Nr 19.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om stängselskyldighet för järnväg m. m.; given Stockholms slott den 19 januari 1945.

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

GUSTAF.

Thorwald Bergquist.

Förslag
till
Lag
om stängselskyldighet för järnväg m. m.

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

Innehavare av järnväg är pliktig att hålla stängsel utmed järnvägen till skydd för större hemdjur (hästar och nötkreatur) under betesgång, såframt kostnaden för stängsel icke är oskälig i förhållande till nyttan därav för betesbruket.

2 §.

Stängsel skall vara så beskaffat, att större hemdjur, som icke är okynnes eller otamt, därigenom bör utestängas från järnvägens område.

Om skäl äro därtill, äger Konungen medgiva undantag från vad i första stycket stadgas.

3 §.

Stängsel som hålles av järnvägs innehavare må ej borttagas eller lämnas att förfalla, med mindre genom dom fastställes att innehavaren icke är stängselskyldig eller medgivande lämnas av ägaren till den fastighet mot vilken stängslet uppförts och annan som må äga att nyttja fastigheten för betesbruk.

Är järnvägs innehavare på grund av särskilt åläggande eller åtagande före denna lags ikraftträdande gentemot sakägare pliktig att hålla stängsel, må utan hinder därav enligt de i 1 § angivna grunderna prövas, huruvida stängsel skall hållas för där angivet ändamål.

4 §.

Kan ej överenskommelse träffas, huruvida stängsel skall hållas, må frågan instämmas till ägodelningsrätten i orten.

Om förfarandet i mål, som nu sagts, samt talan mot däri meddelade beslut skall i tillämpliga delar gälla vad i lagen om delning av jord å landet finnes stadgat angående jorddelningsmål som anhängiggöras genom stämning.

Järnvägs innehavare vare pliktig att i mål om befrielse från skyldighet att hålla stängsel vidkännas å ömse sidor uppkomna kostnader, såvitt ej ägodelningsrätten med hänsyn till omständigheterna finner skäligt annorlunda förordna.

5 §.

Är järnvägs innehavare med hänsyn till kostnaden fri från skyldighet att hålla stängsel, vare han pliktig att giva ersättning för hinder eller men som härav uppkommer vid fastighets användning för betesbruk och som ej är av allenast ringa betydelse. Vinnes befrielse från stängselskyldighet som grundas å dom eller särskilt åtagande, skall ersättning utgå, ändå att hindret eller menet är ringa. Ersättning skall bestämmas att utgå på en gång.

Har genom dom eller avtal fastställts, att stängselskyldighet ej föreligger, skall talan om ersättning väckas inom två år därefter. Försittes den tid, vare rätt till talan förlorad.

I fråga om talan som nu sagts skall vad i 4 § första och andra styckena stadgas äga motsvarande tillämpning.

6 §.

Vad i fråga om stängselskyldighet enligt denna lag eller om ersättning enligt 5 § genom dom eller avtal bestämmes skola gälla mellan järnvägens innehavare och ägare av fastighet eller den som äger nyttja fastighet för betesbruk gälle jämväl mot den som förvärvar sakägarens rätt i avseende å järnvägen eller fastigheten.

Sakägare vare likväl oförhindrad att vinna ändring i vad sålunda blivit bestämt, om väsentligt ändrade förhållanden föranleda därtill; dock må vidsträcktare skyldighet åläggas järnvägens innehavare allenast på grund av väsentligt ändrade förhållanden i avseende å järnvägens drift.

7 §.

Håller järnvägs innehavare icke stängsel som fredar mot större hemdjur och kommer på grund härav sådant hemdjur över järnvägen olovligen in på annans ägor och gör därå skada eller varder där intaget, vare järnvägens innehavare pliktig att gottgöra djurets ägare den kostnad eller förlust som därigenom åsamkas honom, såvitt ej djurets ägare med hänsyn till vad om ersättning enligt 5 § må hava bestämts eller på annan grund är pliktig att själv vidkännas kostnaden eller förlusten.

Talan om ersättning som nu sagts instämmes till allmän underrätt i den ort, där skadan inträffat eller djuret intagits eller där järnvägens innehavare skall svara i tvistemål i allmänhet.

8 §.

Vad i denna lag stadgats beträffande järnväg skall gälla även med avseende å spårväg.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1945.

Har järnvägs innehavare före denna lags ikraftträdande ej uppfört stängsel å viss bansträcka eller har i enlighet med kungl. brevet den 18 november 1932 till järnvägsstyrelsen stängsel efter tillstyrkan av länsstyrelsen bort-

tagits, lämnats att förfalla eller av innehavaren överlåtits å annan, föreligger ej stängselskyldighet på grund av 1 § denna lag, med mindre behov av stängsel efter lagens ikraftträdande inträtt till följd av väsentligt ändrade förhållanden i avseende å järnvägens drift eller Konungen efter ansökan föreskriver, att stängsel å bansträckan skall hållas. Finnes att å bansträcka, varå stängsel efter tillstyrkan av länsstyrelsen borttagits, lämnats att förfalla eller av innehavaren överlåtits å annan, stängsel ej skall hållas, skall vad i 5 § i lagen stadgas äga motsvarande tillämpning; dock att talan om ersättning, vilken ej grundas på väsentligt ändrade förhållanden som efter lagens ikraftträdande inträtt i avseende å järnvägens drift, skall väckas inom fyra år från ikraftträdandet.

Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 1 december 1944.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, BERGQUIST, BAGGE, DOMÖ, GJÖRES, EWERLÖF, RUBBESTAD, OHLIN, ERLANDER, DANIELSON.

Efter gemensam beredning med chefen för kommunikationsdepartementet och t. f. chefen för jordbruksdepartementet, statsrådet Rubbestad, anmäler chefen för justitiedepartementet, statsrådet Bergquist, fråga om *lagstiftning rörande stängselskyldighet för järnväg m. m.*

Föredraganden anför följande.

I skrivelse den 3 juni 1942, nr 302, har riksdagen hemställt om utredning angående statens järnvägars stängselskyldighet. Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 1 oktober 1943 utsåg jag den 7 i samma månad hovrättsrådet T. A. Bexelius att inom justitiedepartementet verkställa utredning beträffande stängselskyldighet vid järnvägar och därmed sammanhängande spörsmål samt tillkallade den 2 maj 1944 överinspektören för bantjänsten vid statens järnvägar C. G. H. Engwall, ledamoten av riksdagens andra kammare, jur. dr G. Hedlund, överingenjören T. Swartling och rektorn O. V. K. Vieweg att i egenskap av sakkunniga på kallelse av utredningsmannen deltaga i överläggningar i ämnet. Utredningsmannen har den 27 juli 1944 avgivit betänkande (SOU 1944: 35) med förslag till lag om skyldighet för innehavare av järnväg eller spårväg att hålla stängsel. Sedan yttranden över betänkandet inhämtats från ett flertal myndigheter och sammanslutningar, anhåller jag att nu få upptaga denna fråga till behandling.

Inledning.

Några lagbestämmelser om skyldighet för innehavare av järnväg att hålla banan inhägnad ha icke meddelats i vårt land. Såväl de statliga som de enskilda järnvägarna ha likväl i regel vid anläggandet försetts med stängsel.

Beträffande statens järnvägar föreskrives i den av järnvägsstyrelsen den 18 januari 1923 utfärdade banförordningen, att järnvägsområdet skall vara inhägnat, där så erfordras för att skydda järnvägstrafiken. Före utfärdandet av sagda förordning gällde enligt det av styrelsen för statens järnvägstrafik den 26 januari 1877 utfärdade tjänstgöringsreglementet för statens järnvägar, att hägnad av minst 4 fots höjd skulle vara anbragt och i

fullgott skick underhållen överallt, där sådant till betryggande av bantågens säkerhet vore behövligt.

Den 18 juni 1926 har Kungl. Maj:t anbefallt järnvägsstyrelsen att tillsvidare upprätthålla befintliga stängsel utmed de järnvägslinjer, vilkas underhåll ankomme på statens järnvägar. Sedermera har Kungl. Maj:t, på sätt i det följande skall närmare angivas, genom brev den 18 november 1932 meddelat bestämmelser om nedläggande av vissa hägnader utmed statens järnvägar.

För de enskilda järnvägarnas del gäller, att hägnadsskyldighet i betydande utsträckning ålagts dem i samband med beviljandet av koncession eller fastställelse av arbetsplan.

Dessutom ha bestämmelser om hägnadsskyldighet tidigare förekommit i de flesta tjänstgöringsreglementen, som fastställts för enskilda järnvägar. Enligt uppgift av järnvägsinspektören finnas föreskrifter om hägnadsskyldighet i allmänhet icke upptagna i de tjänstgöringsreglementen (säkerhetsordningar), som nu gälla för dessa järnvägar. Endast i några äldre tjänstgöringsreglementen för enskilda järnvägar finnas alltjämt bestämmelser om skyldighet att hålla hägnad av lämplig beskaffenhet »överallt där sådan till tryggande av tågens säkerhet är behövlig».

Vissa föreskrifter om skyldighet för järnvägs innehavare att ombesörja stängningsanordningar utmed järnväg ha meddelats i kungörelsen den 26 juni 1933 (nr 469) angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg.

Enligt en av järnvägsinspektören i april månad 1944 på begäran av utredningsmannen verkställd undersökning skulle 66 procent av det sammanlagda antalet enskilda järnvägsföretag på grund av föreskrift i koncession eller genom beslut om fastställande av arbetsplan vara stängselpliktiga i större eller mindre utsträckning. Utredningsmannen uttalar i anslutning härtill att, då uppgifter om arbetsplanerna för alla enskilda järnvägar icke kunnat erhållas, det icke vore möjligt att bestämt angiva i vilken utsträckning i förhållande till den sammanlagda banlängden, som de enskilda järnvägarna vore stängselskyldiga på grund av föreskrift i koncession eller genom stängsels upptagande i fastställd arbetsplan. Av koncessionsresolutionerna och tillgängliga uppgifter rörande innehållet i arbetsplanerna att döma syntes dock de enskilda järnvägarna vara skyldiga att hålla den största delen av deras sammanlagda bannät inhägnad.

I vissa fall ha staten och de enskilda järnvägsföretagen vid expropriation eller eljest i samband med förvärv av mark för anläggande av järnväg särskilt åtagit sig eller ålagts att hålla banan inhägnad i närboende jordägares intresse.

Järnvägsstyrelsen har uppgivit, att stängselskyldighet på grund av åläggande eller åtagande förelåge för statens järnvägar endast i rena undantagsfall. Enligt en av styrelsen verkställd utredning hade statens järnvägar åtagit sig stängsels hållande endast i ett fall av större betydelse, nämligen å

bansträckningen genom Jämtland, där statens järnvägars ombud vid expropriationen upplyst, att utefter banan skulle på statens järnvägars bekostnad anbringas stängsel i likhet med stängslet utefter övrig bansträckning inom länet.

Svenska järnvägsföreningen har i skrivelse den 2 februari 1928 till Kungl Maj:t uppgivit att, enligt vad förvaltningarna av de till föreningen anslutna järnvägarna upplyst, något åtagande mot markägarna att hålla stängsel icke förelåge. I skrivelse den 25 februari 1944 till utredningsmannen har föreningen framhållit, att den utsträckning, i vilken enskilda järnvägsföretag vid expropriation eller eljest i samband med markförvärv för anläggande av järnväg särskilt åtagit sig eller ålagts att hålla banan inhägnad i närboende jordägares intresse, icke kunde utan ingående arkivforskningar vid varje järnväg nöjaktigt besvaras. Under senare tider syntes stängselfrågan icke ha varit föremål för behandling inför expropriationsnämnd. Tidigare åter hade så ofta varit fallet, varvid det dock huvudsakligen gällt att ålägga järnvägsägaren stängselskyldighet på kortare sträckor, där jordägaren förmodligen framställt yrkande därom.

Frågan om järnvägs inhägnande samt om järnvägs plikt att gälda skadestånd för hemdjur som skadats genom järnvägs drift har vid upprepade tillfällen varit föremål för uppmärksamhet inom riksdagen.

Redan 1892 års riksdag uttalade sålunda beträffande Luleå—Gällivarebanan, att en godsbana, som genomlöpte avlägsna, folktomma bygder och endast trafikerades med långsamt gående tåg, icke för trafikens säkerhet erfordrade stängsel. Enligt riksdagens mening borde därför den kostnad, som beräknats för uppsättning av felande stängsel utmed banan, kunna inbesparas. Denna bana har i enlighet härmed försetts med stängsel allenast å sådana sträckor, där banan framgår genom eller i närheten av bebyggda trakter.

I nära anslutning till den åsikt, som sålunda hävdades av 1892 års riksdag, framhöllo de detta år församlade statsrevisorerna, att med hänsyn till den genom stängsels uppförande förhöjda anläggningskostnaden samt kostnaderna för hägnads underhåll stängsel kring statens järnvägar borde i Norrland på de vidsträckta obebodda skogsmarker, som där genomskures, kunna i regel undvaras. I häröver avgivet utlåtande anförde järnvägsstyrelsen, att det ej syntes tillrådligt att minska eller borttaga stängslet utefter de norrländska banorna, då all den mark, stambanan genomginge, genomströvades av betande boskapskreatur, varför det även visat sig nödvändigt, att å skogsmark vid banans byggande snarast möjligt uppföra stängsel till undvikande av olyckshändelser. Statsutskottet vid 1893 års riksdag uttalade i sitt utlåtande, att allt från början av järnvägarnas anläggande den uppfattningen varit rådande, att järnvägarna borde skyddas medelst stängsel. Under senare tider hade emellertid förändrade åsikter om sådant stängsels nödvändighet gjort sig gällande. Erfarenheten syntes i flera fall ha ådagalagt, att stängsel kunde undvikas utan fara för järnvägstrafiken. Även om järnvägarna i saknad

av stängsel vore utsatta för skada å banvallen av kreatur, borde man dock beakta, att de utgifter, som för sådan skadas botande kunde erfordras, icke vore jämförliga med kostnaden för stängsels uppförande och underhåll. Ehuruväl på många orter redan nu anbragt stängsel måhända skulle kunna utan olägenhet undvaras, hade utskottet icke velat för det dåvarande ifrågasätta att sådant stängsel ej vidare skulle underhållas; men beträffande det fortsatta järnvägsbyggandet i övre Norrland hade utskottet ansett riksdagen böra underställa Kungl. Maj:ts prövning, huruvida icke till besparing i kostnaderna för järnvägens byggande och underhåll, densamma kunde i regel lämnas ohägnad.

Statsutskottets utlåtande blev efter längre debatter i båda kamrarna godkänt, ehuru ganska många röster höjdes för avslag å skrivelseförslaget. Av dem som talade mot utlåtandet anfördes bland annat, att marken för ifrågavarande banor förvärvats under den förutsättningen, att stängsel skulle komma att uppföras utmed banorna. Anbringades icke stängsel, skulle markägarna lida förfång. Hade jordägarna vid markförvärven vetat, att hägnadsskyldigheten skulle övervältras på dem, hade de naturligtvis tagit betalt härför. Det vore icke staten värdigt att lägga bördan för de olägenheter, som komme att uppstå, om banorna lämnades ohägnade, på Norrlands fattiga innevånare.

Med anledning av riksdagens beslut anbefallde Kungl. Maj:t i brev den 2 juni 1893 järnvägsstyrelsen att för framtiden iakttaga, att vid statens återstående järnvägsarbeten inom Norrland stängsel ej borde anbringas, där sådant med hänsyn till beskaffenheten av den terräng, järnbanan genomginge, syntes kunna utan våda för trafiken undvaras.

I anledning av att renar i ett flertal fall kommit in på järnvägarna i Norrland samt där påkörts och dödats av bantåg föreskrevs genom en år 1904 företagen ändring av 1886 års lag angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift skyldighet för innehavare av järnväg att gälda skadestånd för ren, som dödades eller skadades i följd av järnvägs drift. Till stöd för lagändringen åberopades, att säregna svårigheter vore förenade med renarnas vård och att det vore omöjligt för lapparna att under alla förhållanden ha renhjordarna så i sin hand som den bofaste sin boskap.

Vid 1904, 1905, 1906 och 1907 års riksdagar väcktes motioner om utredning angående stängselskyldighet för järnväg eller om skyldighet för järnvägs innehavare att utgiva ersättning för djur som dödades eller skadades genom järnvägs drift. Motionerna föranledde emellertid ej någon riksdagens åtgärd.

Spörsmålet om järnvägs stängselskyldighet har under senare år vunnit ökad aktualitet till följd av vissa av järnvägsstyrelsen vidtagna åtgärder, avseende att i sparsamhetssyfte inskränka hägnadsanordningarna vid statens järnvägar.

Genom allmän order den 29 april 1915 förordnade sålunda järnvägsstyrelsen, att stängsel ej skulle uppsättas å sådan skogs- eller ödemark eller

öppen jord, där betande lösa kreatur icke förekomme eller eljest för trafikens skyddande inhägnad av statens järnvägars områden icke vore erforderlig, såvida icke statens järnvägar i särskilda fall på grund av överenskommelser eller ålägganden vore förpliktade därtill.

Sedermera utvecklade järnvägsstyrelsen närmare denna order i en cirkulärskrivelse den 31 januari 1925 till samtliga distriktsförvaltningar, i vilken meddelades vissa anvisningar i frågan när stängsel utmed järnväg borde anses överflödigt.

Med anledning av järnvägsstyrelsens förenämnda cirkulärskrivelse väcktes vid 1926 års riksdag motioner, däri hemställdes, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att vid utarbetande av ny stängselförordning i densamma måtte intagas bestämmelse att järnväg skulle vara skyldig inhägna sitt område. I motionerna framhölls att, även om de i cirkulärskrivelsen ifrågasatta åtgärderna kunde försvaras med att någon stängselskyldighet för järnvägarna ej funnes direkt utsagd i gällande lag samt att förbehåll om stängsel icke gjorts av markägarna vid expropriation av mark för järnvägens behov, ett sådant utnyttjande av förefintliga förhållanden till ekonomisk skada och besvär för enskilda knappast vore värdigt ett statens verk. Att förbehåll som nyss sagts ej skett vid järnvägsexpropriationerna syntes oftast hava berott därpå, att stängsel redan varit uppfört, när expropriationerna försiggått, eller, där så ej varit förhållandet, löfte givits av järnvägens ombud, att stängsel, såsom dittills varit praxis, skulle komma att uppföras. Man kunde sålunda säga, att markägarna i god tro godtagit de befintliga förhållandena eller givna löftena såsom säkerhet för stängslets framtida vidmakthållande. Skulle kostnaden för inhägnande av järnvägsområdet överföras på markägaren, bleve detta en verklig orättvisa. Motionärerna ansåge det därför förenligt med billighet och rättvisa, att järnvägarna genom lag ålades att, såsom dittills i allmänhet skett, inhägna sina områden, där icke vid expropriation av mark för vederbörande järnvägs behov lämnats särskild ersättning för det intrång och den kostnad markägarna åsamkades genom från järnvägens sida uraktlåten hägnad.

Andra lagutskottet, till vilket motionerna hänskötos, sade sig visserligen beakta de sparsamhetssynpunkter, vilka legat till grund för järnvägsstyrelsens åtgärder, men ville framhålla att, därest statens järnvägar fullföljde sin avsikt i fråga om stängslets nedläggande, detta skulle föranleda väsentliga kostnader för de vid banlinjerna boende jordbrukarna, då dessa givetvis måste i betydande omfattning anordna särskild vakthållning för sina betande kreatur eller ock själva uppföra och underhålla stängsel. Vad sålunda inbesparades av statsverket skulle i stället komma att till stor del återfalla på de enskilda jordbrukarna. Den av motionärerna framförda frågan borde därför bli föremål för utredning, därvid borde prövas dels huruvida införande av allmän hägnadsskyldighet för järnvägar av kostnadsskäl vore tillrådligt, dels huruvida ändring av gällande skadeståndsregler borde företagas.

Riksdagen, som godkände utskottets utlåtande, hemställde i skrivelse den 21 maj 1926 att Kungl. Maj:t måtte dels verkställa utredning, huruvida gäl-

lande regler rörande järnvägs hägnadsskyldighet och plikt att gälda skadestånd för vid järnvägsdriften skadade kreatur borde jämkas i närboende jordägares intresse, dels ock vidtaga åtgärder för att förefintliga järnvägsstängsel måtte tillsvidare upprätthållas på sätt dittills varit vanligt.

I anledning av denna riksdagsskrivelse anbefallde Kungl. Maj:t som förut nämnts den 18 juni 1926 järnvägsstyrelsen att beträffande de järnvägslinjer, vilkas underhåll ankomme på statens järnvägar, tillsvidare upprätthålla befintligt stängsel.

Järnvägsstyrelsen har upplyst att under tiden från utfärdandet av styrelsens order den 29 april 1915 till den 18 juni 1926 stängsel borttagits vid statens järnvägar till en sammanlagd längd av ca 135 kilometer.

Genom proposition (nr 192) förelade Kungl. Maj:t 1928 års riksdag förslag till ändring av 1886 års lag angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift. Förslaget, som bifölls av riksdagen, innebar en skärpning av järnvägarnas skyldighet att ersätta av järnvägsdriften förorsakad skada å nötkreatur och hästar.

I nämnda proposition upptog chefen för justitiedepartementet, statsrådet Thyrén, till behandling jämväl frågan om lagstiftning rörande stängselskyldighet för järnväg. Han erinrade därvid, att järnvägarna i vårt land i regel varit inhägnade allt ifrån tiden för respektive banors byggande. Detta förhållande hade haft till följd, att vid expropriation av mark för järnvägsanläggning ägarna av de fastigheter, varifrån marken exproprierats, i regel ej tillerkänts ersättning för hållande av stängsel mot järnvägen till skydd för större hemdjur eller för utövande av sådan tillsyn över dylika djur, att dessa hindrades inkomma å järnvägsområdet, oaktat ägarna enligt gällande expropriationslagstiftning i allmänhet torde ha varit berättigade till sådan ersättning. Såväl vederbörande expropriationsnämnder som fastighetsägarna hade nämligen förutsatt, att för utestängande av större hemdjur erforderlig hägnad skulle hållas utmed järnvägarna genom järnvägsförvaltningarnas egen försorg, ett antagande, varför man i allmänhet haft desto mera fog, som de för järnvägarna avsedda områdena oftast redan vid tiden för expropriationerna antingen av järnvägsförvaltningarna försetts med dylik hägnad eller i vederbörande planer angivits skola inhägnas med sådan. I de fall, då järnvägs markförvärv ägt rum under angivna förutsättning, syntes vederbörande markägare med visst fog kunna kräva, att järnvägen hölle sådan hägnad, som vid förvärvet förutsatts, d. v. s. hägnad, som utestängde större hemdjur. Denna förutsättning syntes dock merendels ej ha kommit till ett så klart och otvetydigt uttryck, att något rättsligt anspråk på grund därav kunde göras gällande mot järnvägen. Frågan om järnvägs hägnadsskyldighet borde emellertid skärskådas även från andra synpunkter än de sålunda angivna. De ekonomiska förhållanden, varunder järnvägarna dreves, voro i stort sett ogynnsamma, beroende bland annat av den allt mera skärpta konkurrensen med motortrafiken. De årliga kostnaderna för underhåll av järnvägsstängsel uppginge enbart för de enskilda järnvägarna till ca 1 252 000 kronor. Nationalekonomiskt

sett vore det självfallet av största vikt, att järnvägarna ej tvingades att för djurägarnas skyddande mot förluster i förevarande avseende vidkännas större kostnader än som för detta ändamål vore oundgängligen nödiga. Järnvägarnas ekonomiska förhållanden vore sådana, att den största varsamhet vore av nöden vid påläggande av nya skyldigheter. Därest järnvägarna ålades principiell skyldighet att ersätta vid driften skadade kreatur och jordägarnas berättigade intressen sålunda i huvudsak tillgodosåges, syntes därför frågan huruvida och i vad mån järnväg borde hållas inhägnad lämpligen liksom förut böra regleras i administrativ ordning. Vid en dylik reglering kunde avvägningen mellan ortsbefolkningens och järnvägarnas intressen verkställas med bättre beaktande av de i varje särskilt fall föreliggande förhållanden och större hänsyn tagas till den ekonomiska ställningens krav, än om järnvägarna genom lagstiftning underkastades en mer eller mindre stelt reglerad hägnadsskyldighet. För en lösning i nu angiven ordning talade även den omständigheten, att man på många orter i vårt land börjat genomföra en modernisering av betesbruket, avseende de gamla extensiva betesmetodernas ersättande med intensiva sådana genom anordnande av särskilda för ändamålet lämpade, inhägnade områden, där kreaturen hölles i bete under sommaren.

