Johansson, Hans (1981). *Anläggningslagens tillämpning: gemensambetsanläggningar, problem och erfarenheter*. Stockholm: Statens råd för byggnadsforskning

Proposition 1973:160. *Förslag till anläggningslag*
http://www.riksdagen.se/debatt/visadok.aspx?spec=visa_stort_dokument&dokid=FW03160

Proposition 1996/97:92. *Enskilda vägar*
http://www.riksdagen.se/webbnav/index.aspx?nid=37&dok_id=GK0392

Trafikverket / Privat / Vägar & järnvägar / Enskilda vägar / Våglängder. (senast uppdaterad 2010-03-17) [Elektronisk]. Vägverket: Borlänge. Tillgänglig:
<<http://trafikverket.se/Privat/Vagar-och-jarnvagar/Enskilda-vagar/Vaglangder/>>
[2010-05-05].

Österberg, Tommy (2004). *Samfälligheter: handbok för samfällighetsföreningar*. 8., [uppdaterade] uppl. Stockholm: Norstedts juridik

A. Svar från undersökning, del 1

Undersökta samfällighetsföreningar					
GA	Ar	Lag	§ 24a (om efter 1998)	Samma andelstal utförande och drift	Speciellt andelstal vinterväghålln
1	1941	EVL		N	J
2	1951	EVL		J	N
3	1952	EVL		J	N
4	1953	EVL		J	N
5	1954	EVL		J	N
6	1957	EVL		N	J
7	1957	EVL		J	N
8	1958	EVL		N	N
9	1959	EVL		N	N
10	1960	EVL		J	N
11	1966	EVL		J	N
13	1977	AL		N	N
14	1981	AL		J	N
15	1984	AL		J	N
16	1985	AL		J	N
17	1992	AL		N	N
18	1993	AL		J	N
19	1994	AL		J	N
20	1995	AL		J	N
21	1995	AL		J	N
22	1998	AL	N	J	N
23	2001	AL	N	J	N
24	2001	AL	J	J	N
25	2001	AL	J	N	N
26	2003	AL	J	J	N
27	2004	AL	J	J	N
28	2009	AL	J	J	N

B. Svar från undersökning, del 2

		Kontakade samfällighetsföreningar																Nej					
		1	3	4	8	10	14	15	16	17	19	20	21	22	23	24	25	27	28	Ja	Nej		
Lag	År	EVL	EVL	EVL	EVL	EVL	AL	AL	AL	AL	AL	AL	AL	AL	AL	AL	AL	AL	AL				
Frågor		1941	1952	1953	1958	1960	1981	1984	1985	1992	1994	1995	1995	1998	2001	2001	2001	2003	2009				
Har andelstal ändrats i er förening		N	J	J	J	J	J	J	N	N	(c)	N	N	(d)	N	N	N	J	J	8	47%	8	47%
Har det funnits anledningar att ändra men inte blivit av		N	N	N	N	N	N	N	N	N	(c)	N	J	(d)	N	N	N	N	N	1	6%	15	88%
Har ni haft problem att få in betalning av medlemmar		N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	(d)	J	N	N	J	J	4	24%	13	76%
Har ni något sätt ni går tillväga vid problem		N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	(d)	N	J	N	J	J	6	35%	11	65%
Fungerar systemet med kostnadsfördelning bra	(a)	J	J	J	J	J	J	J	N	J	J	J	J	(d)	J	J	J	J	J	15	88%	1	6%
Några andra svårigheter med kostnadsfördelning		N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	(d)	N	N	N	J	N	1	6%	16	94%
Brukar ni ta ut slitageersättning		N	J	J	N	J	J	N	J	N	N	N	N	(d)	N	N	N	J	N	6	35%	11	65%
Har det funnits tankar att göra omförrättning		N	J	N	N	N	N	J	(b)	N	N	N	N	(d)	N	N	N	N	J	3	18%	13	76%
(a) Har inte haft inbetalningar på länge, statsbidraget räcker																							
(b) Eventuellt kommer det bli en omförrättning																							
(c) Vet ej																							
(d) Inte aktiv, har inte haft möte på flera år																							
Förkortningar:																							
OF - Omförrättning																							
ÖK - Intern överenskommelse																							
ÖK/OF - Först överenskommelse sedan omförrättning																							
ÖK/LM - Överenskommelse registrerad till LM																							

Svaren i denna del har delats upp efter fråga och det går inte att se vilken förening som har svarat vad.