I propositionen gjorde även chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Meurling, ett uttalande rörande den administrativa regleringen av hägnadsskyldigheten. Han framhöll, att vid denna reglering borde beträffande såväl statens som enskilda järnvägar tagas under omprövning, huruvida ej befintliga stängsel i viss utsträckning kunde nedläggas utan verklig olägenhet för de närboende. Järnvägarna hölle nämligen otvivelaktigt hägnader å åtskilliga sträckor, där det ej kunde anses av behovet verkligen påkallat. Detta gällde i främsta rummet dels sådana jordbrukstrakter i landets sydligare delar, där kreaturen städse vaktades eller hölles tjudrade under betandet, och dels vissa kronoparker och andra skogsområden, företrädesvis i landets norra delar, där betande kreatur ej alls eller allenast i ringa antal förekomme. Uppenbart vore, att nedläggandet av befintliga järnvägshägnader borde ske med den största varsamhet, och därvid borde med särskild omsorg tillses, att möjlighet genom nedläggningen icke öppnades för betesdjur att olovligen taga sig in å annans mark. Prövningen, som i varje fall borde vara beroende av framställning från järnvägsstyrelsen eller vederbörande enskilda järnvägs förvaltning, borde ankomma å administrativ myndighet och föregås av noggrann undersökning rörande betes- och hägnadsförhållandena å orten och de omständigheter i övrigt, som för frågans avgörande vore av betydelse, därvid såväl ortsmyndigheter som vederbörande jordägare borde höras i ärendet. Då prövningen borde ske efter enhetliga grunder för landet i dess helhet och med beaktande av såväl jordägarnas och det allmännas som respektive järnvägars intressen, syntes densamma lämpligen böra ankomma på Kungl. Maj:t.

Den genom riksdagsskrivelsen den 21 maj 1926 ifrågasatta lagstiftningen begränsades sålunda till genomförande av en skärpning av järnvägs ersättningsskyldighet i fråga om genom driften föranledd skada å större hemdjur.

Enligt den år 1928 vidtagna lagändringen är järnvägs innehavare, om nötkreatur eller häst under betesgång skadats eller dödats i följd av järnvägs drift, pliktig att gälda skadestånd, ändå att järnvägens förvaltning eller betjäning icke vållat skadan. Ersättningsskyldighet föreligger dock icke, därest den, som haft att vårda det skadade hemdjuret, uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet vid bevakningen varit vållande till skadan. För att sådan vårdslöshet skall föreligga är i regel ej tillfyliest, att den vårdnadspliktige blott underlåter att utöva tillsyn över kreaturen, då dessa hållas å bete i närheten av ohägnad järnväg. Vidare är järnvägen ej underkastad den skärpta ersättningsskyldigheten, där djurets ägare genom underlåtenhet att fullgöra honom jämlikt åtagande eller på annan grund åliggande skyldighet mot järnvägens ägare eller innehavare själv föranlett skadan. Undantaget har närmast avseende å sådana fall, där jordägare, som åtagit sig att hålla stängsel mot järnväg, underlåter att fullgöra åtagandet och detta har till följd, att hans kreatur inkomma å järnvägsområdet och där överköras. Järnväg är vidare befriad från den skärpta ersättningsskyldigheten, om kreaturet inkommit på järnvägsområdet, oaktat området å det ställe, där kreaturet inträngt, varit försett med järnvägen tillhörig hägnad av sådan beskaffenhet, att större hemdjur, som ej varit okynnes eller otamt, därigenom bort utestängas från området. Denna bestämmelse har ansetts påkallad av att järnvägarna i allmänhet äro inhägnade med stängsel av denna beskaffenhet och det synts billigt, att järnvägarna genom hållande av dylika stängsel bereddes denna fördel. Från den utvidgade ersättningsskyldigheten är undantag vidare stadgat för det fall, att djurets ägare jämlikt åtagande eller på annan grund är pliktig att själv vidkännas den från järnvägstrafiken härrörande faran.

Den ersättningsskyldighet, som sålunda enligt lag åligger järnvägs innehavare, gäller ej skada å mindre hemdjur. Den fara, varför dessa djur utsättas genom järnvägarnas drift, har antagits vara beaktad vid järnvägarnas anläggande.

Med anledning av de i 1928 års proposition lämnade anvisningarna för den administrativa regleringen av hägnadsskyldigheten begärde järnvägsstyrelsen efter verkställd utredning i skrivelser den 21 december 1928 och den 4 januari 1930 Kungl. Maj:ts tillstånd att borttaga stängsel med en sammanlagd längd av något över 1 400 kilometer. Kungl. Maj:t fann i brev till järnvägsstyrelsen den 18 november 1932 beträffande ifrågavarande sträckor gott förklara hinder från Kungl. Maj:ts sida icke möta för borttagande av stängsel utmed statens järnvägar i den omfattning, som av vederbörande länsstyrelse tillstyrkts, eller därutöver i den mån överenskommelse i sådant hänseende kunde träffas mellan järnvägsstyrelsen och, såvitt avsåge kronan tillhörig mark, vederbörande förvaltningsmyndighet samt i övrigt vederbörande ägare och brukare av mark. Innan med stöd av medgivandet borttagande av stängsel skedde, skulle anmälan därom, innefattande uppgift å de sträckor, varå stängslet vore avsett att borttagas,

ingivas till länsstyrelsen. Därest Kungl. Maj:t efter anmälan skulle finna skäl därom förordna, ålåge det järnvägsstyrelsen att åter uppsätta stängsel, som med anledning av nu lämnat medgivande kunde bliva nedtaget. I brevet förklarade Kungl. Maj:t vidare sig vilja framdeles efter förnyad anmälan från järnvägsstyrelsen upptaga styrelsens framställning till slutlig prövning i de delar den icke då vunnit bifall. Dessförinnan skulle emellertid, i den mån järnvägsstyrelsen funne skäl fullfölja framställningen, på styrelsens föranstaltande och bekostnad förnyad utredning ha verkställts angående de omständigheter, som för frågans avgörande vore av betydelse. Denna utredning skulle ske länsvis i samverkan mellan järnvägsstyrelsen och vederbörande länsstyrelse, därvid en närmare undersökning å respektive platser skulle uppdragas åt tre personer, därav en representant för järnvägsstyrelsen, en representant för länsstyrelsen samt en av länsstyrelsen utsedd sakkunnig i betes- och hägnadsfrågor. Där så ansåges erforderligt, skulle markägare och övriga intressenter ånyo beredas tillfälle att yttra sig i frågan. Resultatet av dylik undersökning ävensom vederbörande länsstyrelses yttrande i anledning av densamma skulle bifogas den förnyade framställning i ärendet, vartill järnvägsstyrelsen kunde finna fog.

Sedermera har i vissa län företagits utredning om behovet av stängsel, i samband varmed överenskommelser i stor utsträckning träffats med markägare om befrielse för statens järnvägar att vidare hålla stängsel utmed vissa sträckor. Dessa överenskommelser ha därefter överlämnats till vederbörande länsstyrelse. Någon ny framställning till Kungl. Maj:t om nedläggande av stängsel har icke gjorts.

Vid 1942 års riksdag väcktes av *herr Vigelsbo* m. fl. en motion, däri hemställdes att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning angående statens järnvägars stängselskyldighet. Över motionen inhämtades utlåtanden från järnvägsstyrelsen och lantbruksstyrelsen, vilka tillstyrkte en utredning. Järnvägsstyrelsen åberopade till stöd härför, att det rådde en viss osäkerhet i fråga om rätt och skyldighet i stängselfrågan. Lantbruksstyrelsen sade sig icke anse, att 1886 års lag angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift med däri gjorda ändringar innefattade en reglering av hithörande spörsmål samt förordade bifall till motionen med hänsyn till den osäkerhet, vilken syntes förefinnas på ifrågavarande område.

Vid lantbruksstyrelsens utlåtande voro fogade yttranden i ämnet från ett flertal hushållningssällskap. I de flesta av dessa yttranden förordades motionen. Flera av hushållningssällskapen framhöllo, att statens järnvägar av ålder ansetts ha skyldighet att hålla stängsel utmed banorna. Denna skyldighet hade vunnit hävd och ingått i allmänna rättsmedvetandet. Det vore otänkbart att nu bryta denna hävd. Gränssträckornas längd stode ofta icke i någon proportion till gårdarnas storlek, varför ett överförande av stängselskyldigheten på markägarna skulle komma att drabba mycket ojämnt och orättvist. Det gjordes vidare gällande att många jordägare av ombud för statens järnvägar bibragts en felaktig uppfattning om järnvägarnas skyldig-

het att bibehålla stängslet. Under inflytande härav hade många undertecknat kontrakt, varigenom statens järnvägar befriats från stängselskyldighet. Statens järnvägars åtgärder i saken hade vållat många betydande olägenheter. Hushållningssällskapet i Gävleborgs län framhöll i sådant hänseende, att åtgärderna lett till att stängslet på vissa sträckar fått förfalla men på andra bibehållits. Där betesrätten — såsom i stor utsträckning vore förhållandet i länet — vore gemensam, berörde stängslets borttagande icke blott den jordägare, inom vars område järnvägen ginge fram, utan i regel hela skifteslaget.

Utskottet framhöll i sitt utlåtande, att de institutioner, vilka representerade de i saken motstående intressena, nämligen trafikintresset samt markägare- och jordbruksintresset, vitsordat behovet av en utredning i syfte att undanröja de brister, som ännu vidlådde bestämmelserna om stängselskyldighetens fördelning, och genom likformiga föreskrifter och hänsynstagande till senare tiders förändrade förhållanden inom såväl trafikväsendet som jordbruket råda bot för det mindre tillfredsställande tillstånd, som visats vara för handen. Utskottet utginge därvid från att en sådan utredning komme att omfatta jämväl enskilda järnvägar.

Under åberopande härav hemställde utskottet, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t begära utredning angående statens järnvägars stängselskyldighet. Utskottets hemställan bifölls av riksdagen.

Vid slutet av år 1915 — det år, då järnvägsstyrelsen först vidtog åtgärder i syfte att begränsa stängselkostnaderna — funnos utmed statens järnvägar ca 9 180 kilometer stängsel, under det att hägnad saknades å sträckor med en sammanlagd längd av ca 920 kilometer, motsvarande ca 9 procent av de sammanlagda sträckorna. Vid slutet av år 1926 uppgick längden av samtliga hägnader vid statens järnvägar till ca 11 020 kilometer, medan stängsel saknades å sträckor med en sammanlagd längd av ca 1 480 kilometer. Hägnader saknades sålunda vid nämnda tidpunkt å ca 11,8 procent av de sammanlagda sträckorna. Vid slutet av år 1939 uppgick längden av samtliga hägnader vid statens järnvägar till ca 12 230 kilometer, under det att hägnad saknades å sträckor med en sammanlagd längd av ca 4 120 kilometer eller 25,2 procent.

Dessa uppgifter avse hägnader på båda sidor av banorna och följaktligen, där stängsel finnas å ömse sidor, dubbla banlängden.

Under de 13 åren från slutet av år 1926 till slutet av år 1939 minskades den omfattning, vari stängsel hölls utmed statens järnvägar, från 88,14 till 74,77 procent av den dubbla banlängden. Minskningen inträdde, oaktat de enskilda järnvägar, som under ifrågavarande år övertagits av staten, i regel varit inhägnade. Järnvägsstyrelsen har också i skrivelsen den 5 april 1944 uppgivit, att statens järnvägars stängselhållning efter den 1 juli 1928 — då de nya ersättningsbestämmelserna trädde i kraft — minskats med ca 1 860 kilometer stängsel.

De överenskommelser, som av järnvägsstyrelsen i anslutning till bestäm-

melserna i 1932 års kungl. brev träffats med markägarna om befrielse för statens järnvägar att hålla stängsel, ha varit av olika slag. Markägarnas medgivanden ha i regel lämnats genom undertecknande av förklaring i enlighet med formulär, som fastställts av järnvägsstyrelsen. I vissa fall ha medgivandena endast innefattat en förklaring, att från markägarnas sida hinder icke mötte för statens järnvägar att nedtaga stängsel utmed angiven sträcka. I andra fall har markägarens förklaring, att stängsel utmed viss sträcka icke längre behövde bibehållas, förenats med det förbehåll, att markägaren ägde rätt att utan ersättning övertaga eller tillgodogöra sig stängslet mot skyldighet att, så länge det kvarstode, underhålla detsamma. Ej sällan ha överenskommelserna haft den formen, att statens järnvägar på markägaren överlåtit äganderätten till visst stängsel mot skyldighet för honom att underhålla hägnaden, därest han ansåge erforderligt att ha densamma kvarstående.

Enligt vad järnvägsstyrelsen uppgivit i yttrande den 5 april 1944 till utredningsmannen ha markägarna övertagit statens järnvägar förut åliggande stängselskyldighet till en sammanlagd stängselsträcka av ca 638 kilometer. Någon ersättning har icke utgått härför, men före övertagandet ha stängslen i viss omfattning iordningställts av statens järnvägar. Ersättning har icke heller utgått i de fall, då hägnaderna, enligt överenskommelse med vederbörande markägare, fått förfalla eller nedlagts.

Det har från många håll i landet gjorts gällande, att jordägarna undertecknat förklaringarna på grund av okunnighet om järnvägsstyrelsens skyldigheter. Järnvägsstyrelsen har emellertid framhållit, att styrelsen i cirkulärskrivelser till distriktscheferna betonat vikten av att de tjänstemän, som företrädde statens järnvägar vid förhandlingar med jordägare, uppträdde på sådant sätt, att markägarna förstode, att statens järnvägar endast avsåge frivilliga överenskommelser om stängslets borttagande eller övertagande med underhållsskyldighet. Det måste, heter det i ett cirkulär, noga framhållas, att det icke är fråga om att på något sätt påtvinga jordägarna skyldigheter, som rätteligen påvila järnvägarna.

I skrivelse till utredningsmannen har järnvägsstyrelsen med ledning av uttalanden av distriktscheferna förklarat, att olägenheter och förluster för markägarna på grund av stängslets borttagande i stort sett varit små. Vid statens järnvägars första distrikt hade enligt distriktschefens åsikt någon nämnvärd olägenhet eller förlust icke vållats markägarna. I andra distriktet hade det förekommit fem fall av skada å hemdjur i följd av stängslets borttagande. Från fjärde distriktet hade uppgivits, att en del markägare måst valla sina hemdjur efter det järnvägsstängslen mot deras fastigheter borttagits, och det hade även förekommit, att markägare själva satt upp stängsel för att skydda hemdjuren.

Svenska järnvägsföreningen har beträffande de till föreningen anslutna järnvägarna uppgivit, att praktiskt taget samtliga enskilda järnvägar alltjämt vore inhägnade, ehuru alla icke i full utsträckning. På sådana platser, där hägnad icke ansetts tjäna något syfte, såsom t. ex. utmed sjöstränder, parallellöpande landsvägar, å mossar och dylikt, hade stängslen under de se-

naste åren alltmer borttagits. I övrigt hade stängslen vid de enskilda järnvägarna efter den 1 juli 1928 bibehållits i oförändrad utsträckning. Markägare hade, föreningen veterligen, icke i något fall övertagit stängselskyldighet, som förut åvilat enskild järnväg.

Beträffande kostnaderna för hållande av stängsel har järnvägsstyrelsen för statens järnvägars del uppgivit, att de årliga kostnaderna för underhåll av stängsel utgjort under åren 1910—1917 omkring 300 000 kr., under åren 1918—1921 mellan 600 000 och 1 000 000 kr., under åren 1922—1925 mellan 400 000 och 500 000 kr., under åren 1927 och 1928 ca 800 000 resp. 850 000 kr., under åren 1935—1940 mellan 549 000 och 729 000 kr. samt under år 1943 1 238 600 kr. I de för tidigare år angivna beloppen ingå emellertid icke kostnaderna för de arbeten med avseende å stängsel, som utförts av ordinarie banvakter. Dessa arbeten ha tidigare beräknats draga en kostnad av omkring 300 000 kr. om året.

Vad angår enskilda järnvägar uppgav svenska järnvägsföreningen i skrivelse den 2 februari 1928, att den årliga kostnaden för underhåll av hägnaderna vid de till föreningen anslutna järnvägarna uppginge till ca 1 252 000 kr. I skrivelse den 25 februari 1944 har föreningen uppgivit, att kostnaderna för underhåll av järnvägshägnader vid de enskilda järnvägarna numera uppginge till något över 550 000 kr. om året.

De skador å betande kreatur, som förorsakats genom järnvägsdriften, synas vara förhållandevis tämligen obetydliga.

Järnvägsstyrelsen har uppgivit att antalet hemdjur, som under tioårsperioden 1934—1943 skadats i följd av statens järnvägars drift, utgjorde 192 hästar, 736 nötkreatur samt 32 får och getter till ett sammanlagt värde av ca 244 000 kr. Härav hade 213 hemdjur till ett värde av ca 76 000 kr. skadats i följd av frånvaro av stängsel utmed banan.

Svenska järnvägsföreningen har i skrivelse den 25 februari 1944 upplyst, att antalet hemdjur, som under nyssnämnda tioårsperiod skadats i följd av järnvägsdriften på grund av brister i stängslet, utgjorde vid de till föreningen anslutna enskilda järnvägarna 17 hästar, 105 nötkreatur, 2 får och 2 grisar till ett sammanlagt värde av ca 45 000 kr. Ytterligare ett ungefär lika stort antal djurskador hade förekommit, förorsakade av att grindar längs banan lämnats öppna. Då järnvägarna icke vore skadeståndsskyldiga i sistnämnda fall, kunde några kostnader för dessa skador ej uppgivas.

Under förutsättning, att jämväl sistnämnda djurskador kunna uppskattas till ett belopp av ca 45 000 kr., skulle det sammanlagda värdet av de hemdjur, som under åren 1934—1943 skadats i följd av järnvägsdrift, kunna beräknas till ca 335 000 kr., d. v. s. i medeltal för år ca 33 500 kr. Motsvarande medeltal beräknades år 1928 med ledning av uppgifter för de då sist förflutna 10 åren till 61 870 kr. Kostnaderna hava sålunda nedgått avsevärt, oaktat stängsel nedlagts vid statens järnvägar i betydande utsträckning.

Nu föreliggande utredning.

Beträffande frågan, i vad mån innehavare av järnväg för närvarande kan anses pliktig att hålla sitt område inhägnat till skydd för betande hemdjur, har utredningsmannen framhållit, att i byggningabalken och i vissa förordningar från början av 1800-talet givna föreskrifter om stängselskyldighet, som gällde vid tiden för de första järnvägarnas anläggande i Sverige, endast åsyftade att förekomma den skada som hemdjur kunde förorsaka på annans mark. Föreskrifterna kunde sålunda icke åberopas till stöd för någon skyldighet för järnvägarnas innehavare att hålla stängsel till förhindrande av att hemdjur komme in på banan och skadades av tågen. Icke heller bestämmelserna i förordningen den 21 december 1857 om ägors fredande emot skada av annans hemdjur samt om stängselskyldighet hade ansetts äga tillämpning i fråga om järnväg. Lagen den 2 juni 1933 om ägofred, genom vilken lag förut omförmälda författningar upphävdes, avsåge — såsom i motiven uttryckligen angivits — icke stängsel utmed järnväg. De föreskrifter om inhägnande av järnväg, som under tidernas lopp meddelats i banförordningar, tjänstgöringsreglementen och säkerhetsordningar, avsåge allenast tryggande av trafiksäkerheten på järnvägarna. Föreskrifterna kunde därför icke åberopas till skydd för i järnvägarnas närhet betande hemdjur.

Beträffande den hägnadsskyldighet som genom koncessionerna ålagts flertalet enskilda järnvägar uttalar utredningsmannen, att även de i främsta rummet avsåge att trygga trafiksäkerheten på järnvägarna. Som emellertid koncessionerna tillika innefattade expropriationsrätt till erforderlig mark samt Kungl. Maj:t vid beviljandet av koncession även haft att väga olika enskilda intressen mot varandra och avgöra vilket intresse, järnvägsföretagets eller jordägarens, som var av största betydelse för det allmänna, borde sådana i koncessionen uppställda villkor, som på grund av sin natur omedelbart berörde jordägarnas intressen, kunna av dem göras gällande med rättslig verkan. Riktigheten av denna uppfattning vunne stöd av utgången i ett flertal rättsfall. Denna innebörd hos hägnadsskyldigheten hade jämväl kommit till uttryck på det sätt, att då Kungl. Maj:t, såsom i åtskilliga fall skett, beträffande enskilda järnvägar medgivit befrielse från eller inskränkning i genom koncession ålagd stängselskyldighet, dylikt medgivande i regel lämnats under villkor, att samtliga ägare eller brukare av mark, som låge invid vederbörande järnvägssträcka, för sin del lämnade samtycke till befrielsen eller inskränkningen. Vad nu sagts om rätt för ägare av fastighet att till skydd för sina hemdjur åberopa stängselskyldighet, som genom koncession ålagts järnväg, gällde även beträffande den förpliktelse att hålla bana inhägnad, som för enskild järnväg uppkommit genom att Kungl. Maj:t för bananläggningen fastställt arbetsplan, i vilken stängsel upptagits.

Den hägnadsskyldighet, som genom koncession ålagts järnväg, har, enligt vad utredningsmannen uttalat, städse ansetts innebära, att hägnaden skulle vara av beskaffenhet att hindra större hemdjur (hästar och nötkreatur) att

inkomma å banan. Uppfattningen hade sin grund däri, att hänsynen till trafiksäkerheten ej ansetts kräva att mindre hemdjur utestängdes från järnvägsområdet. Vid järnvägarnas inhägnande hade också i regel använts stängsel av nyssnämnda beskaffenhet. Undantagsvis förekomme dock vid järnvägarna hägnader som stängde även mot mindre hemdjur.

I vissa fall ha enskilda järnvägar, som i de för dem meddelade koncessionerna ålagts hägnadsskyldighet, sedermera förvärvats av staten. Utredningsmannen anför härom, att därest staten ej vid dylikt förvärv särskilt förbundit sig att svara för sagda skyldighet, densamma liksom koncessionen i övrigt ansetts upphöra att gälla i och med förvärvet. I överensstämmelse härmed har Kungl. Maj:t, sedan staten förvärvat den av enskilt bolag byggda järnvägen Orsa—Sveg, vilken järnväg i koncessionen underkastats stängselskyldighet, genom beslut den 6 mars 1925 förklarat, att hinder ej mötte för järnvägsstyrelsen att i vanlig ordning låta utrusta sagda järnväg med stängsel allenast i den omfattning, som styrelsen funne betingad av hänsyn till trafiksäkerheten. Riktigheten av den uppfattning, som låge till grund för sistnämnda beslut, syntes dock kunna ifrågasättas.

Från jordägarhåll har hävdats, att omständigheterna vid järnvägarnas markförvärv, oavsett om dessa skett genom expropriation eller genom avtal, varit sådana, att järnvägsföretagen måste anses pliktiga att hålla banorna inhägnade. Beträffande detta påstående framhåller utredningsmannen, att vid expropriation av mark för framdragande av järnväg ägare av fastighet, varav en del exproprierats, i allmänhet skulle varit berättigad att erhålla ersättning för den skada som för honom uppstode om banan icke hölles inhägnad, såvida icke innehavaren av järnvägen på grund av åtagande eller eljest varit pliktig att inhägna banan. Järnvägsstyrelsen har emellertid till utredningsmannen uppgivit, att det icke i något fall förekommit, att ersättning tillerkänts markägare för skada och intrång enbart på grund av att järnvägen komme att lämnas ohägnad, och man kunde numera enligt styrelsen ej göra klart för sig, huruvida å ohägnad bana, där ersättning för skada och intrång tillerkänts markägare, ersättning utgått på den grund att banan icke komme att bliva inhägnad. Styrelsen hölle dock för troligt att, där sådan ersättning utgått, densamma åtminstone huvudsakligen avsett gottgörelse för försvårad brukning på grund av att ägorna kommit att ligga på ömse sidor om järnvägen. Även svenska järnvägsföreningen har till utredningsmannen uppgivit, att ersättning ej utbetalats till markägare på grund av att järnväg ej inhägnats. Anledningen till att vid expropriation av mark för järnväg ersättning ej tillerkänts markägarna för den skada som för dem uppkomme, om banan lämnades ohägnad, hade endast till en mindre del varit, att den exproprierande uttryckligen åtagit sig eller på grund av myndighets beslut varit skyldig att hålla järnvägsområdet inhägnat.

Beträffande de expropriationsfall, då något uttryckligt åtagande eller åläggande icke förekommit, har utredningsmannen ansett, att expropriationen svårligen kunde anses grunda någon skyldighet för järnvägsinnehavaren att hålla stängsel. I detta hänseende anföres i betänkandet följande.

Det förhåller sig otvivelaktigt så, att såväl staten som de enskilda järnvägsföretagen med mycket få undantag vid järnvägarnas anläggande försett dem med stängsel. Dessa ha i allmänhet varit uppsatta redan vid expropriationsmålens handläggning. Det är då förklarligt, att jordägarna vid expropriationsersättningarnas bestämmande utgått från att banorna även framdeles komme att hållas inhägnade av järnvägsföretagen. Därest så icke varit förhållandet, är det svårt att förklara, att ersättning icke i något fall, såvitt känt är, tillerkänts markägare för den skada, som för honom komme att uppstå, om banan icke inhägnades eller uppsatt stängsel icke bibehölles. Det är att märka att fastighetsägarna varken enligt tidigare eller enligt nu gällande bestämmelser äro berättigade att efter expropriationsmålets slutliga avgörande framställa anspråk på ersättning för skada på grund av expropriationen, såframt icke den exproprierande är ersättningsskyldig enligt vanliga skadeståndsregler (jämför motiven till 65 § sista stycket expropriationslagen).

Frågan om stängselskyldighet för innehavare av järnväg har, såvitt protokollen utvisa, i allmänhet icke omnämnts av parterna i samband med expropriationen. Detta utesluter givetvis icke, att sådan skyldighet det oaktat kan hava uppkommit för den exproprierande. Den omständigheten, att fastighetsägarna vid expropriationen utgått från att järnvägsföretagen komme att för all framtid hålla järnvägarna inhägnade, torde dock — även vid beaktande av att antagandet medfört att järnvägsföretagen sluppit betala intrångsersättning — i och för sig icke vara tillräcklig för att konstituera skyldighet för företagen att hålla banorna inhägnade. För uppkomsten av sådan skyldighet måste, då frågan icke blivit av parterna uttryckligen berörd vid expropriationen, minst krävas antingen att den exproprierande avsett att ikläda sig sådan skyldighet eller ock att han genom positiva åtgärder givit fastighetsägarna anledning att antaga, att han iklädde sig sådan skyldighet.

Väl är troligt att även järnvägsföretagen i äldre tid utgått från att de stängsel, som uppförts utmed järnvägarna, skulle genom deras försorg bibehållas. Detta antagande från järnvägarnas sida torde emellertid ha sin grund i den förr allmänt rådande uppfattningen, att järnvägarnas inhägnande var nödvändigt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det är icke säkert att järnvägarna velat ikläda sig stängselskyldighet till förmån för fastighetsägarna. Det kan icke uteslutas, att järnvägsföretagen — om saken kommit på tal — hellre velat utgiva ersättning till vissa markägare för ökad hägnadsskyldighet än åtaga sig att för all framtid hålla stängsel till förekommande av att hemdjuren å angränsande fastigheter inkomme å järnvägsområdet. Det är även att märka att de lokala förhållandena ofta varit sådana, att markägarna icke varit berättigade till ersättning på grund av att banan icke komme att hållas inhägnad. Att järnvägsföretagen även i sådana fall velat ikläda sig stängselskyldighet i förhållande till markägarna är icke troligt.

Även om såväl expropriationsnämnderna som fastighetsägarna vid expropriation av mark för järnväg icke utan fog förutsatt, att för utestängande av större hemdjur erforderlig hägnad skulle hållas utmed banorna genom järnvägsförvaltningarnas egen försorg, torde, på sätt i motiven till 1928 års lagändring framhölls av chefen för justitiedepartementet (se prop. 192/1928 s. 39), denna förutsättning merendels ej ha kommit till ett så klart och otvetydigt uttryck, att något rättsligt anspråk enbart på grund därav kan göras gällande mot järnvägarna. Såvitt av tillgängliga prejudikatsamlingar framgår, har i varje fall ej förekommit, att järnväg av sådan grund förklarats stängselskyldig.

Vad här anförts om expropriation av mark för anläggande av järnväg synes i stort sett äga tillämpning jämväl, då mark i annan ordning förvärvats för detta ändamål.

Utredningsmannen har vidare upptagit till undersökning, huruvida järnväg kan anses stängselskyldig på grund av allmänna grannelagsrättsliga regler. Utredningsmannen uttalar till en början, att »principen att ingen får så bruka sin egendom, att annan därav lider skada», i åtskilliga hänseenden kommit till uttryck i svensk rätt alltifrån landskapslagarnas tid, samt anför i anslutning härtill följande.

Den moderna tekniken och den allt tätare bebyggelsen ha ökat de olägenheter, som utnyttjandet av en fastighet kan medföra för grannfastigheterna. Detta förhållande har under senare tid lett till ökat beaktande av de sistnämndas intressen. Någon systematisk reglering av de frågor, som avse förhållandet mellan grannar, har dock icke kommit till stånd i vårt land. Vissa speciella frågor ha emellertid reglerats i samband med lagstiftning beträffande vissa särskilda rättsområden. Därjämte ha vissa grundsatser inom grannskapsrätten vunnit erkännande genom rättspraxis.

Det av lagberedningen år 1909 framlagda förslaget till ny jordabalk (III) innehöll även ett kapitel om rättsförhållandet mellan grannar. Enligt 1 § i detta kapitel må icke någon nyttja sin fastighet på sådant sätt, att granne utöver vad i orten är vanligt kommer att besväras av rök, gnistor, hetta, buller, skakning, stank eller dylikt och att därav för honom uppkommer märkligt men vid nyttjandet av hans fastighet. Ehuru förslaget icke upphöjts till lag, har detsamma utövat ett avgörande inflytande på rättspraxis.

Den närmare avvägningen mellan de olika intressena har skett vid domstolarnas prövning av talan om förbud eller skadestånd på grund av olägenheter, förorsakade vid utnyttjandet av fastighet. Förutsättningar för bifall till sådan förbuds- eller skadeståndstalan ha i allmänhet och i huvudsaklig överensstämmelse med lagberedningens förslag varit dels att de olägenheter för granne, som fastighets utnyttjande för visst ändamål medfört, varit ovanliga med hänsyn till ortsförhållandena, dels ock att olägenheterna varit av viss större intensitet. Olägenheterna bruka vara sanktionsfria, om deras verkan med hänsyn till ortsförhållandena kunna antagas genomsnittligt sett kompenserade genom liknande olägenheter från grannen. Beträffande olägenheternas väsentlighet brukar krävas, att desamma skola medföra mera avsevärt men.

Järnvägsdriften måste otvivelaktigt betecknas såsom ett med hänsyn till ortsförhållandena osedvanligt och för grannarna farligt sätt att nyttja järnvägsfastigheten. Därest järnväg lämnas ohägnad, kan ej sällan för ägarna av angränsande fastigheter, såsom i annat sammanhang skall närmare utvecklas, uppkomma olägenheter, såsom minskade möjligheter att utnyttja vissa områden, ökad stängselbörda eller tillsyn av kreatur. Dessa olägenheter kunna ofta för därav berörda fastighetsägare innebära avsevärt men. Båda de förutsättningar — ortsovanlighet och väsentlighet — som enligt rättspraxis bruka krävas för bifall till förbuds- eller skadeståndstalan i mål rörande intrång från annan fastighet, torde sålunda ej sällan vara för handen, om järnväg lämnas ohägnad.

Det oaktat har innehavare av järnväg enligt rättspraxis icke utan särskilt åläggande eller åtagande ansetts skyldig att uppföra stängsel utmed banan till förekommande av de olägenheter, järnvägsdriften eljest skulle medföra för grannarna. Järnväg har före 1928 års lagändring i rättspraxis icke ens ansetts pliktig att gottgöra granne för de skador å hemdjur, som på grund av frånvaron av stängsel uppkommit genom järnvägsdriften, såvida icke järnvägen på grund av särskilt åtagande eller åläggande varit pliktig att hålla sitt område inhägnat eller vållande legat järnvägen eller dess personal till

last. I flera rättsfall (Nauman 1870: 490 samt N. J. A. 1879: 172, 1886: 497 och 1900: 236) har innehavare av järnväg förklarats icke vara skyldig att ersätta sådan skada å hemdjur, som uppkommit av järnvägsdriften till följd av att stängsel saknats eller att detta varit bristfälligt. I dessa fall har järnvägen sålunda funnits icke vara skyldig att hålla stängsel omkring sitt område till förekommande av olägenhet för granne av järnvägsdriften.

Utredningsmannen framhåller emellertid, att de åberopade rättsfallen äro relativt gamla. Utvecklingen hade under senare tid gått i riktning mot uppställande av snävare gränser för fastighetsägares förfoganderätt över sin fastighet än tidigare, särskilt efter det lagberedningen år 1909 framlagt förslag till ny jordabalk. Med hänsyn härtill vore det icke uteslutet, att domstol skulle kunna ålägga järnväg att, i den mån behov därav förelåge för grannfastigheterna, hålla sitt område inhägnat till skydd för hemdjur, i all synnerhet om man toge i beaktande övriga på saken inverkande omständigheter, särskilt att järnvägarna i vårt land i regel hållits inhägnade, att ersättning icke utgått för de olägenheter som vållades ägarna av angränsande fastigheter, om järnväg lämnades ohägnad, samt att man vid expropriation eller eljest vid förvärv av mark för järnvägarna uppenbarligen utgått från att banorna komme att hållas inhägnade genom järnvägens försorg.

Å andra sidan erinrar utredningsmannen, att mot en sådan ändring av rättspraxis beträffande järnvägarnas stängselskyldighet kunde åberopas de överväganden från statsmakternas sida som lågo till grund för 1928 års lagändring. Denna avsåg ju att — på samma gång som djurägarnas berättigade intressen tillgodosågos genom stadgande i lag om generell förpliktelse för järnväg att ersätta genom driften förorsakad skada å större hemdjur under betesgång — beakta järnvägarnas ekonomiska intressen genom att hålla möjlighet öppen för dem att underlåta uppsättande av stängsel eller att t. o. m. nedlägga befintligt sådant. Utredningsmannen påpekar vidare, att så sent som under förarbetena till 1933 års lag om ägofred uttalades (se prop. 107/1933 s. 66), att järnvägsägare i allmänhet icke vore pliktig att hålla stängsel i närboende jordägares intresse; sådan skyldighet ålåge järnvägsägare allenast därest han enligt för järnvägen meddelad koncession eller annat i behörig ordning meddelat beslut vore pliktig att hålla stängsel. Samma uppfattning uttalades av chefen för kommunikationsdepartementet i ett svar på en vid 1938 års riksdag framställd interpellation rörande järnvägarnas stängselskyldighet.

Utredningsmannen, som sålunda anser skyldighet för järnväg att hålla stängsel till skydd för betande kreatur föreligga endast i begränsad utsträckning, har härefter till behandling upptagit frågan om de år 1928 införda ersättningsbestämmelserna kunna sägas medföra, att något behov av en reglering av järnvägarnas stängselskyldighet icke finnes. Utredningsmannen framhåller därvid, att jordbrukarna givetvis äro mera angelägna om att deras djur icke komma till skada än om gottgörelse därför. Stängselskyldighet, genom vilken skador å kreatur i följd av järnvägsdriften i huvudsak förekommes, måste därför för jordbrukarna rent principiellt vara att föredraga fram-

för rätten till ersättning för uppkomna skador. Om järnväg icke hölles inhägnad, kunde djurägarna, anför utredningsmannen, tillskyndas olägenheter, för vilka ersättning icke utginge enligt gällande bestämmelser. Såsom exempel härpå anför utredningsmannen bland annat, att då jordägarna i allmänhet icke vore villiga att släppa sina kreatur — i varje fall icke till större antal — fritt på bete på betesmarker, som gränsade till ohägnad järnväg, dessa marker icke kunde utnyttjas för betesbruk eller också nödgades ägarna att själva hålla stängsel eller vakta djuren under betesgången. Vidare kunde djuren få tillfälle att begiva sig långt från de betesplatser, varest de avsetts skola uppehålla sig. Härigenom bleve vården av kreaturen mera betungande.

På grund av det anförda finner utredningsmannen uppenbart, att rätten till ersättning för djur, som skadats i följd av järnvägsdriften, icke kan för jordägarna utgöra full kompensation för de olägenheter, som för dem uppkomma, om stängsel icke hålles utmed banorna. Man kunde naturligtvis tänka sig, att ersättningsbestämmelserna kompletterades så, att rätten till ersättning komme att avse även nyssnämnda olägenheter. På många håll måste emellertid stängsel hållas utmed järnvägarna, om angränsande fastigheter skulle kunna effektivt utnyttjas för jordbruksändamål; och då tillgången på arbetskraft inom jordbruket vore begränsad, måste det för jordägarna — även om de erhölle full ersättning för hållande av stängsel — vara fördelaktigare, att erforderliga stängsel hölles av järnvägens innehavare. Med hänsyn härtill syntes icke ens en mycket väsentlig utsträckning av rätten till ersättning kunna utgöra full kompensation för olägenheterna av att stängsel ej hölles. Ett överflyttande av stängselbördan från järnvägarna till fastighetsägarna vore för övrigt, även om full ersättning härför utginge, mindre lämpligt, då hållandet av stängsel bleve billigare, om det skedde genom järnvägarnas försorg, än om många fastighetsägare skulle hålla var sitt lilla stycke.

Vid bedömande av frågan, huruvida en fastighetsägare bör vara pliktig att tåla de olägenheter av järnvägsdriften, för vilka ersättning enligt nu gällande bestämmelser ej utgår, bör enligt utredningsmannens mening beaktas, att bruket att släppa kreatur fritt på bete är vida äldre än järnvägarna och vanligen förekommande. Järnvägsdriften kunde däremot icke anses såsom ett för orten vanligt sätt att nyttja fastighet. Ägare av fastighet vore väl enligt vedertagna rättsregler skyldig att, åtminstone intill ett visst mått, tåla, att grannfastighet nyttjades på ett sätt som för honom medförde men, även om nyttjandet vore att anse såsom ovanligt för orten. Men stegrades intrånget till en sådan grad att möjligheterna att utnyttja förstnämnda fastighet inskränktes, komme saken i ett annat läge. Olägenheterna för grannarna av att stängsel ej hölles utmed järnväg, kunde medföra, att förutsättningarna för fastighets utnyttjande på ett ur jordbrukssynpunkt ändamålsenligt sätt minskades. Där olägenheterna av järnvägsdriften medförde märkligt men vid nyttjandet av grannfastighet, borde ägaren av denna icke vara pliktig att utan vidare finna sig i intrånget. I sådant fall borde det skäligen åligga järnvägens inne-

havare att hålla stängsel till förebyggande av de olägenheter som järnvägsdriften eljest medförde för betesbruket.

Till stöd för meddelande av föreskrift om skyldighet för innehavare av järnväg att hålla denna inhägnad åberopar utredningsmannen även att järnvägarna med få undantag redan vid anläggandet hade försetts med stängsel och att alltjämt den övervägande delen av banorna vore inhägnad. Ett lagfästande av denna praxis skulle — om förpliktelsen begränsades till de stängsel av vilka behov förelåge ur jordbrukets synpunkt — icke behöva medföra någon ökning av järnvägarnas totala kostnader för hållande av stängsel. Utredningsmannen framhåller vidare, att den nu rådande olikheten mellan de statliga och de enskilda järnvägarna med avseende å hägnadsskyldighet icke vore motiverad av sakliga skäl. Ett likställande av de statliga och enskilda järnvägarna syntes därför befogat. I betänkandet åberopas även de förhållanden under vilka järnvägarnas markförvärv skett. Då jordägarna vid upplåtelserna av mark för järnväg i allmänhet utgått från att banorna komme att hållas inhägnade genom järnvägsförvaltningarnas försorg, hade markägarna som förut nämnts i regel varken begärt eller erhållit ersättning för det intrång som för dem uppkomme, om stängsel ej hölles av järnvägsföretagen. Med hänsyn härtill kunde jordägarna med visst fog kräva, att järnvägarna hölles inhägnade genom järnvägsförvaltningarnas försorg.

Mot införande i lag av skyldighet för järnväg att hålla stängsel kunde å andra sidan, enligt vad utredningsmannen framhållit, anföras ekonomiska synpunkter. Järnvägarnas årliga kostnader för underhållet av nu befintliga stängsel uppginge för närvarande till mera än 1 $^3/_4$ miljoner kronor. Det vore självfallet nationalekonomiskt av största vikt, att järnvägarna ej tvingades att för djurägarnas skyddande mot förluster vidkännas större kostnader än som för detta ändamål vore oundgängligen nödiga. Härav följde dock icke, att järnvägarna borde lämnas helt ohägnade eller att hållande av stängsel borde begränsas till sådana sträckor, där förekomsten av lösgående, betande kreatur vore så stor, att det även för järnvägarna vore fördelaktigare att hålla stängsel än att ersätta inträffade skador. Hänsyn måste även tagas till den ekonomiska betydelsen av de olägenheter, som för markägarna uppkomme om hägnad icke hölles av järnvägarna och som icke ersattes enligt 1928 års bestämmelser. Frågan borde avgöras genom en avvägning i varje särskilt fall av markägarens och järnvägens motstående intressen.

Såsom ett skäl mot att föreskriva stängselskyldighet har i betänkandet även anförts, att man på senare år i allt större utsträckning börjat genomföra en modernisering av betesbruket i syfte att ersätta de gamla extensiva betesmetoderna med intensiva sådana genom anordnande av särskilda för ändamålet lämpade, inhägnade områden, där kreaturen hölles i bete. I den mån en dylik modern beteskultur vunne tillämpning, kunde nu befintliga stängsel utmed järnvägarna nedläggas, där icke betesområdena gränsade till järnväg.

Slutligen erinras i betänkandet, att väghållare icke ansetts pliktig att hålla stängsel utmed allmän väg till förekommande av skada å kreatur, som un-

der betesgång komme in på vägen. Risken för sådan skada kunde åtminstone å vägar, där motorfordonstrafiken vore livlig, vara mycket stor. Som en följd härav hade fastighetsägarna i stor utsträckning själva uppfört stängsel mellan sina betesmarker och vägarna. Ägarna av de fastigheter, över vilka vägar framdragits, hade emellertid åtminstone under de senaste årtiondena erhållit särskild ersättning för ökad stängselbörda. Härtill komme att ägarna av jordbruksfastigheter i allmänhet hade större nytta av en väg än av en järnväg. Slutligen vore faran för att kreatur skadades genom påkörning i regel väsentligt större å järnväg än å allmän väg.

Vid prövning av skälen för och mot att föreskriva principiell skyldighet för innehavare av järnväg att hålla stängsel utmed sitt område har utredningsmannen funnit övervägande skäl tala för åläggande av sådan skyldighet.

Utredningsmannen framhåller emellertid, att jordbrukets behov av stängsel på många håll vore ringa. Om olägenheterna av att stängsel ej hölles vore ringa, borde grannarna i överensstämmelse med vad eljest gällde på grannelagsrättens område vara pliktiga att tåla intrånget. Men även om nyssnämnda olägenheter vore av en sådan intensitet, att grannarna skäligen icke borde vara pliktiga att utan vidare tåla intrånget, vore därmed icke sagt, att skyldighet för järnväg att hålla stängsel genast borde inträda. Hänsyn måste även tagas till kostnaderna för hållande av stängsel. Det kunde ur nationalekonomisk synpunkt icke vara ändamålsenligt att tvinga järnvägarna att hålla stängsel utmed sådana bansträckor, där kostnaderna härför vore höga i förhållande till nyttan därav. Om sådant missförhållande förelåge, vore det lämpligare, att ersättning för intrånget tillerkändes grannarna, där de icke vore skyldiga att utan vidare tåla detsamma. Utredningsmannen föreslår i enlighet härmed, att stängselskyldighet skall föreligga allenast om behovet av hägnad är så stort, att kostnaderna för hållande av stängsel icke äro oskäliga i förhållande till den nytta stängslet medför för betesbruket. Fråga om stängselskyldighet förelåge eller ej måste avgöras från fall till fall under hänsynstagande till lokala förhållanden. Regelmässigt innebure detta, att stängselskyldighet icke ägde rum å sådana ställen, där betande kreatur förekomme utmed järnvägen endast i ringa antal eller där kreaturen släpptes fritt på bete endast under kortare tider på året, exempelvis för höstbete av vallar.

Om vid avvägningen mellan de motstående intressena kostnaderna för hållande av stängsel prövas oskäliga i förhållande till nyttan därav och stängselskyldighet sålunda icke föreligger, skall enligt utredningsmannens förslag ersättning i stället utgå för de olägenheter som föranledas av att stängsel ej hålles. Utredningsmannen har påpekat, att för närvarande torde grannfastigheternas ägare i allmänhet motsätta sig nedläggande av stängsel så snart de hade någon nytta därav, även om den vore ringa. Föreskreves rätt till ersättning för de olägenheter, som bleve en följd av hägnads borttagande och för vilka ersättning enligt gällande bestämmelser icke utginge, kunde man förvänta, att medgivande till hägnads nedläggande skulle lämnas i

ett mycket större antal fall än för närvarande. Den föreslagna föreskriften om rätt till ersättning vore därför ägnad att främja nedläggande av stängsel i de fall, då behovet därav icke vore så stort. Då kostnaderna för hållande av stängsel ej sällan väsentligt överstege de ersättningar, vartill jordägarna kunde vara berättigade, syntes föreskriften vara till ekonomisk fördel för järnvägarna.

Utredningsmannen har vidare föreslagit, att stängsel, som hålles av järnvägs innehavare, ej må borttagas eller lämnas att förfalla, med mindre genom dom fastställts, att innehavaren ej är stängselskyldig, eller medgivande därtill lämnats av ägaren till den fastighet, mot vilken stängslet uppförts, och den som äger nyttja fastigheten för betesbruk. Enligt förslaget skola frågor om stängselskyldighet och ersättning för det stängsel icke hålles prövas av ägodelningsrätt i första instans.

I betänkandet behandlas även frågan, om reglering av järnvägarnas stängselskyldighet bör ske genom lagstiftning eller i administrativ ordning. Utredningsmannen har därvid uttalat sig för att en reglering borde ske genom lagstiftning och har till motivering härav anfört följande.

Beträffande statens järnvägar kan naturligtvis göras gällande, att behovet av bestämmelser av civillags natur rörande järnvägarnas hägnadsskyldighet icke är så stort. Såsom högste administrativa myndighet lärer det nämligen stå Kungl. Maj:t fritt att i administrativ väg beträffande statens järnvägar bestämma, att stängsel skall uppföras utmed bana, som hittills lämnats ohägnad, att befintliga stängsel skola bibehållas liksom även — där civilrättslig skyldighet att hålla stängsel icke föreligger — de villkor, under vilka hägnad må nedläggas.

En enbart administrativ reglering av järnvägarnas stängselskyldighet kan emellertid icke omfatta de enskilda järnvägarna. Av utredningen framgår visserligen, att de flesta enskilda järnvägar äro inhägnade, om ock icke i full utsträckning. På de ställen, där hägnad saknas, torde såsom regel något behov av sådan icke föreligga ur djurägarnas synpunkt. Av svenska järnvägsföreningens yttrande den 25 februari 1944 synes ock framgå, att från de enskilda järnvägarnas sida några åtgärder icke vidtagits för nedläggande av stängsel, som varit erforderligt till skydd för betande kreatur. Det är vidare att märka, att de enskilda järnvägarna torde kunna förväntas bliva inom en tämligen snar framtid övertagna av staten och sålunda underkastade de bestämmelser, som gälla för statens järnvägar. Det kan med hänsyn till nu berörda förhållanden ifrågasättas, om tillräckliga skäl för närvarande finnas att enbart av hänsyn till de enskilda järnvägarna i lag reglera frågan om järnvägarnas stängselskyldighet.