Varför har andelstalen ändrats?

- Gammal förrättning från 1943, ny fastighetsindelning, nya fastigheter som inte betalade och man hade ingen möjlighet att ansöka till KFM om indrivning. Man kunde dessutom få EU-bidrag för förrättningskostnaden. Ändrades med omförrättning.
- Nya fastigheter har tillkommit och ny järnväg byggs som korsar föreningens väg. Först gjordes en intern överenskommelse, omförrättning kommer att ske.
- Gammal förrättning från 1950-talet. Nya fastigheter har tillkommit, några hopslagna fastigheter, ändrad användning på jordbruksfastigheter. Först intern överenskommelse, senare omförrättning.
- Fastigheter hade tillkommit. Andelstal ändrades med intern överenskommelse.
- Fritidsbostäder har ändrats till permanentboende. Andelstal ändrades med intern överenskommelse.
- Jordbruksfastighet ändrade användning. Andelstal ändrades med intern överenskommelse.
- Mer rättvis kostnadsfördelning var önskvärd vid större omläggning av bro. Andelstal ändrades med omförrättning.
- Större dräneringsjobb skulle göras på vägen. Andelstal ändrades med överenskommelse som godkändes av LM.

Hur ändrades andelstalen?

- Omförrättning: 2 st
- Intern överenskommelse: 3 st
- Överenskommelse registrerad till LM: 1 st
- Först en intern överenskommelse senare omförrättning: 2 st.

Om de inte ändrats, har det funnits anledningar att ändra men inte blivit av?

- Ökad användning för några fastigheter med affärsverksamhet. Ingen har tagit upp frågan.
- En fastighet som tidigare hade ett bostadshus har numera 2 bostadshus men man har inte ändrat andelstal trots att föreningen får enligt 24a §.

Vilka problem med kostnadsfördelning har ni haft?

- Motion till stämma har kommit från en permanentboende att fritidsboende borde ha högre andelstal
- De som bor i ändarna av vägen tycker att de betalar för mycket. För många som inte hör hemma på vägen använder den som genomfart. (gäller en väg som går mellan två större vägar).
- Det var en del diskussioner om kostnadsfördelningen vid bildandet men inget senare.
- Det är krångligt att ändra andelstal. För dyrt med ny förrättning, för oss är det lika mycket som hela uttaxeringen för ett år.
- En fastighet som tidigare hade ett bostadshus har numera 2 bostadshus men man har inte ändrat andelstal trots att föreningen får enligt 24a §.

Hur går ni tillväga om någon inte betalar?

- Vi får diskutera det vid behov.
- Vi har diskuterat i föreningen med aldrig varit aktuellt.
- Det har inte varit aktuellt men man får väl skicka påminnelse.
- Skickar påminnelse, det är inte möjligt med utmätning med den gamla förrättningen.
- Påminnelse
- Påminnelser, ett tillfälle var ansökan inskickad till KFM men då kom betalningen in.
- Personliga kontakter
- Personliga kontakter

Vid vilka tillfällen eller anledningar har ni använt er av slitageersättning?

- En fastighetsägare hade egen firma under en tid, ersättning enligt muntlig ÖK. Beloppet togs fram enligt tonkilometermetoden.
- En lantbrukare utanför båtnadsområdet använde vägen men blev sedan medlem med eget andelstal.
- En hyresgäst som körde lite extra
- Skogsavverkning
- Skogsavverkning. Banverket gjorde något arbete.
- Skogsavverkning

Hur har ni kommit fram till ersättningen?

- Om det blir sönderkört får de laga.
- Reparera och återställa det som körts sönder.
- Återställa vägen efter skador.
- Vid skogsavverkning ska skador på vägen återställas.
- Avtal finns om att de får fylla på med material på vägen vid behov.
- Muntig ÖK, ersättning enligt tonkilometermetoden.

Av vilka anledningar har ni inte använt slitageersättning?

- Inte hunnit än (ny förrättning), men det finns nog tillfällen i framtiden där det kommer användas.
- Skulle nog vara svårt att administrera.
- Har inte funnits anledning även om det förekommit skogsavverkning. Har dock varit på tal att 3G-mast ska få betala.
- Har inte funnits anledning.
- Det fungerar bra som det gör.