Även om behovet av en reglering av järnvägarnas stängselskyldighet hittills i huvudsak endast visat sig med avseende å statens järnvägar, måste dock anses lämpligt, att regleringen — om en sådan anses böra komma till stånd — omfattar alla järnvägar. Även för de enskilda järnvägarna torde det vara önskvärt att frågan om deras stängselskyldighet blir föremål för reglering. Härigenom skulle för dem öppnas möjlighet att utan hinder av föreskrift i koncession nedlägga sådana stängsel som icke kunna anses behövliga. En sådan reglering kan för de enskilda järnvägarna icke genomföras utan lagstiftning. Det måste därjämte ur jordägarnas synpunkt anses önskvärt, att deras och trafikföretagens rättigheter och skyldigheter i förevarande hänseende fastställas genom lag.

Av de fyra sakkunniga, med vilka utredningsmannen haft att överlägga i ämnet, ha tre biträtt vad han sålunda föreslagit. En av de sakkunniga, överinspektören för bantjänsten vid statens järnvägar Engwall, har uttalat avvikande mening. Engwall erinrar i sitt yttrande till en början att järnvägs inhägnande närmast haft trafiksäkerheten till sitt främsta mål och icke nyttan eller behovet av stängsel för jordägare, vars marker gränsade till järnvägsområdet. Vid sådant förhållande kunde det enligt hans mening icke vara rimligt att frågan om rätt och skyldighet vad avsåge hållandet av banstängsel endast löstes med tanke på jordägarna och att inga olägenheter alls skulle få drabba dem utan hela stängselskyldigheten och de ersättningsanspråk av skilda slag som därav kunde framkomma genom lagstiftning principiellt pålades järnvägarna, i all synnerhet som viss kompensation för olägenheter av banstängsels borttagande redan i 1928 års lag tillerkänts jordägare för överkörda större hemdjur, en rätt, som dessförinnan icke tillkom dem. Jordägarna kunde väl i vissa fall åsamkas olägenheter genom att hägnad utmed järnvägen borttoges. Vissa billighetshänsyn talade även för att så icke utan vidare borde ske, men å andra sidan borde denna fråga lösas på sådant sätt, att icke blott jordägarnas synpunkt, utan även järnvägarnas berättigade intressen att få sina kostnader nedbringade, bleve beaktade. De stridiga intressen som kunde förekomma i denna fråga vore helt av praktisk-ekonomiskt slag och borde då ock givas en häremot svarande lösning genom från fall till fall träffade frivilliga överenskommelser och åtaganden. Frågan huruvida och i vad mån järnväg borde hållas inhägnad syntes därför lämpligast liksom nu böra regleras i administrativ ordning. Vid en dylik reglering kunde nämligen avvägningen mellan parternas intressen verkställas snabbare och med bättre beaktande av och smidigare anpassning till i varje särskilt fall föreliggande förhållanden och tidens utveckling ävensom större hänsyn tagas till den ekonomiska ställningens krav, än om järnvägarna genom lagstiftning underkastades en mer eller mindre stelt reglerad hägnadsskyldighet. Utredningsmannens motiv att de enskilda järnvägarna borde beredas möjlighet till att utan hinder av föreskrifter i koncessionsresolutionen få nedlägga sådana banstängsel som icke ansåges behövliga vore icke bärande. Sedan principbeslutet år 1939 fattades om enskilda järnvägarnas förstatligande, hade nämligen närmare hälften av det enskilda järnvägsnätet förstatligats och resterande enskilda järnvägsföretag i enlighet med statsmakternas beslut beräknades komma att bliva inlemmade i statsbanenätet inom loppet av de närmaste åren. Under sådana förhållanden kunde det av utredningsmannen framförda motivet näppeligen nu anses vara bärande för lagstiftningsåtgärd.

I enlighet med de av utredningsmannen angivna och av flertalet av de sakkunniga biträdda synpunkterna har utredningsmannen utarbetat förslag till *lag om skyldighet för innehavare av järnväg eller spårväg att hålla stängsel.*

Förslaget torde få fogas såsom bilaga till protokollet *(Bilaga A).*

Yttranden.

Yttranden över betänkandet ha efter remiss inkommit från samtliga hovrätter, järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, domänstyrelsen, lantbruksstyrelsen, skogsstyrelsen, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i samtliga län ävensom från svenska järnvägsföreningen, svenska lokaltrafikföreningen, svenska landskommunernas förbund, Sveriges lantbruksförbund och riksförbundet landsbygdens folk. Domänstyrelsen har bifogat yttranden från samtliga överjägmästare och två revirförvaltare. Skogsstyrelsen har vid sitt utlåtande fogat yttranden från åtta skogsvårdsstyrelser. Vidare har överståthållarämbetet åberopat särskilt yttrande från aktiebolaget Stockholms spårvägar. Slutligen ha länsstyrelserna bifogat yttranden från samtliga hushållningssällskap i landet.

Utredningsmannens förslag har till sina huvudgrunder tillstyrkts eller lämnats utan erinran av de *fyra hovrätterna, lantbruksstyrelsen, domänstyrelsen, skogsstyrelsen, överståthållarämbetet, samtliga länsstyrelser med undantag av två, samtliga hushållningssällskap utom ett, de åtta hörda skogsvårdsstyrelserna, fem överjägmästare* ävensom av *svenska landskommunernas förbund, svenska järnvägsföreningen, svenska lokaltrafikföreningen, Sveriges lantbruksförbund* och *riksförbundet landsbygdens folk.*

I flera yttranden anföres, att frånvaron av enhetliga bestämmelser medfört en viss osäkerhet rörande järnvägarnas och den jordbrukande befolkningens rättigheter och skyldigheter. *Sveriges lantbruksförbund* uttalar att de förhållanden, under vilka expropriation skett och koncession lämnats för järnvägsanläggningar, liksom rättstillämpningen i övrigt på detta område styrkte den uppfattningen, att gällande bestämmelser icke kunde anses vare sig tillräckliga eller ändamålsenliga. Förbundet hänvisar härvid till det av utredningsmannen berörda fall, då Kungl. Maj:t efter förvärv av enskild järnväg, för vilken åläggande av hägnadsskyldighet meddelats i dess koncession, ansett sig kunna — utan att vederbörande fastighetsägare dessförinnan fått tillfälle att yttra sig — medgiva rättighet att utrusta den övertagna järnvägen med stängsel allenast i den omfattning som betingats av hänsyn till trafiksäkerheten. *Länsstyrelsen i Östergötlands län* framhåller, att uppfattningen om skyldighet för statens järnvägar att hålla stängsel utmed sina banor vunnit hävd och ingått i allmänna rättsmedvetandet. Då det emellertid så sent som under förarbetena till 1933 års lag om ägofred uttalades, att järnvägsägare i allmänhet icke vore pliktig att hålla stängsel i närboende jordägares intresse, vilken uppfattning även hävdats i interpellationssvar vid 1938 års riksdag, förefölle det som om den stängselskyldighet, som enligt rättsmedvetandet otvivelaktigt borde ankomma på en järnvägsägare, måhända icke skulle godtagas vid rättstillämpningen. Länsstyrelsen funne därför all anledning att förorda, att denna fråga bleve behandlad i lagstiftningsväg. *Överståthållarämbetet* har funnit ett genomförande av lagförslaget vara ägnat att åvägabringa en behövlig enhetlig reglering av de för närvarande i många avseenden

svävande och för olika järnvägar rådande skilda föreskrifterna angående stängselskyldigheten utmed järnvägarna till skydd för större hemdjur.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län understryker, att rätten till ersättning icke kan medföra samma trygghet som förefintligheten av stängsel omkring järnvägens område. *Riksförbundet landsbygdens folk* anser, att 1928 års lagändring — ehuru ett steg i rätt riktning — icke kan anses fullt tillfredsställande, enär jordägarna ha större intresse av att få behålla sina djur än att få ersättning för desamma.

Beträffande den av utredningsmannen diskuterade frågan om en utsträckning av ersättningsbestämmelserna anför *Kristianstads läns hushållningssällskap,* att det ur kostnadssynpunkt ej kunde ha så stor betydelse, om järnvägsföretaget självt hölle stängsel eller lämnade medel till markägaren för att denne skulle sköta underhållet. Det borde dock vara mera rationellt och bliva mera enhetligt och förmodligen även billigare, om järnvägsföretaget självt ombesörjde underhållet vid hela järnvägen. Ur säkerhetssynpunkt vore det därjämte ojämförligt bättre, om järnvägsföretaget självt underhölle stängslet. Även *Sveriges lantbruksförbund* anser ett överflyttande av stängselbördan från järnvägarna till fastigheterna mindre lämpligt, då hållandet av stängsel skedde ändamålsenligare genom järnvägarnas försorg än genom de enskilda fastighetsägarnas.

Till stöd för en reglering av frågan om skyldighet för järnvägs innehavare att hålla stängsel anför *hovrätten över Skåne och Blekinge* i sitt yttrande bl. a. följande.

Samma motiv, som ligger till grund för en rad lagar om ansvarighet för skada i följd av olika slag av farlig verksamhet, talar också för att ägare av till järnväg angränsande mark icke bör påläggas den ekonomiska börda, som ett slopande av stängslen utmed järnvägarna enligt uppgifter i betänkandet skulle innebära. Detta motiv har i förarbetena till 1886 års lag angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift formulerats så, att det svårligen kan förnekas att den som företager en handling, oaktat han på förhand vet att han därigenom utsätter annans egendom för en bestämd och omedelbar fara att skadas, är betydligt närmare att vidkännas skadan, om den verkligen inträffar, än den skadade egendomens ägare, som icke på något sätt givit anledning till skadan, och detta även om staten, såsom förhållandet är med järnvägstrafiken, med hänsyn till dess nytta för det allmänna ansett sig böra tillåta det farliga företaget. Jordägarnas intresse av att i stället för ersättning för inträffad skada erhålla säkerhet för att skada ej inträffar synes vara beaktansvärt.

På grund härav och under beaktande av de av utredningsmannen anförda synpunkterna har hovrätten, som ej ansett sig böra ingå i prövning av förslaget ur praktisk-ekonomiska synpunkter, intet att erinra mot dettas huvudlinjer.

Länsstyrelsen i Jönköpings län uttalar, att ur markägarens synpunkt anläggande av en järnväg å dennes mark måste innefatta ett betydade intrång. I all synnerhet vore detta fallet, när järnvägen droges över dennes odlade mark och marken lämnades utan hägnad gentemot järnvägen. Kravet på skyldighet för järnväg att hålla denna inhägnad till skydd för större hemdjur måste därför anses i hög grad befogat. *Lantbruksstyrelsen* finner det orimligt, att

enskild jordägare skall få vidkännas kostnader för stängsel och vallning av betesdjur därför att innehavare av järnväg i eget ekonomiskt intresse vill nedlägga stängsel, som hindrar betesdjur att inkomma å järnvägen. Därjämte vore det stötande, att ägare av mark, som gränsade till statlig järnväg, enligt gällande bestämmelser skulle stå i ett sämre läge i nämnda avseende än ägare av mark, belägen vid enskild järnväg. *Skogsstyrelsen* uttalar att den enskilde fastighetsägaren icke borde, på grund av att grannen-järnvägen icke hölle stängsel, i avsevärd grad hindras att nyttja sin fastighet eller del därav. Även om vissa ekonomiska skäl kunde tala mot ett lagfästande av stängselskyldigheten, funne styrelsen övervägande skäl föreligga för att sådan skyldighet i princip ålades järnvägen.

Å andra sidan har den föreslagna regleringen avstyrkts av *järnvägsstyrelsen* och *tre överjägmästare. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen,* som jämväl avstyrkt förslaget, samt *länsstyrelserna i Blekinge* och *Malmöhus län* och *hushållningssällskapet i Blekinge län* ha förordat en administrativ reglering av förevarande frågor men förklarat, att de — därest lagstiftning i ämnet likväl ansåges böra komma till stånd — icke hade något att erinra mot förslagets innebörd.

Järnvägsstyrelsen anser, att frågan på bättre sätt kunde lösas i administrativ ordning. Styrelsen åberopar till stöd för sitt avstyrkande av den föreslagna regleringen, att järnvägs innehavare genom 1928 års lagändring fått intresse av att uppföra och bibehålla stängsel å sträckor, som angränsade marker, vilka användes för betesgång. Det måste nämligen å sådana sträckor vara mera ekonomiskt för järnvägen att hålla stängsel än att utbetala ersättning för kreatur, som inkomme på banan och skadades. Det stode järnvägens innehavare fritt att efter överenskommelse med respektive jordägare nedlägga stängsel utmed banan på sträckor, där stängslet icke ansåges behövligt.

Styrelsen anför vidare:

Vid uppkommande frågor om borttagande av stängsel har till en början missuppfattning uppkommit på ömse håll om statens järnvägars skyldigheter och innebörden i träffad överenskommelse. Dessa enstaka fall har sedermera anförts såsom normerande och givits proportioner, som icke stå i rimligt förhållande till verkligheten. Styrelsen, som finner förekomsten av dylika misstag förståelig, innan ännu klara principer utformats, beklagar deras uppkomst och har för avsikt att på sätt hittills i vissa fall redan skett tillrättalägga förfarandet. Däremot kan styrelsen icke finna, att de uppkomna missförstånden böra tillmätas sådan betydelse, att särskild lagstiftning behöver tillgripas på detta område. Vad gäller enskilda järnvägar föreligger i allmänhet stängselskyldighet på grund av koncessionsvillkoren vid järnvägens anläggande och för övrigt kommer med all sannolikhet de enskilda järnvägarna att inom den närmaste framtiden vara införlivade med statsbanenätet. Under sådana förhållanden blir det möjligt att i administrativ ordning direktiv utfärdas för järnvägens handhavande av stängselfrågorna, varvid såväl järnvägens som markägarnas intressen skulle kunna tillgodoses på ett mera smidigt och efter de särskilda förhållandena anpassat sätt.

Det måste vara opraktiskt att järnvägens innehavare skall vara nödsakad att vid domstol draga alla frågor om borttagande av stängsel i den mån sär-

skild uppgörelse härom icke kan träffas med markägaren. Det kan tänkas, att i många fall det vore ekonomiskt riktigt att stängslet nedlades, men att markägaren i tanke att härigenom kunna framtvinga högre ersättningsbelopp dock motsätter sig nedläggandet. Genom det föreslagna förfarandet måste befaras, att ett flertal onödiga rättegångar komma att äga rum, särskilt som enligt lagförslaget det i allmänhet åligger järnvägens innehavare att ensam betala rättegångskostnaderna. Lagförslaget kommer säkerligen att medföra, att stängsel kommer att å många sträckor kvarstå utmed järnvägen utan att något behov föreligger av dess bibehållande, då järnvägen kommer att draga sig för att igångsätta relativt dyrbara och ovissa rättegångar.

Styrelsen vill framhålla, att med nuvarande lagstiftning markägaren icke behöver lida någon ekonomisk olägenhet genom att stängsel borttages, enär styrelsen, som förut framhållits, är pliktig att utgiva ersättning för kreatur, som skadats å sträckor, där stängsel icke finnes.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser, att efter 1928 års lagändring icke tillkommit några omständigheter, som påkalla genomförandet av den föreslagna lagstiftningen. Beträffande statens järnvägar vore uppenbart, att frågan kunde regleras i administrativ ordning. Vidkommande de enskilda järnvägarna vore att märka, att dessa redan till mycket stor del förstatligats och att ett i huvudsak fullständigt förstatligande kunde förväntas vara genomfört inom kort; även här kunde då frågan om stängselskyldigheten regleras i administrativ ordning.

Liknande uttalanden ha gjorts av *länsstyrelsen* och *hushållningssällskapet i Blekinge län.*

Överjägmästaren i Skellefteå distrikt framhåller, att det ur skogsbrukets synpunkt syntes vara till fördel, om skyldigheten för järnvägarna att hålla stängsel mot angränsande skogsmark minskades eller i vissa fall helt avskaffades. Härigenom skulle det nu för skogsbruket erkänt fördärvbringande skogsbetet fortare minskas på grund av faran för hemdjurens förlorande genom överkörningar av tåg. Den nu pågående processen med frångående av skogsbetet och övergång till bete inom kultiverade beteshagar, omgivna av stängsel, skulle härigenom påskyndas, och järnvägarnas skyldighet att hålla stängsel därigenom i allt större utsträckning automatiskt bortfalla. Inom de trakter, där renskötsel bedreves, funnes ofta ej stängsel vid järnvägarna utan lämnade dessa i stället renägarna ersättning för skadade renar efter utredning från fall till fall. Detta system hade visat sig användbart och syntes därför nedläggande av stängsel kring järnvägarna kunna utsträckas att gälla större glesare befolkade områden av landet, där endast enstaka betesdjur funnes på skogarna. *Överjägmästaren i västra distriktet* anför, att varje ökning av stängsel i skogsmark innebure ur skogsbrukets jämväl nationalekonomiskt betonade synpunkt en återgång till föråldrade principer och en ökning av svårigheterna från skogsvårdshåll att förhindra eller åtminstone begränsa lösbetning av nötkreatur och hästar i skogsmark.

Mot utredningsmannens förslag till lag i ämnet ha i övrigt endast detaljanmärkningar anförts. *Svenska järnvägsföreningen* anser förslaget innefatta en i stort sett rättvis och skälig avvägning av de olika intressen, som äro förbundna med frågan om stängsels hållande utmed järnväg. Samma uppfattning har uttalats i ett flertal andra yttranden.

Departementschefen.

Järnvägarnas inhägnande ansågs förr nödvändigt från trafiksäkerhetssynpunkt. De flesta järnvägar ha också av detta skäl vid anläggandet försetts med stängsel. Då hägnad numera i allmänhet icke anses erforderlig till skydd för trafiken, har emellertid såsom förut nämnts en betydande del av dessa stängsel nedlagts på senare tid. Alltjämt hålles dock stängsel utmed den övervägande delen av banorna.

Enligt vad som framgår av utredningsmannens redogörelse för det nuvarande rättsläget föreligger skyldighet för järnvägsinnehavare att hålla stängsel till skydd för betande kreatur endast om och i den mån järnvägen genom föreskrift i koncession eller på annat sätt ålagts eller eljest åtagit sig hägnadsskyldighet. Genom den år 1928 vidtagna ändringen i 1886 års lag angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift ha däremot meddelats vissa särskilda regler om skyldighet för järnvägs innehavare att utgiva ersättning, om stängsel icke hålles utmed järnvägen samt nötkreatur eller häst på grund härav under betesgång inkommit å järnvägsområdet och skadats eller dödats i följd av järnvägsdriften. Erfarenheten giver emellertid vid handen, att djurägarna, trots denna reglering av ersättningsfrågan, i regel icke vilja utsätta sina djur för faran att påköras av tågen och därför icke låta dem, i varje fall icke till större antal, fritt beta på sådana betesmarker som gränsa till ohägnad järnväg. En följd härav är, att antingen kunna dessa betesmarker icke utnyttjas för betesbruk eller också nödgas ägarna själva hålla stängsel eller låta valla djuren under betesgången. Om järnväg icke håller hägnad, kunna djuren över järnvägen begiva sig långt bort med påföljd att vården och tillsynen av djuren fördyras. För nu berörda olägenheter utgår icke någon ersättning från järnvägens sida. Det kan vidare förekomma, att kreatur under betesgång begiva sig över ohägnad järnväg in på annans inägor och där åstadkomma skada. På grund av förpliktelsen att taga vård om sina kreatur är djurägaren skyldig att utgiva ersättning för skadan. För vad djurägare sålunda får utgiva är han icke berättigad till gottgörelse av järnvägens innehavare, såvida icke denne är stängselskyldig. Om järnvägen hålles inhägnad, kan sådan skada endast undantagsvis inträffa. Härtill kommer, att man icke kan helt bortse från att det för djurägare, i händelse kreatur skadas i följd av järnvägs drift, kan vara svårt att styrka skadans omfattning, exempelvis ett djurs avelsvärde. Det synes med hänsyn till det anförda tydligt, att rätten till ersättning för kreatur, som skadas på grund av järnvägs drift, icke kan utgöra full kompensation för de olägenheter som uppkomma för jordägarna, om stängsel icke hålles utmed järnvägarna.

På grund av föreskrifter som meddelats i administrativ ordning må stängsel vid statens järnvägar visserligen icke nedläggas utan tillstånd av Kungl. Maj:t, såvida icke överenskommelse härom träffats med vederbörande jordägare. Nämnda föreskrifter kunna emellertid knappast anses utgöra tillräckligt skydd för jordägarnas intressen. Tillstånd till nedläggande av hägnad

kan nämligen lämnas, även om nedläggandet medför olägenhet för grannfastighet, och jordägaren är för sådant fall icke tillförsäkrad rätt till ersättning därför. Det synes icke heller principiellt tillfredsställande, att frågan i vad mån stängsel skall hållas vid de statliga järnvägarna skall vara helt beroende av vad den ena parten finner lämpligt. Beträffande de enskilda järnvägarna må framhållas, att innehavare av enskild järnväg, som icke på grund av föreskrift i koncession eller eljest är hägnadsskyldig, för närvarande kan utan vidare borttaga befintligt stängsel.

De skäl som utredningsmannen från grannelagsrättsliga synpunkter anfört till stöd för en reglering i lag av frågan om stängselskyldighet för järnvägs innehavare synas även vara bärande. För en sådan skyldighet talar också särskilt det förhållandet att den av järnvägarna i allmänhet tillämpade ordningen att hålla banorna inhägnade, enligt vad från flera håll omvittnats, hos landets jordbrukare framkallat den uppfattningen, att järnvägarna äro skyldiga att hålla stängsel till skydd för betande kreatur, och att denna uppfattning legat till grund för behandlingen av ersättningsfrågor i expropriationsmål. Ehuru ägare av fastighet, från vilken mark upplåtits till järnväg, varit berättigad till ersättning för det intrång som för den återstående delen av fastigheten uppkomme, om stängsel ej hölles utmed järnvägen av dennas innehavare, har sådan ersättning utgått endast i undantagsfall. Anledningen härtill måste ha varit, att fastighetsägarna vid markupplåtelserna utgått från att banorna komme att hållas inhägnade genom järnvägsförvaltningarnas försorg.

Frågan om järnvägs hägnadsskyldighet måste emellertid prövas även från andra synpunkter än de nu angivna.

På sätt framgår av det förut anförda uppgår den årliga kostnaden för underhållet av nu befintliga stängsel för närvarande till mer än 1¾ miljoner kronor för samtliga järnvägar. Därest en avsevärd minskning av dessa kostnader skulle kunna genomföras, vore detta givetvis av betydelse för järnvägarnas ekonomi och därmed ytterst även för trafikanterna. Vid ett bedömande av förevarande spörsmål måste därför de ekonomiska synpunkterna tillmätas betydelse.

Härav följer dock icke, att hållande av stängsel bör begränsas till sådana sträckor, där kreatur bruka beta fritt i sådant antal att det även för järnvägarna är fördelaktigare att hålla stängsel än att nödgas i enlighet med 1928 års lagstiftning ersätta inträffade skador. Hänsyn måste tagas jämväl till den ekonomiska betydelsen av de olägenheter som icke ersättas enligt 1928 års bestämmelser. Jag vill i detta sammanhang framhålla, att ett visst behov av stängsel kan föreligga även där djuren bruka hållas tjudrade på markerna, enär de lätt kunna slita sig och begiva sig ut på eller över järnvägen.

I några yttranden har framhållits, att en begränsning av skyldigheten att hålla stängsel vid järnväg skulle främja den pågående moderniseringen av betesbruket, som avsåge att ersätta den gamla extensiva betesmetoden med en mera intensiv sådan, enligt vilken djuren finge beta inom särskilda för ändamålet inhägnade områden. Givetvis skall vid bedömande, i vad mån stängsel bör hållas, hänsyn tagas till utvecklingen på betesbrukets område.

Denna omständighet synes emellertid icke med fog kunna anföras mot en reglering i lag av frågan i vad mån stängselskyldighet skall föreligga.

Med hänsyn till vad sålunda anförts finner jag skyldighet böra åligga innehavare av järnväg att hålla stängsel utmed banan till skydd för betande kreatur med möjlighet att, där kostnaden för hållande av stängsel är oskälig i förhållande till nyttan därav, i stället ersätta granne för det intrång, som föranledes av att stängsel ej hålles. Någon ökning av järnvägarnas totala kostnader för hållande av stängsel torde icke vållas av förslagets genomförande. Såsom utredningsmannen framhållit har man snarare att räkna med, att om möjlighet sålunda skapas att bereda markägarna gottgörelse för olägenheter av järnvägsdriften, medgivande till nedläggande av stängsel, av vilka behovet icke är så stort, kommer att lämnas i större utsträckning än förut och att sålunda stängselkostnaderna komma att minskas.

Vid den prövning av hithörande spörsmål, som skedde år 1928, ansågs en reglering av frågan om och i vad mån järnväg borde hållas inhägnad böra ske i administrativ ordning. Till stöd härför åberopades, att det icke kunde vara lämpligt att genom lagstiftning försvåra ett skäligt hänsynstagande till de ekonomiska synpunkterna samt att avvägningen mellan ortsbefolkningens och järnvägarnas intressen kunde vid en administrativ reglering verkställas med bättre beaktande av de i varje fall föreliggande förhållandena och större hänsyn tagas till den ekonomiska ställningens krav än om järnvägarna genom lagstiftning underkastades en mer eller mindre stelt reglerad hägnadsskyldighet. Samma uppfattning har, såsom förut nämnts, hävdats av en av de sakkunniga och i några yttranden.

Ett smidigt hänsynstagande till omständigheterna i varje särskilt fall torde kunna äga rum, även om den föreslagna regleringen sker i lag, och det synes såsom förut antytts principiellt motiverat, att frågan löses på detta sätt, även om man har anledning räkna med att de enskilda järnvägarna komma att övertagas av staten. Från järnvägarnas synpunkt förtjänar dessutom framhållas, att det är tvivel underkastat huruvida skyldighet för enskilda järnvägar att hålla stängsel som nu anses föreligga kan antagas upphöra genom att sådan järnväg övertages av staten. Om skyldigheten i princip anses kvarstå, erfordras en möjlighet att det oaktat kunna nedlägga stängslet, där kostnaden för detsamma är oskälig. Även för de fall, då ostridigt en civilrättslig skyldighet att hålla stängsel föreligger, är det önskvärt att en möjlighet skapas att göra avsteg därifrån. Denna möjlighet torde tvångsvis kunna införas allenast genom lag. Jag anser därför i likhet med utredningsmannen, att frågan ej lämpligen bör regleras i administrativ ordning.

Den avvägning av järnvägarnas och jordägarnas stridiga intressen, som utredningsmannens förslag till reglering av förevarande spörsmål innefattar, anser jag mig kunna i huvudsak biträda.

I överensstämmelse med det anförda har inom justitiedepartementet upprättats förslag till *lag om stängselskyldighet för järnväg m. m.* Jag övergår nu till behandling av de särskilda bestämmelserna i det inom departementet upprättade förslaget.

Speciell motivering.

1 §.

Utredningsmannen.

I 1 § av utredningsmannens förslag har upptagits det grundläggande stadgandet, enligt vilket innehavare av järnväg skall vara skyldig att till skydd för större hemdjur under betesgång hålla stängsel utmed järnvägen, där kostnaderna härför icke äro oskäliga i förhållande till den nytta stängslet medför för betesbruket.

Från den föreslagna regeln skall enligt förslaget gälla vissa undantag. Om hägnad, då de föreslagna bestämmelserna träda i kraft, aldrig förut hållits utmed viss sträcka, skall sålunda järnvägens innehavare vara fri från stängselskyldighet, såvida ej särskilda skäl till annat föranleda. Utredningsmannen har icke ansett det rimligt, att markägarna lång tid efter järnvägarnas anläggande skulle få möjlighet att tvinga järnvägarnas innehavare att hålla stängsel. Såsom särskilda skäl att fordra stängsel har utredningsmannen angivit dels att behovet av stängsel uppkommit efter järnvägens anläggande på grund av förhållanden som bero av järnvägen, dels ock att endast kort tid förflutit från järnvägens anläggande.

Om stängsel tidigare funnits men nedlagts före de nya bestämmelsernas ikraftträdande, skall den i förslaget upptagna huvudregeln om stängselskyldighet gälla, om ej stängslet nedlagts efter tillstyrkan av länsstyrelsen. Till stöd för denna regel har utredningsmannen anfört, att om stängslet nedlagts utan medgivande av vederbörande myndighet eller fastighetsägare, praktiskt taget samtliga de skäl, som anförts till stöd för att järnvägarnas innehavare i princip skola vara stängselskyldiga, kunde åberopas för att de skulle vara pliktiga att återuppföra stängslet. Att järnvägs innehavare på senare tid utan medgivande nedlagt stängsel, som varit behövligt, borde icke medföra, att han befriades från stängselskyldighet som eljest skulle åvila honom. Även om medgivande till stängslets nedläggande givits, borde, då ersättning därför icke i något fall utgått, befrielse ej medgivas från den stängselskyldighet som eljest skulle ålegat järnvägen. I den mån nedläggandet av stängsel skett efter medgivande av Kungl. Maj:t, grundat på tillstyrkan av länsstyrelse, kunde man emellertid enligt utredningsmannens mening förutsätta, att tillräckligt behov av hägnad icke förelåg vid tiden för länsstyrelsens prövning. Hade behov av stängsel uppkommit senare, kunde det väl med hänsyn till grunden för den föreslagna stängselskyldigheten anföras skäl för att järnvägens innehavare skulle vara pliktig att återuppföra stängslet. Om emellertid granne, efter det stängsel med Kungl. Maj:ts tillstånd nedlagts, med kännedom om att skyldighet att hålla stängsel enligt då gällande lag icke ålåge järnvägen, börjat utnyttja områden invid denna för betesbruk, borde han icke kunna tvinga innehavaren att återuppföra stängslet. Därest de förändrade förhållandena i något undantagsfall hänförde sig till järnvägen, kunde Kungl. Maj:t, på sätt uttryckligen angivits i brevet den 18 november 1932, ålägga järnvägsstyrelsen att åter uppsätta hägnaden.

Yttrandena.

Den föreslagna avfattningen av huvudregeln om stängselskyldighet för innehavare av järnväg har i yttrandena i allmänhet lämnats utan erinran.

Svea hovrätt har beträffande innebörden av huvudregeln gjort följande uttalande.

Stängselskyldigheten är väl i första hand betingad av hänsyn till de fastigheter, som gränsa till järnvägen. Av innehållet i 1 § första stycket av förslaget jämfört med Kungl. Maj:ts dom den 3 februari 1939 i mål mellan Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag, kärande, samt G. Johansson i Skärsboda, svarande, angående ersättning för skada i följd av järnvägs drift, återgiven i N. J. A. 1939 s. 30, torde emellertid följa att, om förslaget upphöjes till lag, denna skyldighet kommer att gälla i förhållande även till andra fastigheter än dessa. Detta medför att sakägare i sådan fastighet blir berättigad till ersättning enligt förslagets 8 § och, åtminstone i princip, enligt dess 3 §. Härigenom vinnes på denna punkt likformighet mellan den föreslagna lagen och bestämmelserna i 6 § lagen den 12 mars 1886 angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift.

En ledamot i Göta hovrätt anför, att då det gällde att avväga betesbrukarens intresse av stängsel gentemot järnvägsinnehavarens intresse av att undgå oskäliga kostnader, borde vid en uppskattning av förstnämnda intresse icke bortses från den rätt till ersättning av järnvägsinnehavaren för skada å större hemdjur, som tillkomme betesbrukaren och som tydligen vore ägnad att i ett stort antal fall giva dennes intresse av stängsel mindre tyngd än om sagda rätt ej tillkomme honom. Hänsynstagande till sagda ersättningsrätt vid den intresseavvägning, varom nu vore fråga, syntes emellertid genom den avfattning, som lagförslagets 1 § första stycke erhållit, hava skjutits undan. För att vad nu anförts skulle vinna beaktande borde lagförslaget i denna del omredigeras.

Länsstyrelsen i Jönköpings län — som förklarar sig icke ha annat att erinra mot lagförslaget än att det kunde ha uppbyggts något mera till skydd för jordägaren än vad fallet blivit genom den jämkning mellan motstående intressen som präglade utformningen av detta — anser avfattningen av 1 § i förslaget kunna i viss utsträckning helt allmänt äventyra genomförande av den allmänna principen i detta.

Med anledning av uttalande i betänkandet, att stängselskyldighet regelmässigt icke bör äga rum å sådana ställen, där betande kreatur förekomma utmed järnvägen endast i ringa antal eller där kreaturen släppas fritt på bete endast under kortare tider på året, exempelvis för höstbete av vallar, har *Älvsborgs läns norra hushållningssällskap* förklarat sig icke kunna tillstyrka den föreslagna avfattningen av 1 §, enligt vilken stängselskyldighet skulle förfalla, där kostnaderna härför vore oskäliga i förhållande till den nytta stängslet medförde för betesbruket. Det förefölle nämligen som om utredningsmannen ansåge, att det mindre antal djur, som den mindre jordbrukaren släppte på bete, ej på samma sätt som den större jordbrukarens större antal skulle motivera stängsel. Men vallningskostnaderna vore relativt större för den mindre jordbrukaren än för den större. Ej heller kunde säll-

skapet godkänna uppfattningen, att betning på vallarnas återväxt ej skulle motivera stängsel.

Kopparbergs läns hushållningssällskap anser det böra närmare övervägas, huruvida icke inom län, där enligt lagen om ägofred stängsel skulle freda jämväl mot mindre hemdjur, innehavare av järnväg borde vara skyldig att, i de fall kringboende djurägare så påfordrade, hålla stängsel, som fredade även mot mindre hemdjur, utmed de bansträckor, där stängsel enligt förslaget skulle hållas. *Hallands läns hushållningssällskap* ifrågasätter, huruvida icke i detta sammanhang borde meddelas föreskrift om att ersättning skulle utgå för skador, som uppkomme till följd av att grind lämnats öppen.

Uppsala läns hushållningssällskap anser ett förtydligande av förslaget önskvärt för det fall att järnvägen går genom område, där betesreglering enligt ägofredslagen ägt rum. Sällskapet anför härom följande.

Det kan mycket väl hända att en fastighet betar med sina djur ett område, som gränsar till järnväg, eller att en fastighet fått betesmark upplåten på annans fastighet, och detta upplåtna område gränsar till järnväg. Enligt 1 § i lagförslaget skulle på sådana platser järnvägen vara stängselskyldig. Då det emellertid stadgas i ägofredslagen att fastighet i sådant fall är skyldig att hålla det betade området inhägnat, inträder således ingen ökning av fastighetens stängselkostnad, om järnvägen, trots betningen, icke vore stängselskyldig, i jämförelse med om icke någon järnväg vore framdragen. I senare fallet skulle ändock fastigheten få hålla hägnaden själv. I och med att järnvägen blir stängselskyldig skapas en fördel för fastigheten i fråga. Då lagförslaget principiellt endast vill undanröja uppenbara olägenheter för jordägaren utan att onödigt belasta innehavare av järnväg, synes principen i berörda fall bli åsidosatt.

Länsstyrelsen i Malmöhus län har upptagit en annan speciell fråga till diskussion och yttrar härom bl. a.:

Utredningsmannen har till behandling upptagit frågan, huruvida järnvägarna ensamma böra bära kostnaderna för stängsel i de fall att järnvägen framgår i gränsen mellan två fastigheter, som — därest järnvägen icke funnes — äro stängselskyldiga i förhållande till varandra. Denna fråga besvarar utredningsmannen jakande under hänvisning till att det torde vara praktiskt taget ogörligt att i förevarande hänseende mellan järnväg och fastighetsägare fördela stängselskyldigheten eller ansvaret för uppkomna kostnader. Det är möjligt, att en sådan fördelning kan medföra en del svårlösta problem. För det fall att stängsel verkligen uppsättes synes emellertid obestridligt, att med den av utredningsmannen intagna ståndpunkten fastighetsägarna befrias från den stängselskyldighet, som skulle ålegat dem, därest järnvägen icke funnits. Då i detta fall svårighet att fastställa fastighetsägarnas andel i stängselkostnaderna icke torde föreligga, anser länsstyrelsen anledning saknas att lägga denna kostnad i sin helhet på järnvägens innehavare.

Beträffande de föreslagna undantagen från stängselskyldigheten har *Svea hovrätt* uttalat, att hovrätten funne undantagen i stort sett väl avvägda, samt har vidare anfört följande.

Att avtal, enligt vilket innehavare av järnväg ägt borttaga uppfört stängsel, enligt 1 § andra stycket blir utan verkan, om ej länsstyrelsen tillstyrkt borttagandet, kan väl synas ägnat att ingiva vissa betänkligheter av princi-

piell natur. Av upplysningar införskaffade av utredningsmannen synes emellertid framgå, att nämnda regel kommer att bliva tillämplig allenast på vissa av statens järnvägar under de senaste åren träffade avtal, enligt vilka statens järnvägar betingat sig rätt att borttaga stängsel utan att ersättning lämnats vederbörande sakägare. Något ingrepp i rättsförhållanden enskilda emellan är sålunda ej avsett utan allenast en eftergift från det allmännas sida av en utan vederlag förvärvad förmån.

Jönköpings läns hushållningssällskap förklarar sig med tillfredsställelse ha funnit, att före lagens ikraftträdande träffat avtal mellan järnväg och enskild jordägare angående åtagande av den senare att hålla stängsel skulle kunna upphävas. Detta syntes vara av betydelse därför att det torde ha förekommit att en del jordägare vid ingående av dylikt avtal utgått från felaktiga förutsättningar angående stängselskyldigheten. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* framhåller däremot, att ett godtagande av utredningsmannens ståndpunkt beträffande överenskommelserna mellan statens järnvägar och jordägare om nedläggande av stängsel skulle innebära, att samtliga ifrågavarande avtal kunde förlora sin rättsverkan. Att på sådant sätt frivilligt ingångna avtal på grund av presumtion om missuppfattning automatiskt skulle förlora sin giltighet ansåge länsstyrelsen vara ägnat att väcka betänkligheter, helst som avtalen ingåtts av offentlig myndighet enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande. Enligt länsstyrelsens mening hade utredningsmannen icke anfört tillräckliga skäl för att dessa avtal skulle bedömas annorledes än enligt vanliga grunder; avtalen borde därför betraktas såsom bindande till dess visats, att desamma på grund av bristande förutsättning eller annan laga ogiltighetsgrund icke kunde åberopas av järnvägsstyrelsen.

Beträffande de föreslagna undantagsbestämmelserna anför vidare *hovrätten för Övre Norrland* bl. a.:

Utredningsmannen har ansett, att om behovet av stängsel uppkommit på grund av förhållanden som hänföra sig till järnvägen, denna skall vara stängselskyldig; däremot ej, om det uppkomna behovet hänför sig till grannfastigheten. De skäl utredningsmannen härutinnan anfört finner hovrätten knappast övertygande. Han anför att »det kan emellertid icke anses obefogat att den, som med kännedom om att järnvägens innehavare enligt gällande lag och rättspraxis icke är pliktig att hålla stängsel utmed järnvägen, börjat utnyttja områden invid denna för betesbruk, får, då stängselskyldighet sedermera fastslås i lag, finna sig i ett större mått av olägenheter av järnvägsdriften än vad en granne eljest är pliktig att tåla». Denna avvikelse från vad eljest anses gälla enligt grannelagsrättsliga regler, synes vila på det ohållbara antagandet, att grannfastighetens ägare, då han upptog nyodling eller verkställde utdikning eller eljest vidtog åtgärd som lett till behov av järnvägsstängsel, regelmässigt satt sig närmare in i den ömtåliga frågan om järnvägarnas stängselskyldighet. Utredningen visar ju för övrigt att man tidigare vid expropriationer och andra upplåtelser allmänt utgått från att en stängselskyldighet för järnvägarna förelåg, ehuru man ej närmare klargjort för sig grunden för denna skyldighet. Att jordägarna skulle gjort sig skyldiga till något slags brist på förutseende, som nu borde lända dem till nackdel, synes icke kunna med fog göras gällande. Hovrätten är sålunda benägen att anse den omständigheten, att numera förefintligt, till grannfastighetens förhållanden hänförligt behov av järnvägsstängsel icke

förelåg vid järnvägens anläggande, sakna betydelse för frågan om järnvägens stängselskyldighet.

Det synes hovrätten som om fall, där stängsel ej hållits oaktat från början föreliggande behov, böra föranleda olika bedömande allt efter omständigheterna i varje särskilt fall. Stundom kan det synas föga rimligt att grannen genom ny lagstiftning erhåller förmånen av järnvägsstängsel. I andra fall kan en sådan förmån te sig skälig. Att grannen — vilken ju förutsättes lida avsevärt men genom frånvaron av stängsel — ej tidigare gjort gällande anspråk på järnvägens stängselskyldighet, kan i vart fall sällan eller aldrig antagas ha haft till orsak ett frivilligt uppgivande utan gottgörelse av en honom på grund av grannelagsrättsliga grundsatser måhända tillkommande rättighet.

Under hänvisning till vad nu anförts är hovrätten benägen att, i stället för de nu diskuterade föreslagna bestämmelserna i 1 § andra stycket, förorda en regel av ungefär det innehåll, att i fall där stängsel icke förut hållits av järnvägens innehavare, skall efter omständigheterna avgöras huruvida det oaktat stängselskyldighet skäligen skall äga rum.

I förslagets 1 § andra stycket har stadgats, att stängselskyldighet ej äger rum, där stängsel utmed viss bansträcka före den nya lagens ikraftträdande borttagits efter tillstyrkan av länsstyrelsen. Stadgandet har motiverats därmed, att i den mån Kungl. Maj:ts medgivande den 18 november 1932 av stängsels nedläggande grundats på tillstyrkan av länsstyrelse, man torde kunna förutsätta, att tillräckligt behov av hägnad icke förelåg vid tiden för länsstyrelsens prövning.

Det synes hovrätten som om denna motivering knappast vore bärande. Vill man i princip stadga stängselskyldighet för järnvägen, i den mån grannfastigheten, om ej järnvägsstängslet uppföres, lider avsevärt men, synes det vara väl lättvindigt att låta grannfastigheten gå miste om rätten därför att länsstyrelsen i det den 18 november 1932 avgjorda ärendet tillstyrkt borttagande av stängslet. Man torde vid nämnda tid knappast i någon högre grad haft uppmärksamheten riktad på den av utredningsmannen framhållna rätten till skydd, grundad på grannelagsrättsliga förhållanden. Att nu i efterhand låta länsstyrelserna på ett avgörande sätt företräda jordägarnas intressen i förevarande hänseende, synes näppeligen vara lämpligt. Hovrätten har vid detta bedömande icke förbisett, att viss sakkunskap i betes- och hägnadsförhållanden varit tillgänglig för länsstyrelserna i de ifrågavarande ärendena. Hovrätten är böjd för att anse, att den ifrågavarande föreslagna bestämmelsen i 1 § andra stycket bör utgå.

Beträffande avfattningen av den bestämmelse i 1 § andra stycket, enligt vilken stängselskyldighet icke äger rum, där stängsel icke förut hållits, såvida icke särskilda skäl därtill äro, uttalar *Göta hovrätt,* att det vore lämpligt, att de av utredningsmannen i motiveringen angivna omständigheter, som i främsta rummet borde anses utgöra »särskilda skäl», komme till uttryck i själva lagtexten. *Länsstyrelsen i Jämtlands län* har anmärkt, att förändrade förhållanden, hänförliga till järnvägens drift, kunde motivera att stängsel hölles även där stängsel före lagens ikraftträdande borttagits efter tillstyrkan av länsstyrelsen.

Departementschefen.

De stängsel som hittills hållits utmed järnvägarna ha, på sätt förut nämnts, i regel varit av beskaffenhet att utestänga endast större hemdjur (hästar

och nötkreatur). Undantagsvis förekomma dock på grund av särskilt åtagande hägnader som stänga även mot mindre hemdjur, såsom får och getter.

Den fara, för vilken mindre hemdjur utsättas genom järnvägarnas drift, torde i stor utsträckning ha beaktats vid järnvägarnas anläggande genom att innehavaren särskilt utfäst sig att hålla hägnad även till skydd för mindre hemdjur eller genom att jordägarna erhållit ersättning, och jordägarna torde icke vid upplåtelse av mark för järnväg haft anledning att räkna med att stängsel till skydd för mindre hemdjur skulle anordnas av järnvägsförvaltningen. Ägare av mindre hemdjur torde också i regel själva ha vidtagit erforderliga åtgärder för att hindra djuren att inkomma på järnvägsområdet. Med hänsyn till vad sålunda anförts och då en utvidgning av stängselskyldigheten att avse även skydd för mindre hemdjur skulle — även om den begränsades till vissa län på sätt i ett yttrande ifrågasatts — medföra en betydande ökning av stängselkostnaden, torde stängselskyldigheten för järnväg böra begränsas till att avse skydd endast för större hemdjur. Detta överensstämmer även med den gränsdragning som gjordes vid 1928 års ändring i 1886 års lag angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift. I det följande bortses därför helt från mindre hemdjur.

Såsom i den allmänna motiveringen framhållits bör hägnad vid järnväg hållas endast i den mån kostnaden härför icke är oskälig i förhållande till nyttan därav. Härav torde följa, att stängsel icke behöver hållas utmed bansträckor, där större hemdjur över huvud icke förekomma eller där någon fara för att djuren skola komma till skada genom järnvägsdriften eller annan väsentlig olägenhet ej föreligger. Behov av hägnad torde t. ex. icke föreligga, om järnvägen löper intill vattendrag eller kärrmark eller om banan framgår på hög bank, i bergsskärning eller dylikt och risken för att djuren skola komma in på banan fördenskull är ringa.

Även om kreatur förekomma utmed järnvägen endast i ringa antal eller släppas fritt på bete endast kortare tid under året, exempelvis för höstbete av vallar, kan hållandet av stängsel helt naturligt vara av betydelse för jordägaren. Stängselskyldighet bör likväl ej föreligga, om kostnaden för hållande av stängsel är väsentligt större än nyttan därav, uppskattad i penningar.

Där järnväg löper parallellt med och intill allmän väg, torde omständigheterna ofta vara sådana, att något behov av stängsel mellan vägen och järnvägen ej föreligger. Om hägnad hålles mellan vägen och betesmarken, kan nyttan av stängsel mellan vägen och järnvägen uppenbarligen icke vara stor. Om emellertid vägen är obetydligt trafikerad av motorfordon under betestiden eller avstängd genom grindar samt frånvaron av stängsel mellan vägen och angränsande mark med hänsyn härtill i och för sig icke utgör hinder för markens ändamålsenliga användning såsom betesplats för ett större antal djur, kunna omständigheterna vara sådana, att järnvägens innehavare bör vara pliktig att hålla hägnad mellan banan och vägen.

Vid bedömande av behovet av hägnad kan även järnvägstrafikens intensitet vara av viss betydelse. Om banan trafikeras endast av ett ringa antal tåg, är givetvis risken för att djur skola skadas mindre.

Svea hovrätt har i sitt yttrande givit uttryck åt den uppfattningen att stängselskyldigheten i princip bör gälla till förmån även för andra än dem som äga eller bruka fastigheter vilka gränsa till järnvägen. Det synes även mig vara riktigt, att man vid bedömande, huruvida stängsel bör finnas eller ej, har att taga viss hänsyn även till de icke omedelbart angränsande fastigheternas behov. I regel torde dock de som icke inneha mark omedelbart intill järnvägen få anses tillgodosedda genom den rätt att erhålla ersättning som tillkommer dem enligt 1886 års lag, därest deras djur skadas genom järnvägsdriften.

Om någon i enlighet med ägofredslagens bestämmelser om betesreglering fått betesmark åt sig upplåten å annans fastighet, är den förre skyldig att hålla området inhägnat. Järnvägsdriften medför, där sådant område gränsar till järnväg, icke någon ökning av betesrättsinnehavarens stängselbörda. Det har med hänsyn härtill i ett yttrande hävdats, att järnvägen i dylikt fall icke bör vara pliktig att hålla stängsel mot området. Något undantag från järnvägs skyldighet att hålla stängsel torde icke vara påkallat för nu berörda fall.

Länsstyrelsen i Malmöhus län har i sitt yttrande särskilt berört det fallet, att järnväg framgår i gränsen mellan två fastigheter, vilka — därest järnvägen icke funnes — skulle vara stängselskyldiga i förhållande till varandra. Länsstyrelsen har ansett att kostnaden för stängsel i en sådan situation ej i sin helhet borde åvila järnvägens innehavare. Då emellertid järnväg, såsom utredningsmannen framhållit, endast sällan och i så fall endast på kortare sträckor framgår i ägogräns, torde tillräcklig anledning att meddela en särskild föreskrift om fördelningen av stängselkostnaderna i nämnda situation icke föreligga.

I ett yttrande har berörts frågan, huruvida ersättning skall utgå, om kreatur inkommit å järnväg och skadats till följd av att grind, som av järnvägsinnehavaren hålles vid korsning mellan järnvägen och väg, lämnats öppen. Enligt uttalande i förarbetena till 1928 års lagändring föreligger icke ersättningsskyldighet i sådant fall.[1] Denna fråga, som gäller tolkningen av 6 § i 1886 års lag, torde dock, såsom utredningsmannen funnit, icke lämpligen böra upptagas i detta sammanhang.

Utredningsmannens förslag upptager som förut nämnts vissa viktiga undantag från den föreslagna huvudregeln. Stängselskyldighet skall sålunda icke föreligga i fråga om bansträcka, där stängsel aldrig hållits av järnvägens innehavare, såvida icke särskilda skäl till annat föranleda. Sådana skäl till stängselskyldighet böra enligt utredningsmannens mening anses vara för handen, om behovet av hägnad uppkommit efter järnvägens anläggande på grund av förhållanden som äro att hänföra till järnvägen eller om endast kort tid förflutit från järnvägens anläggande.

En undantagsbestämmelse har även upptagits för det fall, att stängsel tidigare funnits utmed viss sträcka men efter tillstyrkan av länsstyrelsen borttagits eller fått förfalla. Om nedläggandet — med stöd av medgivande av

[1] Jfr NJA 1906 s. 64 och 1916 s. 92.

Kungl. Maj:t — skett efter tillstyrkan av länsstyrelsen, har utredningsmannen förutsatt, att något behov av stängslet icke förelåg vid tiden för länsstyrelsens prövning. Även om detta kan antagas vara i huvudsak riktigt, kan dock, såsom i ett yttrande framhållits, inträffa att behov av stängsel sedermera uppkommit till följd av ändrade förhållanden med avseende å järnvägens drift.

Enligt min mening bör varken den omständigheten att stängsel icke uppförts eller att stängsel nedlagts efter tillstyrkan av länsstyrelsen i och för sig medföra befrielse från stängselskyldighet. En skälig grund för att medgiva befrielse därifrån, när stängsel ej hålles av järnvägens innehavare vid lagens ikraftträdande, synes däremot vara, att betesbruket anpassats till nämnda förhållande, t. ex. genom anordnande av särskilda betesområden eller genom att djurägarna övergått till att tjudra djuren. Skulle emellertid väsentligt ändrade förhållanden med avseende å järnvägens drift ha före lagens ikraftträdande inträtt eller därefter inträda, bör stängselskyldigheten kunna så att säga återupplivas. Det är dock tydligt, att det måste ha inträtt en avgörande ökning i järnvägstrafikens intensitet för att en från nu ifrågavarande synpunkt väsentlig ändring skall anses ha inträtt.

Å andra sidan synes det mig möta betänkligheter att helt undanröja resultatet av den prövning genom offentlig myndighet som på senare tid i regel föregått nedläggandet av stängsel vid statens järnvägar. Av denna anledning synes skäligt att i en övergångsbestämmelse införa ett stadgande, enligt vilket det skall ankomma på Kungl. Maj:t att pröva huruvida järnvägsförvaltningen skall ånyo hålla stängsel på bansträcka, där den i enlighet med Kungl. Maj:ts brev den 18 november 1932 efter tillstyrkan av länsstyrelsen upphört att hålla stängsel.

Vad slutligen angår det fall, att nedläggandet skett efter överenskommelse med vederbörande jordägare, må till en början erinras, att ersättning för härav uppkommande olägenheter icke i något fall torde ha lämnats jordägaren samt att frågan torde ha betydelse allenast i fråga om statens järnvägar. Den omständigheten att samtycke givits till att järnvägsförvaltningen upphörde att hålla stängsel synes icke vara tillräcklig anledning att utesluta tillämpning av huvudregeln om stängselskyldighet, när kostnaden för stängsel ej är oskälig i förhållande till nyttan.

2 §.

Utredningsmannen.

Enligt 2 § i utredningsmannens förslag skall stängsel, där ej Konungen annorlunda förordnar, vara så beskaffat, att större hemdjur, som icke är okynnes eller otamt, därigenom bör utestängas från järnvägsområdet.

Utredningsmannen anför i detta sammanhang beträffande stängslens beskaffenhet bl. a.:

Det torde böra undersökas, huruvida icke järnvägshägnaderna skulle kunna vara av något enklare beskaffenhet än vad som nu är vanligt. Inom de sakkunniga har ifrågasatts, huruvida icke stängslen skulle kunna bestå av allenast två taggtrådar. Kostnaderna för en sådan hägnad, som torde vara lika effektiv som de nu vanliga järnvägsstängslen, äro, enligt uppgift av överinspektören för bantjänsten vid statens järnvägar, vid nuvarande prisläge omkring

25 procent lägre än kostnaderna för de nu vanliga järnvägsstängslen. Det har även ifrågasatts, att stängslen skulle bestå av en eller två släta järntrådar, förande svag elektrisk ström. En sådan hägnad kan måhända icke anses fredgill enligt ägofredslagens bestämmelser men torde i huvudsak fylla det med stängselskyldigheten avsedda ändamålet. Om en del djur skulle tränga igenom en dylik hägnad, betyder mindre, om man därigenom skulle kunna vinna en väsentlig kostnadsbesparing.

För att stängslen skola kunna anpassas efter vad vid varje tidpunkt finnes lämpligast bör befogenhet givas åt Kungl. Maj:t att meddela föreskrifter om stängslens beskaffenhet.

Yttrandena.

Svenska järnvägsföreningen har uttalat, att enligt föreningens uppfattning ett stängsel med två taggtrådar vore mera effektivt än de nu vanligen förekommande stängslen med tre—fem släta järntrådar. Föreningen ansåge lämpligt, att bestämmelser gåves om stängslens närmare beskaffenhet och att därvid fastsloges, att stängsel med två taggtrådar vore tillfyllest för stängselskyldighetens fullgörande enligt det föreliggande lagförslaget.

Hovrätten för Övre Norrland framhåller, att det genom stadgandet i 2 § bleve möjligt att i administrativ ordning, genom medgivande av stängsel av sådan beskaffenhet att det icke utestängde större hemdjur, till väsentlig del sätta ur kraft huvudregeln i 1 §. Därmed syntes den föreslagna lagstiftningen skäligen förfelad. Förslaget innebure på denna punkt en mindre tilltalande kompromiss.

Malmöhus läns hushållningssällskap påpekar, att grindöppningarna i järnvägsstängslen ofta vore för smala för de moderna jordbruksredskapen. Föreskrift borde därför meddelas, att dylika öppningar icke finge göras smalare än åtminstone fem meter.

Departementschefen.

Med hänsyn till syftet med den av mig förordade stängselskyldigheten böra stängslen utmed järnvägarna — i anslutning till vad i allmänhet redan brukas vid järnvägarna — vara av sådan beskaffenhet att större hemdjur, som icke är okynnes eller otamt, därigenom bör hindras att inkomma på järnvägsområdet. Utredningsmannen har ifrågasatt, huruvida icke stängsel av enklare beskaffenhet än de nu vanliga skulle kunna komma till användning, t. ex. strömförande stängsel. En sådan hägnad lärer väl, om strömavbrott inträffar, icke vara ägnad att utestänga större hemdjur men torde i huvudsak fylla det med stängselskyldigheten avsedda ändamålet. Med hänsyn till den kostnadsbesparing som härigenom skulle kunna vinnas, bör Kungl. Maj:t äga befogenhet att medgiva användning av hägnad av enklare beskaffenhet än som följer av huvudregeln. Jag vill framhålla att om innehavare av järnväg i enlighet med sådant medgivande håller stängsel, som icke kan anses vara av fullt fredgill beskaffenhet, innehavaren blir ersättningsskyldig enligt 6 § i 1886 års lag, om kreatur till följd därav kommer in på banan och skadas. En sådan hägnad befriar icke heller innehavaren från ersättningsskyldighet enligt 7 § i departementsförslaget.

Det av Malmöhus läns hushållningssällskap framförda önskemålet om meddelande av föreskrift angående storleken av grindöppningar torde icke lämpligen kunna regleras i detta sammanhang utan bör upptagas till prövning i administrativ ordning.

3 § första stycket.

Första stycket i denna paragraf motsvarar 5 § i utredningsmannens förslag.

Utredningsmannen.

Enligt 5 § i utredningsmannens förslag må stängsel, som hålles av järnvägs innehavare, ej borttagas eller lämnas att förfalla, med mindre genom dom fastställts, att innehavaren icke är stängselskyldig, eller medgivande därtill lämnats av ägaren av den fastighet, mot vilken stängslet uppförts, och den som äger nyttja fastigheten för betesbruk.

I motiveringen till detta stadgande framhålles, att det måhända kunde ligga närmast till hands att låta innehavare av järnväg på egen risk bedöma, om stängsel i enlighet med givna föreskrifter skulle hållas i det särskilda fallet eller icke. Om innehavaren felbedömde läget och underläte att hålla stängsel i ett fall, då så rätteligen borde ske, kunde det ankomma på vederbörande myndighet att på talan av markägaren ålägga innehavaren att hålla stängsel. En dylik ordning syntes vara den lämpligaste i fråga om sådana sträckor, utmed vilka stängsel icke hölles vid de nya bestämmelsernas ikraftträdande. Man torde nämligen kunna antaga, att stängselskyldighet enligt de föreslagna principerna icke förelåge i det övervägande antalet fall, där stängsel icke nu hölles. En överprövning av alla dessa fall vore sålunda icke av behovet påkallad. Det syntes vara fullt tillräckligt, att det åt markägarna överlämnades att i mån av befogenhet anhängiggöra talan om åläggande för järnvägens innehavare att hålla stängsel utmed sträcka, där hägnad för närvarande saknades. Samma ordning borde gälla även för det fall att ny järnväg anlades. En sådan ordning vore naturligtvis tänkbar även då det gällde nedläggande av nu befintliga stängsel. Det kunde emellertid anmärkas, att det ur kostnadssynpunkt icke kunde vara lämpligt att innehavare av järnväg nedlade stängsel och sedan efter prövning av myndighet tvingades att återuppföra detsamma. Den nu för statens järnvägar gällande ordningen — enligt vilken det fordrades tillstånd av Kungl. Maj:t för nedläggande av stängsel, såvida icke överenskommelse träffats med vederbörande markägare — vore ur nämnda synpunkt ändamålsenligare.

Yttrandena.

Den föreslagna bestämmelsen, att nedläggande av stängsel utmed järnväg icke må ske utan tillstånd av myndighet, såvida ej överenskommelse härom träffats med vederbörande fastighetsägare, har icke föranlett erinran från någon av de hörda myndigheterna eller sammanslutningarna.

Mot stadgandets avfattning har emellertid *Svea hovrätt* anfört, att järnvägens ägare enligt stadgandets ordalydelse syntes vara berättigad att borttaga stängsel eller låta detsamma förfalla jämväl på grund av medgivande av vederbörande sakägare, lämnat före lagens ikraftträdande och utan att

länsstyrelsen tillstyrkt befrielse från stängselskyldighet. Av en jämförelse med 1 § andra stycket syntes emellertid framgå, att här allenast avsåges efter nämnda tidpunkt lämnat medgivande. Ordalagen borde jämkas till utmärkande härav.

Departementschefen.

Vad utredningsmannen i förevarande hänseende föreslagit anser jag mig kunna biträda. Avfattningen av stadgandet torde dock, såsom Svea hovrätt framhållit, böra jämkas i syfte att utmärka att stängsel icke må av järnvägen borttagas eller lämnas att förfalla på grund av medgivande, som lämnats före lagens ikraftträdande.

Jag vill anmärka, att stängsel, vilket avser att skydda djur som beta å viss fastighet, torde kunna anses vara uppfört »mot» denna fastighet även om väg går mellan järnvägen och fastigheten.

3 § andra stycket.

Detta stycke motsvarar 9 § i utredningsmannens förslag.

Utredningsmannen.

Under 9 § i utredningsmannens förslag har upptagits stadgande, att om innehavare av järnväg, då lagen träder i kraft, på grund av särskilt åläggande eller åtagande är pliktig att hålla stängsel, som fredar endast mot större hemdjur, åläggandet eller åtagandet icke skall utgöra hinder för prövning av fråga om stängsel- eller ersättningsskyldighet i enlighet med vad i denna lag stadgas. Ersättning skall dock givas för all olägenhet, som vållats av att stängsel borttages eller lämnas att förfalla.

Beträffande detta stadgande anföres i betänkandet bl. a. följande.

Frågan om den förpliktelse att hålla stängsel, som nu åvilar vissa järnvägar, bör bibehållas eller icke har betydelse egentligen endast med avseende å sådana sträckor, där järnvägen enligt de förordade bestämmelserna skulle vara fri från sådan förpliktelse. Därest stängselskyldighet, som tidigare uppkommit, skall gälla även framdeles, innebär detta, att stängsel, som icke längre erfordras och till vars nedläggande tillstånd eljest skulle kunna påräknas, icke kan nedläggas utan medgivande av ägaren till angränsande fastighet. Även om man lärer kunna antaga, att de fastighetsägare, som icke ha något behov av stängsel, i allmänhet icke komma att motsätta sig dettas nedläggande, kan det icke uteslutas, att nödvändigheten att i alla fall, då järnväg på grund av föreskrift i koncession eller eljest är stängselskyldig, erhålla vederbörande fastighetsägares medgivande till stängslets nedläggande, kan av ägaren utnyttjas att för medgivandet betinga sig en gottgörelse, som är större än vad som är skäligt. Det är givetvis av betydelse att järnvägarna icke tvingas att bibehålla stängsel, varav behov icke finnes, eller nödgas att för avlösning av stängselskyldigheten utgiva oskäligt stora belopp.

För att icke markägarnas rätt skall försämras, bör emellertid, där järnvägens innehavare vid de nya bestämmelsernas ikraftträdande är stängselskyldig på grund av särskilt åläggande eller åtagande, ersättning utgå för olägenhet, även om denna är endast av ringa betydelse.

För att nedlägga hägnad i nu berörda fall bör icke alltid erfordras att rätt därtill fastslagits genom dom. Om överenskommelse mellan järnvägens inne-

havare och vederbörande sakägare träffas, bör något tillstånd av domstol eller annan myndighet icke behöva inhämtas, och detta även om stängselskyldigheten fastställts i koncession.

Yttrandena.

Länsstyrelsen i Jönköpings län ifrågasätter riktigheten av den princip som kommit till uttryck i förevarande stadgande. Då emellertid en sådan princip redan tidigare funnes lagfäst i svensk lagstiftning och ett genomförande av principen syntes hava stor praktisk betydelse, syntes man få finna sig i förslaget i denna del.

Hovrätten över Skåne och Blekinge anför i sitt yttrande.

Den föreslagna bestämmelsen om ersättning för all olägenhet av att stängsel borttages eller lämnas att förfalla i förening med regeln, att järnvägen i princip skall bära samtliga rättegångskostnader, kan befaras leda till att domstolarna i stor utsträckning belastas med processer om rena bagatellvärden. Enär domstolarna lättare torde vara benägna anse, att stängselskyldighetens upphörande medför olägenhet av någon betydelse i de fall, då fastighetsägare och andra sakägare på grund av i paragrafen nämnda orsaker haft särskild anledning förvänta, att stängsel alltid skulle hållas av järnvägen, och då dessa sakägare alltså även utan den föreslagna bestämmelsen torde komma att erhålla ersättning i något vidare mån än andra, synes ifrågavarande bestämmelse överflödig för vinnande av vad man genom densamma velat uppnå. Den torde därför böra utgå.

Departementschefen.

Såsom utredningsmannen funnit bör stängselskyldighet, som vid lagens ikraftträdande åligger innehavare av järnväg på grund av särskilt åläggande eller åtagande, icke utgöra hinder för prövning i enlighet med vad i lagen stadgas, huruvida stängsel skall hållas.

Om innehavare av järnväg på grund härav blir berättigad att nedlägga hägnad, skall han enligt utredningsmannens förslag vara pliktig att utgiva ersättning för all olägenhet på grund av nedläggandet, även om denna är endast av ringa betydelse. Skälen för en sådan obetingad ersättningsskyldighet äro icke lika starka, om stängselskyldigheten varit grundad på föreskrift i koncession eller fastställelse av arbetsplan som om den grundats på särskilt åtagande eller, såsom i vissa fall förekommit, dom i expropriationsmål. Med hänsyn härtill torde skyldigheten att ersätta även olägenhet, som är att anse såsom ringa, kunna skäligen begränsas till de fall, då den tidigare ersättningsskyldigheten är grundad på dom eller särskilt åtagande.

Den av utredningsmannen föreslagna ersättningsbestämmelsen har i departementsförslaget upptagits såsom andra punkt i 5 § första stycket.

4 § första och andra styckena.

Första och andra styckena i denna paragraf motsvara första och tredje styckena av 6 § i utredningsmannens förslag.

Utredningsmannen.

Enligt 6 § i utredningsmannens förslag skall, där ej överenskommelse kan träffas om hållande av stängsel eller om ersättningsskyldighet, frågan instämmas till ägodelningsrätten i orten. Vidare föreslås, att talan om ersättning för olägenhet, som avses i 3 § av förslaget, skall anhängiggöras inom två år från det genom dom fastställts, att stängselskyldighet icke äger rum, eller tillstånd lämnats att borttaga stängslet eller att låta detsamma förfalla eller, där järnvägen tillhörigt stängsel icke fanns uppfört vid lagens ikraftträdande, inom två år därefter.

Utredningsmannen erinrar i detta sammanhang, att enligt ägofredslagen skulle frågor om skyldighet att hålla stängsel och om betesreglering, där ej förening träffades, företagas till prövning vid särskild syneförrättning. Skäl kunde åberopas för att jämväl frågor om skyldighet för innehavare av järnväg att hålla stängsel utmed sitt område och därmed sammanhängande ersättningsfrågor borde i första hand prövas av en synenämnd. Det vore emellertid att märka, att de uppgifter, som enligt ägofredslagen ankomme på synenämnden, omfattade även sådant, som icke lämpligen borde i första hand ankomma på domstol. Frågor, huruvida stängsel skulle hållas utmed järnväg, och om rätt till ersättning för olägenhet på grund av att stängsel icke hölles vore däremot spörsmål, som lämpligen kunde direkt upptagas av domstol, särskilt om den sammanträdde på platsen. Om sistnämnda frågor skulle i första hand prövas av synenämnd, kunde detta leda till dröjsmål med ärendenas avgörande och en ökning av kostnaderna utan motsvarande fördel.

Vidkommande frågan, vilken domstol — allmän underrätt eller ägodelningsrätt — som i första hand skulle pröva frågor om stängsel- och ersättningsskyldighet, framhåller utredningsmannen, att häradsrätterna i allmänhet icke utan betydande kostnader kunde sammanträda på den plats, där behovet av hägnad kunde bäst bedömas. Utredningsmannen erinrar vidare bland annat, att mål om enskilda och allmänna vägar numera hänförts till ägodelningsrätt. De skäl som åberopats till stöd härför syntes i huvudsak med samma fog kunna åberopas för att lägga mål om järnvägarnas stängselskyldighet under ägodelningsrätt.

Utredningsmannen har uttalat, att talerätt i mål om hållande av stängsel eller om ersättning för olägenhet på grund av att stängsel ej hålles borde tillkomma icke blott ägare av fastighet utan även den, som på grund av ägofredslagens bestämmelser om gemensamt bete eller om betesreglering äger rätt att för bete nyttja fastigheten eller del därav, eller annan, som äger servituts- eller nyttjanderätt med avseende å fastigheten. Någon särskild bestämmelse härom har icke ansetts erforderlig.

Yttrandena.

Svenska järnvägsföreningen betonar i sitt yttrande vikten av att stängsel- och ersättningsfrågornas avgörande genom överenskommelse bleve det regelmässiga, så att domstolsbehandling behövde tillgripas endast i undantagsfall.

Beträffande utredningsmannens förslag, att stängsel- och ersättningsfrågor, därest överenskommelse ej kan träffas, skola i första hand ankomma på ägodelningsrätt, framhåller *Göta hovrätt* såsom troligt, att en mångfald tvistefrågor av detta slag skulle uppkomma. Det vore därför av vikt, att frågorna i största möjliga utsträckning bleve enhetligt bedömda. Av denna anledning ville hovrätten förorda, att prövningen av hithörande frågor i första hand skulle ankomma på en synenämnd, utsedd i särskild ordning för ett större distrikt, exempelvis län, samt att talan emot synenämndens beslut efter besvär finge föras hos ägodelningsrätt. Genom en dylik anordning skulle även vinnas den fördelen, att antalet mål, som krävde domstols prövning, skulle väsentligt minskas.

Västernorrlands läns hushållningssällskap har ställt sig tveksam till lämpligheten av att göra ägodelningsrätten i orten till forum för avgörande av tvist beträffande stängselskyldighet. En mera enhetlig behandling av ifrågavarande ärenden skulle säkerligen erhållas, om ärendena på sätt i vissa fall förut skett hänskötes till en länsnämnd på tre personer.

En motsatt uppfattning har uttalats av *Jönköpings läns hushållningssällskap,* som anser, att läggandet av prövningen av stängsel- och ersättningsfrågor i händerna på ägodelningsrätten borgade för att lagbestämmelserna i de särskilda fallen skulle komma att tillämpas på ett tillfredsställande sätt.

Svea hovrätt anmärker, att samma erinran, som av hovrätten anförts beträffande avfattningen av 5 § i utredningsmannens förslag, kunde riktas mot vad i 6 § andra stycket sades om tiden för tillstånds lämnande såsom utgångspunkt för där stadgad preskriptionstid.

Departementschefen.

Såsom svenska järnvägsföreningen betonat är det angeläget, att frågor om stängsel- och ersättningsskyldighet i så stor utsträckning som möjligt avgöras genom överenskommelser. Man torde också kunna förvänta att så blir fallet.

Det har i ett par yttranden förordats, att sådana frågor skulle, där överenskommelse ej kan träffas, i första hand prövas av en för varje län gemensam nämnd. Även om en dylik ordning skulle vara förenad med vissa fördelar, kan det — då möjlighet alltid måste finnas att överklaga nämndens beslut — med skäl befaras, att i många fall skulle föranledas dröjsmål med frågornas avgörande och ökade kostnader. Med hänsyn härtill och då ägodelningsrätt måste anses skickad att pröva hithörande frågor, anser jag mig kunna godtaga utredningsmannens förslag i denna del.

Den i 6 § andra stycket av utredningsmannens förslag upptagna preskriptionsregeln har med en redaktionell jämkning upptagits under 5 § i departementsförslaget.

4 § tredje stycket.

Detta stycke ersätter 7 § i utredningsmannens förslag.

Utredningsmannen.

I 7 § av utredningsmannens förslag stadgas, att i mål om tillstånd att borttaga stängsel eller att låta detsamma förfalla eller om ersättning för olägenhet på grund härav järnvägens innehavare är pliktig att vidkännas å ömse sidor uppkomna kostnader, såvitt ej ägodelningsrätten med hänsyn till omständigheterna finner skäligt annorlunda förordna.

I motiveringen till detta stadgande anför utredningsmannen bland annat, att de regler rörande kostnader, som fastslagits beträffande expropriationsmål, borde äga motsvarande tillämpning i mål rörande nedläggande av befintligt stängsel eller om ersättning härför. Det borde emellertid ej förbises, att bestämmelse om skyldighet för järnvägens innehavare att under alla förhållanden ersätta motpartens rättegångskostnader kunde framkalla obefogade tvister samt försvåra åstadkommande av överenskommelser mellan kontrahenterna. Till stävjande av uppenbart obefogade rättegångar borde därför möjlighet finnas för domstolen att kvitta kostnaderna eller att tillerkänna järnvägens innehavare ersättning.

En av de sakkunniga, överingenjör Swartling, har förklarat sig befara, att den föreslagna bestämmelsen om rättegångskostnader kunde föranleda anhängiggörande av ohemula rättegångar. De vanliga bestämmelserna om rättegångskostnader borde därför gälla även i mål rörande nedläggande av befintligt stängsel eller om ersättning härför.

Yttrandena.

Svenska järnvägsföreningen har anfört betänkligheter mot nu ifrågavarande bestämmelser och uttalar därvid följande.

Genom 7 § i lagförslaget torde möjligheten att i stängsel- och ersättningsfrågor uppnå överenskommelse avsevärt försämras, då ju vederbörande fastighetsägare i allmänhet icke i dessa frågor synas hava något att förlora på att hänskjuta frågorna till domstols bedömande. Det korrektiv mot att rättegång i onödan inledes, som risken att få betala rättegångskostnaderna utgör, har här till sin verkan förringats.

Vidare vill föreningen erinra om att rättegångskostnaderna i de i 7 § angivna frågorna kunna bliva ganska betydande; i de kostnader det skulle åligga järnvägens innehavare att betala torde ingå parternas kostnader för inställelse och för i saken anlitade ombud och det synes vara klart, att, särskilt i mål berörande ett flertal fastighetsägare, dessa kostnader skulle kunna uppgå till avsevärda belopp.

Järnvägsföreningen kan icke finna, att tillräckliga skäl förebragts för att rättegångskostnaderna skola gäldas på annat sätt än vad som i allmänhet gäller vid domstol. Den parallell, som i motiven till förslaget gjorts mellan rättegångskostnaderna vid expropriation och nu ifrågavarande rättegångskostnader, är enligt föreningens mening icke hållbar.

Då sålunda det föreslagna stadgandet i 7 § av förslaget skulle försvåra träffandet av överenskommelser med vederbörande fastighetsägare och dessutom innebära, att järnvägens innehavare ålades en vittgående skyldighet att gälda rättegångskostnadsersättningar, som ofta skulle kunna uppgå till höga belopp, får järnvägsföreningen anhålla, att 7 § i stället avfattas så, att de vanliga bestämmelserna om rättegångskostnaders gäldande komma att

gälla i dessa mål, möjligen med den modifikationen, att domstolen medgives möjlighet att i särskilda fall annorlunda förordna.

Även *länsstyrelsen i Västmanlands län* anser att de vanliga reglerna om rättegångskostnader böra gälla i nu förevarande mål.

Hovrätten över Skåne och Blekinge förklarar sig förutsätta, att den föreslagna regeln om rättegångskostnad skall gälla även för det fall, att ersättningstalan föres i anledning av att stängsel borttagits eller fått förfalla före ikraftträdandet av den föreslagna lagen, och har under denna förutsättning intet att erinra mot paragrafen.

Departementschefen.

Vid expropriation åligger det den exproprierande att gälda all av expropriationen föranledd kostnad. Övervägande billighetsskäl ha nämligen ansetts tala för att en sakägare utan risk att drabbas av någon kostnad skall kunna få egendomens värde bestämd av sakkunniga och opartiska värderingsmän. Att han icke utan vidare vill godkänna den exproprierandes anbud, behöver nämligen icke bero av tredska. Den behövliga utredningen skall därför göras på den exproprierandes bekostnad.

I tvister rörande nedläggande av befintligt stängsel intager markägaren i i viss mån samma ställning som sakägaren i expropriationsmål. Det gäller ju att pröva, om jordägaren skall frånhändas det skydd mot olägenheter av järnvägsdriften, vartill han enligt grannelagsrättsliga grunder är principiellt berättigad. En bestämmelse, analog med expropriationslagens regler om rättegångskostnader, synes därför motiverad i mål om befrielse från skyldighet att hålla stängsel. Järnvägsinnehavarens intresse av att kostnaderna begränsas synes tillräckligt tillgodosett genom att ägodelningsrätten, på sätt utredningsmannen förordat, får möjlighet att i händelse någon sakägare för ohemul talan göra avvikelse från den föreslagna huvudregeln.

Enligt min mening bör stadgandet inskränkas till sådana mål som nyss nämnts, d. v. s. om befrielse från skyldighet att hålla stängsel. Dessa mål komma tydligen att anhängiggöras av järnvägens innehavare. I mål om skyldighet att hålla stängsel som må anhängiggöras av vederbörande sakägare synes mig däremot ej lämpligen böra gälla några särbestämmelser beträffande rättegångskostnaderna. Ej heller kan jag finna det rådligt att meddela några sådana särbestämmelser för det fall att någon sakägare anhängiggör särskilt mål om ersättning för det järnvägs innehavare ej håller stängsel. Beträffande först enskilda järnvägar torde dessa regelmässigt alltjämt hålla stängsel, och fråga om ersättning för det stängsel ej hålles kan fördenskull svårligen uppkomma förrän i samband med att järnvägens innehavare begär befrielse från stängselskyldighet. Om sakägaren i det målet försummar att begära ersättning och först senare inom stadgad preskriptionstid anhängiggör talan därom, torde det icke föreligga anledning att uppställa några för honom särskilt gynnsamma regler med avseende å rättegångskostnaderna. Vad härefter angår statens järnvägar har, såsom förut framhållits, stängsel nedlagts på åt-

skilliga sträckor. Det synes emellertid kunna förutsättas, att järnvägsstyrelsen söker på frivillighetens väg ordna frågan om ersättning, där sådan skäligen är påkallad, på ett rimligt sätt. Att giva sakägare, som är missnöjd med vad som erbjudes honom, någon särskild förmån med avseende å rättegångskostnader skulle avsevärt försvåra möjligheten att under hand åstadkomma rimlig uppgörelse. Då det är av stor vikt, att den nya och för jordägaren väsentligt gynnsammare lagstiftningen icke leder till missbruk, vill jag icke förorda någon särbestämmelse beträffande mål som av sakägare anhängiggöres om ersättning för det stängsel ej hålles. En sådan ståndpunkt överensstämmer även med vad som eljest gäller, när någon anhängiggör talan under åberopande av grannelagsrättsliga grunder.

Framställes anspråk på ersättning i mål om befrielse från stängselskyldighet, som anhängiggjorts av järnvägens innehavare, kommer den förut nämnda bestämmelsen om rättegångskostnaderna att bliva tillämplig även i vad målet rör ersättningsfrågan.

5 §.

Paragrafen motsvarar 3 §, 6 § andra stycket och delvis 9 § i utredningsmannens förslag.

Utredningsmannen.

I 3 § av utredningsmannens förslag stadgas, att om innehavare av järnväg i enlighet med vad i 1 § sägs är fri från skyldighet att hålla stängsel utmed järnvägen och härigenom vid brukandet av fastighet vållas olägenhet, som är av någon betydelse, ersättning härför skall givas att på en gång utgå. Beträffande sträcka, utmed vilken stängsel icke förut hållits av järnvägens innehavare, skall ersättning dock utgå endast om särskilda skäl därtill föranleda.

Utredningsmannen framhåller, att av syftet med den föreslagna ersättningsskyldigheten — att gottgöra jordägarna för olägenheter i de fall, då järnväg på grund av stadgandet i 1 § är befriad från stängselskyldighet — framginge, att ersättning borde utgå endast där omständigheterna vore sådana, att stängselskyldighet — om behovet av hägnad vore tillräckligt stort — skulle åligga järnvägens innehavare enligt förut angivna grunder. Ersättningsskyldighet borde t. ex. icke föreligga, om stängsel aldrig hållits av järnväg och lång tid förflutit från järnvägens anläggande. Från nu angivna förutsättning för rätt till ersättning för intrång borde undantag göras endast för det fall att tillstånd till nedläggande av befintligt stängsel lämnats av Kungl. Maj:t efter tillstyrkan av länsstyrelse före de nya bestämmelsernas ikraftträdande. I samband med beviljande av sådant tillstånd hade ersättning icke i något fall lämnats fastighetsägare för de olägenheter som genom stängsels nedläggande kunde ha uppkommit för honom. Då föreskrift om ersättning för dylikt intrång för närvarande saknades och ersättningsfrågan följaktligen icke kunnat prövas vid tillståndets beviljande, borde detta, då nu nya principer infördes, icke utgöra hinder för att tillerkänna vederbörande fastighetsägare ersättning för olägenheter på grund av hägnadens nedläggande.

Utredningsmannen anför vidare beträffande ersättningsrättens omfattning följande.

När det gäller att angiva de olägenheter, för vilka ersättning bör utgå, må till en början framhållas, att ersättning icke bör utgå för att kreatur kunna inkomma å järnväg och där skadas, om hägnad icke hålles. Risken härför måste anses kompenserad genom rätten till ersättning för skada, då sådan inträffar. Icke heller bör gottgörelse utgå för risken att djurägare kan komma att nödgas utgiva ersättning för att djuren över järnvägen tränga in på annans fastighet och där göra skada. Djurägarnas intressen torde nämligen bliva tillräckligt tillgodosedda, om innehavare av järnväg, på sätt i det följande föreslås, förklaras pliktig gottgöra djurägare vad han i dylikt fall får vidkännas.

Ersättning bör sålunda utgå endast för sådana olägenheter, som icke kunna anses kompenserade genom rätt till särskild ersättning för de skador, som uppkomma på grund av att stängsel icke hålles. Att närmare angiva de olägenheter, för vilka ersättning bör utgå, torde icke vara erforderligt. Det torde vara tillfyllest att framhålla, att olägenheten skall vara av sådan beskaffenhet, att ersättning skulle ha utgått för densamma i enlighet med expropriationslagens bestämmelser vid expropriation av mark för järnvägen. Exempelvis bör ersättning utgå för att markägare icke vidare kan nyttja visst område såsom betesmark utan att utsätta djur till större antal för faran att komma in på banan och skadas. Är fråga endast om ett litet antal djur, bör man kunna kräva att djuren tjudras. Härför bör dock ersättning utgå. Där betesmarkerna icke lämpligen kunna utnyttjas, om djuren hållas tjudrade, bör markägaren, om fråga är endast om ett litet antal djur, få finna sig i att djuren utsättas för faran att komma in på banan och skadas. I sådant fall bör dock gottgörelse kunna erhållas för försvårad skötsel därigenom att djuren få tillfälle att över den ohägnade järnvägen begiva sig till längre bort belägna områden. Om kreatur i större antal endast under kortare tid av året släppas på bete å områden intill järnväg, exempelvis för höstbete av vallar, bör detta ej utgöra hinder för borttagande av stängsel. Markägaren bör emellertid i sådant fall äga rätt till gottgörelse för vakthållning eller för särskilda åtgärder för förhindrande av att djuren inkomma på järnvägen.

Utredningsmannen framhåller, att om innehavare av järnväg medgåves rätt att nedlägga stängsel mot viss fastighet, kunde värdet av denna minskas något. Med hänsyn härtill kunde ifrågasättas, om icke eventuell ersättning för olägenheter på grund av att stängsel ej hålles borde nedsättas hos länsstyrelsen och fördelas på samma sätt som vore stadgat beträffande expropriationsersättning. De ersättningsbelopp om vilka här vore fråga syntes emellertid i regel vara små. Med hänsyn härtill syntes föreskrift om ersättningens nedsättande och fördelning i enlighet med vad som gällde beträffande expropriationsersättning icke påkallas.

Yttrandena.

Länsstyrelsen i Jämtlands län anmärker, att de regler för ersättning, som innefattades i lagförslagets 3 och 8 §§, syntes avfattade på ett så allmänt sätt, att en enhetlig tillämpning måste möta svårigheter. Man borde ej förbise att den ersättningsskyldighet, som här ålades järnvägarna, till väsentliga delar vore en nyhet. Hur utredningsmannen tänkt sig denna skyldighet, framginge väl av motiveringen men i mindre grad av lagtexten.

Järnvägsstyrelsen framhåller, att 1928 års ersättningsbestämmelser vore avsedda att gälla även efter ikraftträdandet av det nu framlagda förslaget. Härigenom uppkomme den oegentligheten, att järnvägens innehavare, trots att han fått erlägga ersättning för stängslets borttagande, dock bleve ersättningsskyldig ifall kreatur skulle inkomma på järnvägens område och skadas genom tågdriften. Enligt styrelsens mening kunde det icke vara riktigt, att styrelsen skulle betala ersättning såväl för stängslets borttagande som för att kreatur därefter överkördes och skadades.

Älvsborgs läns södra hushållningssällskap har med anledning av föreskriften att ersättning skall utgå med ett engångsbelopp anfört, att det vore riktigare, att ersättning för viss åstadkommen skada lämnades från fall till fall för viss tid, exempelvis årligen, varigenom efterkommande brukare av jorden ej bleve beroende av vad den förutvarande brukaren för sin del och för sina förhållanden överenskommit med järnvägen.

Departementschefen.

Såsom förut angivits upptager utredningsmannens förslag som huvudregel i 1 § att stängselskyldighet föreligger, om ej kostnaderna för hållande av stängsel äro oskäliga i förhållande till nyttan därav. Beträffande undantagen från denna regel har jag förordat en avvikelse från utredningsmannens förslag. Enligt min mening bör sålunda undantag gälla, om innehavaren av järnväg före den föreslagna lagens ikraftträdande upphört att hålla stängsel å viss bansträcka eller ej uppfört stängsel och betesbruket anpassats därefter. Även i sådana fall skall dock stängselskyldighet kunna föreligga, om ändrade förhållanden med avseende å järnvägens drift påkalla det.

Om undantagsregeln i 1 § erhåller den utformning jag sålunda förordat, torde i fråga om ersättning kunna stadgas, att sådan städse skall utgå, om innehavare av järnväg med hänsyn till kostnaden är fri från skyldighet att hålla stängsel och härigenom med avseende å fastighets användning för betesbruk vållas olägenhet av någon betydelse. Någon särbestämmelse beträffande bansträcka, utmed vilken stängsel icke förut hållits, torde alltså icke vara behövlig.

Det torde icke vara erforderligt att, på sätt i ett yttrande ifrågasatts, i lagtexten närmare angiva beskaffenheten av de olägenheter, för vilka ersättning skall utgå. I förslaget har upptagits, att olägenheten skall vara av någon betydelse. En ringa olägenhet får man alltså finna sig i utan ersättning. Vid prövning av fråga om ersättning för olägenhet av att stängsel ej hålles torde i övrigt ledning kunna hämtas från de grunder som tillämpas beträffande ersättning för skada och intrång som vid expropriation av en del av fastighet återstoden av denna lider genom expropriationen.

Såsom jag förut vid behandling av 3 § andra stycket av departementsförslaget uttalat bör en strängare ersättningsregel gälla för den händelse järnvägens innehavare vinner befrielse från stängselskyldighet som grundats å dom eller särskilt åtagande.

Ersättning enligt nu förevarande paragraf torde, såsom utredningsmannen föreslagit, böra utgå i form av ett engångsbelopp.

Järnvägsstyrelsen har i sitt yttrande uttalat, att det icke kunde vara riktigt, att styrelsen skulle betala ersättning såväl för stängslets borttagande som för att kreatur därefter överkördes och skadades. Innehavare av järnväg är emellertid, enligt 6 § i 1886 års lag angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift, fri från där stadgad skyldighet att ersätta skada å kreatur, om djurets ägare jämlikt åtagande eller på annan grund är pliktig att själv vidkännas den från järnvägstrafiken härrörande faran. Till belysande av detta stadgande uttalades i den proposition som låg till grund för 1928 års ändring av nämnda paragraf, att det i vissa fall kunde ha förekommit, att vid expropriation av mark för järnväg ersättning tillerkänts vederbörande fastighetsägare för skada och intrång till följd därav, att järnvägen komme att lämnas ohägnad, samt att, om dylik ersättning avsett eller inbegripit gottgörelse för hållande av hägnad mot järnvägen eller för utövande av sådan tillsyn över de å fastigheten betande större hemdjuren, att dessa hindrades inkomma å järnvägsområdet, djurens ägare i förhållande till järnvägen borde vara pliktiga att vidkännas den från järnvägstrafiken härrörande faran för skada å dessa. Om ersättning i enlighet med det nu föreslagna stadgandet tillerkännes jordägare för att visst område icke vidare kan nyttjas såsom betesmark eller för tjudring eller vallning av betande kreatur, är han enligt 6 § 1886 års lag pliktig att själv vidkännas faran av järnvägsdriften, om området det oaktat nyttjas såsom betesplats eller om han försummar att, på sätt blivit förutsatt, tjudra eller valla kreaturen. Det kan sålunda icke bli fråga om dubbelbetalning. Även om ersättning utgått för tjudring eller vallning av kreatur, har dock en djurägare, om djur trots iakttagna försiktighetsmått komma in på banan och skadas, enligt min mening rätt till ersättning enligt sistnämnda paragraf.[1]

Vid behandlingen av 4 § i departementsförslaget har jag även redogjort för den i utredningsmannens förslag under 6 § upptagna preskriptionsbestämmelsen, enligt vilken talan om ersättning, varom nu är fråga, skall anhängiggöras senast inom två år från det genom dom eller avtal fastställts att stängselskyldighet ej föreligger.

Beträffande innebörden av denna bestämmelse, vilken upptagits såsom andra stycke i förevarande paragraf, vill jag framhålla, att hinder att föra talan om ersättning efter det väsentligt ändrade förhållanden inträtt med avseende å järnvägens drift icke torde följa av det föreslagna stadgandet. Dessutom är att märka, att talan om ersättning i sådant fall som avses i 7 § av departementsförslaget eller 6 § i 1886 års lag givetvis kan anhängiggöras utan hinder av nyssnämnda preskriptionstid.

Beträffande det fall att stängsel efter tillstyrkan av länsstyrelsen på grund av föreskrifterna i Kungl. Maj:ts brev den 18 november 1932 ej hålles å bansträcka vid statens järnvägar synes en särskild föreskrift böra intagas

[1] Jfr NJA 1928 avd. II s. 671 o. 674.

såsom övergångsbestämmelse. Om Kungl. Maj:t finner att stängsel alltjämt ej skall hållas å sådan bansträcka, bör talan om ersättning anhängiggöras senast inom två år från det sakägaren erhöll del av beslutet.

6 §.

Första stycket i paragrafen motsvarar 4 § i utredningsmannens förslag.

Utredningsmannen.

I 4 § av utredningsmannens förslag stadgas, att vad i fråga om stängsel- eller ersättningsskyldighet bestämmes genom dom eller avtalas skola gälla mellan järnvägens innehavare och ägare av fastighet som gränsar till järnvägen, eller den som äger nyttja fastigheten för betesbruk, skall gälla jämväl mot den, som efteråt förvärvar sakägarens rätt i avseende å järnvägen eller fastigheten.

Utredningsmannen uttalar, att det icke kunde vara ändamålsenligt att vidtaga förändringar i järnvägs stängselskyldighet för varje gång sättet för utnyttjandet av angränsande fastighet förändrades. Ett medgivande av behörig myndighet att nedlägga stängsel borde därför tillmätas samma betydelse som om befrielse från stängselskyldigheten vunnits genom expropriationsförfarande. Uppkomme efter medgivandet behov av stängsel, borde därför stängselskyldighet icke inträda för järnvägen, och detta vare sig ersättning för olägenheter på grund av nedläggandet utgått eller icke. Markägaren finge i sådant fall själv hålla stängsel eller ock tåla olägenheterna av att hägnad ej hölles. Härmed borde likställas det fall, att stängsel nedlagts i enlighet med en efter de nya bestämmelsernas ikraftträdande träffad överenskommelse mellan järnvägens innehavare och vederbörande markägare. Den ökade olägenheten av att stängsel ej hölles borde av enahanda skäl ej medföra, att fråga om ersättningsskyldighet finge upptagas till omprövning.

Yttrandena.

Svea hovrätt uttalar att — ehuru stängselskyldigheten gällde även gentemot andra fastigheter än dem som gränsade till järnvägen — i 4 och 5 §§ av praktiska skäl förutsattes, att talerätt beträffande skyldighet att hålla stängsel och rätt att med bindande verkan träffa överenskommelse angående sådan skyldighet skulle tillkomma allenast sakägare i angränsande fastighet. Såsom utredningsmannen yttrat och jämväl hovrätten funne riktigt borde i vissa fall stängselskyldighet föreligga med hänsyn till fastighet, som vore belägen på andra sidan en utmed järnvägen löpande väg. Det syntes böra klargöras, att detta skulle gälla även om vägen ej inginge i fastigheten och denna sålunda ej gränsade till järnvägen.

Hovrätten för Övre Norrland anför beträffande förevarande stadgande följande.

Att avgöranden i dessa frågor sålunda få sakrättslig verkan, synes endast riktigt. Men stadgandet torde även ha en annan konsekvens, nämligen att vad som en gång blivit bestämt i fråga om stängselskyldighet skall — åt-

minstone då stängsel förklarats ej behövligt — för alltid bestå och således icke under några förhållanden kunna ändras. Lämpligheten därav synes kunna starkt ifrågasättas. Principiella skäl av en viss styrka kunna otvivelaktigt anföras för att, sedan järnvägs grannfastighet — från att ha varit ödemark och därför enligt domsavgörande eller överenskommelse ej haft behov av järnvägsstängsel — odlats upp och fått behov av stängslet, järnvägsägaren skall försättas i samma ställning med avseende å stängselskyldighet som om grannfastigheten från början varit uppodlad och haft behov av stängslet. Å andra sidan tala praktiska skäl för att ej vid varje förändring med avseende å grannfastighetens brukningssätt medgiva ny prövning av frågan om stängselskyldighet. Utredningsmannen anför att det icke kan vara ändamålsenligt att vidtaga förändringar i järnvägs stängselskyldighet för varje gång sättet för utnyttjandet av angränsande fastighet förändras. Lämpligast synes hovrätten vara att kräva vissa starkare skäl för en ny omprövning. Man kunde för ny omprövning lämpligen fordra »väsentligen ändrade förhållanden» med avseende å grannfastighetens brukande. Anser man de praktiska skälen mot ändring i vad en gång bestämts icke bliva tillräckligt beaktade med en sådan regel, kan man möjligen i stället uppställa krav på att jordägaren visar »synnerliga skäl» för en ny prövning.

Det synes för övrigt, enligt förslaget, med avseende å möjlighet till ny prövning av fråga om stängselskyldighet föreligga en mindre följdriktig ordning, såtillvida som, därest järnvägs yrkande om stängsels nedläggande ogillats, järnvägen jämlikt 5 § torde vara oförhindrad att, efter ändrade förhållanden, på nytt föra talan om stängslets nedläggande; varemot en motsvarande ny talan från jordägaren om hållande av stängsel med hänsyn till 4 § och motiven icke skall kunna föras. Denna inkonsekvens kan i det långa loppet medföra en överflyttning i avsevärd omfattning av stängselbesväret från järnvägarna till jordägarna.

Även *Östergötlands läns hushållningssällskap* ifrågasätter, huruvida avtal om ersättning för olägenhet genom att stängsel ej hålles, borde gälla för all framtid. Viss fara syntes föreligga, att markägare på grund av oförstånd eller penningbrist inginge för dem mycket oförmånliga avtal. Vissa erfarenheter att så skett funnes även i Östergötland. Olägenheterna härav skulle minskas, därest frivilligt avtal om ersättning begränsades att omfatta en bestämd tid, t. ex. tjugu år.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län ifrågasätter, huruvida icke någon form av inskrivningsförfarande vore behövlig för att sådan rättighet, som i 4 § av lagförslaget avsåges, skulle äga giltighet jämväl mot den som efteråt förvärvade sakägarens rätt i avseende å järnvägen eller fastigheten. — Samma uppfattning har uttalats av *Örebro läns hushållningssällskap.*

Departementschefen.

Det är givet, att vad som i fråga om stängsel- och ersättningsskyldighet efter förslagets genomförande fastställes genom dom eller genom överenskommelse mellan parterna framdeles kan på grund av förändrade förhållanden visa sig ofördelaktigt för den ena eller andra parten.

Beträffande järnvägens innehavare torde — i överensstämmelse med vad som eljest gäller inom grannelagsrätten — åtminstone såvitt angår dom av huvudregeln i 1 § följa, att om han förklarats stängselskyldig, han likväl på

grund av ändrade förhållanden kan göra gällande att stängsel ej längre behöver hållas. I fråga om avtal kan av den föreslagna 4 § ej anses framgå, huruvida avtalet betager honom den rätt han eljest skulle haft att eventuellt få en ändrad anordning till stånd. Svaret på denna fråga beror på avtalets innehåll och allmänna avtalsrättsliga regler.

Ej heller i fråga om ägare eller brukare av fastighet kan en dom i och för sig betaga honom den rätt att vid ändrade förhållanden påkalla ett ändrat beslut som måste anses ligga innesluten i 1 §. Av 4 § i utredningsmannens förslag följer ej annat än att den som förvärvar sakägarens rätt i avseende å fastigheten är bunden i samma mån som företrädaren varit bunden. I fråga om avtal gäller detsamma som jag nyss anfört från järnvägsinnehavarens synpunkt.

Då det är nödvändigt att järnvägens innehavare, om han förklarats pliktig eller åtagit sig att hålla stängsel, kan erhålla en omprövning på grund av väsentligt ändrade förhållanden, och någon tvekan härom ej bör råda, torde en uttrycklig bestämmelse i detta hänseende böra upptagas. Även från motpartens synpunkt är det angeläget att en omprövning kan under vissa omständigheter komma till stånd. Av allmänna expropriationsrättsliga grundsatser får emellertid anses följa, att en ändrad användning av den egna fastigheten icke kan få föranleda att sakägaren kan vinna ändring i vad som vid en viss tidpunkt blivit bestämt med hänsyn till vad då kunnat tagas i beräkning. Järnvägsinnehavarens motpart bör alltså ej kunna erhålla ändring i vad som en gång blivit bestämt utan så är att väsentligt ändrade förhållanden inträtt med avseende å järnvägens drift.

Något praktiskt behov av att låta inskriva vad i fråga om stängsel- och ersättningsskyldighet fastställes genom dom eller avtal synes icke föreligga. Med anledning av vad Svea hovrätt anfört om att stängselskyldighet i vissa fall bör gälla även gentemot fastighet, som är belägen å andra sidan en utmed järnvägen löpande väg, bör en jämkning vidtagas i den föreslagna paragrafen.

7 §.

Paragrafen motsvarar 8 § i utredningsmannens förslag.

Utredningsmannen.

Om innehavare av järnväg utmed sitt område icke håller stängsel av beskaffenhet att freda mot större hemdjur och på grund härav sådant hemdjur över järnvägen kommer olovligen in på annans ägor och gör skada därå, skall järnvägens innehavare enligt utredningsmannens förslag vara pliktig att gottgöra djurets ägare vad denne nödgats utgiva till den som led skadan eller intog djuret, så ock den förlust som ägaren eljest lidit. I andra stycket av paragrafen stadgas att, därest överenskommelse ej kan träffas om sådan gottgörelse, frågan skall instämmas till allmän underrätt i orten.

I motiveringen till dessa bestämmelser anför utredningsmannen bl. a. följande.

Risken för att djur under betesgång inkomma på annans fastighet har genom järnvägarnas anläggande ökats och kan, om järnvägarna icke hålla banorna inhägnade, från djurägarnas sida såsom regel icke förekommas utan en vid jämförelse med förhållandena vid tiden för järnvägarnas anläggande väsentlig ökning av djurägarnas kostnader för stängsel eller vakthållning. Det kan med hänsyn härtill icke anses oskäligt, att järnvägarna förpliktas att, helt eller delvis, antingen hålla stängsel utmed järnvägarna till förebyggande av att någons djur tränga över järnvägen in på annans fastighet eller ock ersätta inträffad skada.

Mot att låta järnvägarna ensamma bära kostnaderna för hållande av stängsel i nu berörda syfte eller ansvaret för inträffade ägofredsskador kan möjligen invändas att, om en järnväg framgår just i gränsen mellan två fastigheter, som — därest järnvägen icke funnes — äro stängselskyldiga i förhållande till varandra, fastigheterna därigenom skulle få en ur ägofredssynpunkt något bättre ställning än vad de skulle haft, om järnvägen icke framdragits där. Om man av andra skäl än ur ägofredssynpunkt anser järnväg vara i princip skyldig att hålla banan inhägnad, lärer nu berörda fall icke böra bedömas annorlunda än övriga. Det är för övrigt att märka, att järnvägarna i allmänhet korsa de förutvarande fastighetsgränserna. Därest det fall, att en järnväg helt åtskiljer två fastigheter, som förut gränsade till varandra, skulle behandlas på annat sätt än övriga fall, skulle grunden härtill vara, att de båda fastigheterna måste anses i princip pliktiga att gemensamt hålla stängsel utmed en sida av järnvägen. Hålles stängsel endast utmed en sida av denna, skulle detta väl hindra djuren från att tränga över järnvägen från den ena fastigheten till den andra, men stängslet skulle icke hindra djuren från en av fastigheterna att begiva sig in på längre bort belägna fastigheter. Att mellan järnväg och fastighetsägare fördela stängselskyldigheten eller ansvaret för uppkomna skador i förevarande hänseende torde vara praktiskt ogörligt.

Den föreslagna ersättningsskyldigheten bör omfatta all den förlust, djurägare kan tillskyndas genom att djuren över ohägnad järnväg komma in på annans fastighet. Förpliktelsen bör sålunda avse icke endast vad ägare av djur nödgats utgiva till fastighetens ägare i gottgörelse för den skada, som gjorts av djuret. På sätt framgår av 53 § ägofredslagen kan djurägaren bliva nödsakad att utgiva gottgörelse jämväl för djurets intagande och vård samt för kungörelsekostnad. Även vad djurägaren i nu berörda hänseenden får utgiva bör han äga söka åter hos järnvägens innehavare. Ersättningsskyldigheten bör tillika omfatta förlust, som djurägaren åsamkats genom att han icke kunnat nyttja djuret under den tid, som det varit intaget.

Yttrandena.

Göta hovrätt ifrågasätter riktigheten av att järnvägens innehavare — såsom utredningsmannen föreslagit — ensam skall slutligen svara för omförmälda ägofredsskador i det fall att järnvägen går i gränsen mellan de ifrågavarande fastigheterna.

Uppsala läns hushållningssällskap uttalar, att om en fastighet fått ersättning för nedläggande av stängsel, ersättningen väl finge anses innebära att ägaren av fastigheten åtagit sig vårdnadsplikt för sina djur gentemot järnvägen. Det förefölle då icke väl stämma överens med allmän rättskänsla och billighet att järnvägens innehavare skulle svara för alla skador som kunde uppkomma. Om fastigheten fått ersättning för olägenheter av stängslets borttagande, borde järnvägen också vara fri från ansvar för ohägn av fastighetens djur på annans mark.

Länsstyrelsen i Jämtlands län anser förevarande stadgande hava avfattats på ett så allmänt sätt att en enhetlig tillämpning måste möta svårigheter.

Beträffande forumbestämmelsen i paragrafens andra stycke uttalar *Svea hovrätt* att, då handläggning av mål rörande ersättning enligt lagen angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift torde höra till den underrätt, vid vilken järnvägens innehavare i allmänhet hade att svara i tvistemål, syntes orden »i orten» böra utgå.

Departementschefen.

Såsom förut framhållits kan djurägare, om järnväg icke hålles inhägnad, lida förlust därigenom att kreatur under betesgång gå över järnvägen in på annans fastighet och där göra skada, för vilken djurägaren enligt 1933 års lag om ägofred är ansvarig.

I motiveringen till sistnämnda lag framhölls, att med hänsyn till den omfattning, vari järnvägarna vore försedda med stängsel, någon fara i allmänhet icke förelåge för att betande kreatur över ohägnad järnväg komme in på annans fastighet och där gjorde ofred. På grund härav och då järnvägsförvaltningarna ej vore befogade att själva besluta nedläggande av nu befintliga stängsel, utan fråga härom skulle prövas av Kungl. Maj:t, därvid hänsyn jämväl skulle tagas till stängslets betydelse från ägofredssynpunkt, ansågos tillräckliga skäl icke finnas att ålägga järnväg eller till denna gränsande fastighet skyldighet att i ägofredens intresse hålla stängsel utmed järnvägen.

Sedan berörda uttalande gjordes, har stängsel i icke ringa utsträckning nedlagts och torde, om den nu förordade lagstiftningen kommer till stånd, komma att i än större utsträckning nedläggas. Faran för att förlust tillskyndas djurägarna genom att deras djur passera över ohägnad järnväg in på annans fastighet är alltså större än vid tillkomsten av ägofredslagen förutsattes.

Nu berörda risk har i de flesta fall uppkommit genom järnvägens framdragande. Där så är fallet, synes järnvägens innehavare vara närmare än djurägaren att bära den förlust, som kan uppkomma genom att kreatur passera över ohägnad bana in på annans fastighet. Om faran härför icke beror på järnvägen — till exempel där stängsel mellan fastigheterna icke hålles — bör järnvägens innehavare ej svara för förlusten. Då den föreslagna bestämmelsen förutsätter kausalsamband mellan frånvaron av stängsel utmed järnvägen och den inträffade skadan, lärer ej heller någon rätt till ersättning uppkomma i nyssnämnda fall. Om däremot stängsel hålles mellan fastigheterna och kreaturet kunnat komma in på den fastighet, där skadan inträffar eller djuret intages, exempelvis genom att följa järnvägen ett stycke, skall djurägaren vara berättigad till ersättning för vad han med anledning därav nödgas utgiva.

Utredningsmannen har berört den speciella frågan, om järnväg bör ensam bära ansvaret för inträffade ägofredsskador i det fall, att banan framgår i

gränsen mellan två fastigheter, vilka — om järnvägen icke funnes — skulle vara stängselskyldiga i förhållande till varandra. Såsom jag i annat sammanhang framhållit torde järnvägarna endast sällan och i så fall endast å kortare sträckor framgå i dylika ägogränser. Något praktiskt behov av en undantagsbestämmelse torde alltså ej heller för nu avsedda fall föreligga.

I ett yttrande har anmärkts, att järnväg bör vara fri från ansvar för inträffade ägofredsskador, om vederbörande ägare fått ersättning för olägenheter av stängsels nedläggande. I vissa fall bör djurägaren av nu angivet skäl själv svara för sådan skada. Så bör vara fallet, om ersättningen avsett att utgöra gottgörelse för att visst område icke vidare kan nyttjas såsom betesplats och skadan uppkommit till följd av att kreatur det oaktat släppts fritt på bete på området. Järnvägen bör vidare vara fri från ansvar i nu berörda hänseende, om ersättning utgått för att djurägaren själv skall taga vård om sina kreatur men försummat detta. Har djurägaren icke eftersatt någon skyldighet, som må anses åvila honom i förhållande till järnvägen, bör den omständigheten, att ersättning för intrång utgått, icke medföra befrielse från järnvägen eljest åvilande ansvar för inträffade ägofredsskador. En erinran om att ersättning kan vara utesluten av nu nämnd anledning — eller av annan särskild orsak — torde böra upptagas.

Mot vad utredningsmannen anfört beträffande omfattningen av den föreslagna ersättningsskyldigheten i förevarande hänseende har jag icke funnit anledning till erinran.

Talan mot järnvägs innehavare om ansvar för ägofredsskador synes böra få anhängiggöras antingen vid allmän underrätt i orten eller ock vid den domstol, där järnvägens innehavare i allmänhet har att svara i tvistemål.[1] Med allmän underrätt i orten avses den underrätt inom vars område den ohägnade bansträckan är belägen.

Då någon särskild preskriptionstid icke finnes stadgad för väckande av talan mot djurägare om ersättning för nu ifrågakomna skador, torde någon begränsning av tiden för talan av djurägaren mot järnvägens innehavare om återbekommande av vad ägaren nödgats utgiva icke heller böra föreskrivas.

8 §.

Denna paragraf motsvarar 10 § i utredningsmannens förslag.

Utredningsmannen.

För utredning av behovet av stängsel utmed spårväg har utredningsmannen genom svenska lokaltrafikföreningen inhämtat vissa uppgifter från landets spårvägsföretag. Utredningsmannen anför härom följande.

Av de inkomna uppgifterna framgår att flertalet spårvägar icke äro inhägnade. Det är emellertid att märka att spårvägarna endast till mindre del sträcka sig utanför städernas inneområden. Enligt spårvägsföretagens uppgifter genomlöpa endast fyra spårvägar i mindre utsträckning områden, där hemdjur beta. Av dessa fyra spårvägar äro tre inhägnade. Två av dessa äro på grund av föreskrift i koncession eller genom beslut i samband med fast-

[1] Jfr NJA 1893 s. 426.

ställande av arbetsplan för anläggningen pliktiga att hålla banorna inhägnade. Den fjärde spårvägen, som är oinhägnad och som tillhör Gävle stads spårvägar, genomlöper endast till en sträcka av 800 meter område, där kreatur beta. Denna spårväg är icke stängselskyldig på grund av föreskrift i koncession eller eljest.

De sålunda återgivna uppgifterna synas väl giva vid handen, att behovet av en reglering av spårvägarnas skyldighet att hålla stängsel till skydd för betande kreatur icke är stort. Det kan emellertid icke uteslutas att framdeles i större utsträckning komma att anläggas spårvägar, som sträcka sig genom områden, där kreatur beta. Ur djurägarnas synpunkt är naturligtvis önskvärt att de åtnjuta samma skydd mot olägenheter av spårvägsdriften som av järnvägsdriften. Det är vidare att märka, att ett utsträckande av de för järnväg ifrågasatta bestämmelserna knappast skulle föranleda någon ändring i de nu bestående förhållandena för spårvägarna.

I enlighet med vad sålunda anförts föreslår utredningsmannen, att vad i lagen stadgats beträffande järnväg skall gälla även med avseende å spårväg.

Yttrandena.

Utredningsmannens förslag i denna del har icke föranlett erinran från något håll. *Riksförbundet landsbygdens folk* uttalar att det icke funnes någon anledning, varför jordägare, vars ägor gränsade till spårväg, skulle behandlas efter andra rättsregler än de, vilkas ägor gränsade till järnväg.

Svenska lokaltrafikföreningen anför i sitt yttrande.

För landets spårvägar innebär — som framgår av en till utredningsmannen från föreningen tidigare översänd sammanställning — nämnda bestämmelse endast i begränsad utsträckning ett åläggande, då ju blott fyra spårvägar på kortare sträckor genomlöpa områden, där hemdjur beta. Av dessa är en spårväg oinhägnad under det att de övriga i erforderlig omfattning ha försetts med stängsel. För framtiden torde man emellertid ha att räkna med flera förortsbanor än nu finnas, och det är givetvis möjligt att eventuellt nytillkommande banor sträcka sig genom områden, där större hemdjur beta. Det är dock troligt att så kommer att bli fallet endast i mycket begränsad omfattning. Så vitt man nu kan överblicka kommer därför det föreslagna stadgandet icke heller för framtiden att bli särskilt betungande för berörda spårvägsföretag. Å andra sidan torde dock kunna ifrågasättas om spårvägarnas stängselskyldighet med avseende på hemdjur behöver lagstadgas; bestämmelser i detta hänseende kunna lämpligen utfärdas av vederbörande övervakningsmyndighet.

Med hänsyn till den ringa omfattning, som skyldigheten att hålla stängsel kan tänkas få för landets spårvägar, vill emellertid föreningen för sin del icke motsätta sig att den föreslagna lagen jämväl skall gälla spårväg, särskilt som därvid en säkerligen önskvärd likformighet vinnes mellan järnväg och spårväg, för vilka gränsdragningen ofta nog visat sig mycket svår att noggrant angiva.

Aktiebolaget Stockholms spårvägar framhåller i sitt yttrande, att en reglering av spårvägarnas stängselskyldighet för bolagets del icke vore aktuell, då bolagets förortsbanor i regel icke genomlöpte områden, där betande kreatur kunde förekomma i närheten av spårområdet. Även vid framtida utbyggnad av förortsbanesystemet syntes ur nämnd synpunkt banorna komma att helt inhägnas. Med hänsyn härtill funnes från spårvägsbolagets sida icke något att invända mot de föreslagna lagbestämmelserna.

Departementschefen.

Då djurägarna, såsom utredningsmannen framhållit, böra komma i åtnjutande av samma skydd mot olägenhet av spårvägsdrift som mot olägenhet av järnvägsdrift, bör vad i lagen stadgats beträffande järnväg gälla även med avseende å spårväg.

Slutstadgande.

Den nya lagen torde böra träda i kraft den 1 juli 1945.

Beträffande innehållet i det föreslagna övergångsstadgandet vill jag — utöver vad jag härom anfört i samband med behandlingen av 1 och 5 §§ i departementsförslaget — framhålla, att den prövning av fråga om stängsel skall hållas, som enligt departementsförslaget skall ankomma på Kungl. Maj:t, förutsättes i huvudsak skola äga rum enligt de i 1 § angivna grunderna.

Föredraganden hemställer, att lagrådets utlåtande över det inom justitiedepartementet upprättade förslaget till *lag om stängselskyldighet för järnväg m. m.*, av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar, måtte för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas genom utdrag av protokollet.

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

Ur protokollet:

Stefan Stiernstedt.

Förslag
till
Lag
om stängselskyldighet för järnväg m. m.

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

Innehavare av järnväg är pliktig att, där ej annat följer av vad nedan stadgas, hålla stängsel utmed järnvägen till skydd för större hemdjur (hästar och nötkreatur) under betesgång, såframt kostnaden för stängsel icke är oskälig i förhållande till nyttan därav för betesbruket.

Har järnvägs innehavare före denna lags ikraftträdande upphört att hålla eller ej uppfört stängsel å viss bansträcka, och har betesbruket anpassats därefter, föreligger ej på grund av vad i första stycket sägs skyldighet för honom att hålla stängsel, med mindre väsentligt ändrade förhållanden i avseende å järnvägens drift föranleda därtill.

2 §.

Stängsel skall vara så beskaffat, att större hemdjur, som icke är okynnes eller otamt, därigenom bör utestängas från järnvägens område.

Om skäl äro därtill, äger Konungen medgiva undantag från vad i första stycket stadgas.

3 §.

Stängsel som hålles av järnvägs innehavare må ej borttagas eller lämnas att förfalla, med mindre genom dom fastställes att innehavaren icke är stängselskyldig eller medgivande lämnas av ägaren till den fastighet mot vilken stängslet uppförts och annan som må äga att nyttja fastigheten för betesbruk.

Är järnvägs innehavare på grund av särskilt åläggande eller åtagande före denna lags ikraftträdande gentemot sakägare pliktig att hålla stängsel, skall det icke utgöra hinder för prövning enligt de i 1 § angivna grunder, huruvida stängsel skall hållas för där angivet ändamål.

4 §.

Kan ej överenskommelse träffas, huruvida stängsel skall hållas, varde frågan instämd till ägodelningsrätten i orten.

Om förfarandet i mål, som nu sagts, samt talan mot däri meddelade beslut skall i tillämpliga delar gälla vad i lagen om delning av jord å landet finnes stadgat angående jorddelningsmål, som anhängiggöras genom stämning.

Järnvägs innehavare vare pliktig att i mål om befrielse från skyldighet att hålla stängsel vidkännas å ömse sidor uppkomna kostnader, såvitt ej ägodelningsrätten med hänsyn till omständigheterna finner skäligt annorlunda förordna.

5 §.

Vinner järnvägs innehavare med hänsyn till kostnaden befrielse från skyldighet att hålla stängsel enligt denna lag, och vållas härigenom med avseende å användningen av fastighet för betesbruk olägenhet som är av någon betydelse, skall ersättning för olägenheten givas. Vinner järnvägs innehavare befrielse från stängselskyldighet, som grundas å dom eller särskilt åtagande, skall ersättning utgå, även om olägenheten är ringa. Ersättningen skall bestämmas att utgå på en gång.

Talan om ersättning som nu sagts skall väckas inom två år från det genom dom eller avtal fastställes, att stängselskyldighet ej föreligger. Försittes den tid, vare rätt till talan förlorad.

I fråga om talan som avses i andra stycket skall vad i 4 § första och andra styckena stadgas äga motsvarande tillämpning.

6 §.

Vad i fråga om stängselskyldighet enligt denna lag, eller om ersättning enligt 5 §, genom dom eller avtal bestämmes skola gälla mellan järnvägens innehavare och ägare av fastighet eller den som äger nyttja fastighet för betesbruk gälle jämväl mot den som förvärvar sakägarens rätt i avseende å järnvägen eller fastigheten.

Sakägare vare likväl oförhindrad att vinna ändring i vad sålunda blivit bestämt, om väsentligt ändrade förhållanden föranleda därtill; dock må ej vidsträcktare skyldighet åläggas järnvägens innehavare annorledes än på grund av väsentligt ändrade förhållanden i avseende å järnvägens drift.

7 §.

Håller järnvägs innehavare icke stängsel som fredar mot större hemdjur och kommer på grund härav sådant hemdjur över järnvägen olovligen in på annans ägor och gör därå skada eller varder där intaget, vare järnvägens innehavare pliktig att gottgöra djurets ägare den kostnad eller förlust som därigenom åsamkas honom, såvitt ej djurets ägare med hänsyn till vad om ersättning enligt 5 § må hava bestämts eller på annan grund är pliktig att själv vidkännas kostnaden eller förlusten.

Talan om ersättning som nu sagts instämmes till allmän underrätt i orten eller där järnvägens innehavare skall svara i tvistemål i allmänhet.

8 §.

Vad i denna lag stadgats beträffande järnväg skall gälla även med avseende å spårväg.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1945.

Har å bansträcka vid statens järnvägar i enlighet med kungl. brevet den 18 november 1932 till järnvägsstyrelsen stängsel efter tillstyrkan av länsstyrelsen borttagits, lämnats att förfalla eller av järnvägsförvaltningen överlåtits å annan, prövar Konungen, huruvida stängsel av förvaltningen skall hållas å bansträckan. Finner Konungen att stängsel ej skall hållas, skall vad i 5 § stadgas för det fall, att järnvägs innehavare med hänsyn till kostnaden vinner befrielse från skyldighet att hålla stängsel enligt lagen, äga motsvarande tillämpning; dock att den tid, inom vilken talan om ersättning skall väckas, räknas från det sakägaren erhöll del av Konungens beslut.

Bilaga A.

Utredningsmannens förslag

till

Lag

om skyldighet för innehavare av järnväg eller spårväg att hålla stängsel.

Härigenom förordnas som följer.

1 §. Innehavare av järnväg vare pliktig att till skydd för större hemdjur (hästar och nötkreatur) under betesgång hålla stängsel utmed järnvägen, där kostnaderna härför icke äro oskäliga i förhållande till den nytta stängslet medför för betesbruket.

Stängselskyldighet äger dock ej rum, där stängsel utmed viss bansträcka före denna lags ikraftträdande borttagits efter tillstyrkan av länsstyrelsen, ej heller, med mindre särskilda skäl därtill äro, där stängsel icke förut hållits av järnvägens innehavare.

2 §. Stängsel skall, där ej Konungen annorlunda förordnar, vara så beskaffat, att större hemdjur, som icke är okynnes eller otamt, därigenom bör utestängas från järnvägsområdet.

3 §. Är innehavare av järnväg i enlighet med vad i 1 § sägs fri från skyldighet att hålla stängsel utmed järnvägen och vållas härigenom vid brukandet av fastighet olägenhet, som är av någon betydelse, skall ersättning härför givas att på en gång utgå; dock att beträffande sträcka, utmed vilken stängsel icke förut hållits av järnvägens innehavare, ersättning skall utgå endast om särskilda skäl därtill föranleda.

4 §. Vad i fråga om stängsel- eller ersättningsskyldighet bestämmes genom dom eller avtalas skola gälla mellan järnvägens innehavare och ägare av fastighet, som gränsar till järnvägen, eller den, som äger nyttja fastigheten för betesbruk, gälle jämväl mot den, som efteråt förvärvar sakägarens rätt i avseende å järnvägen eller fastigheten.

5 §. Stängsel, som hålles av järnvägs innehavare, må ej borttagas eller lämnas att förfalla, med mindre genom dom fastställts, att innehavaren icke är stängselskyldig, eller medgivande därtill lämnats av ägaren av den fastighet, mot vilken stängslet uppförts, och den, som äger nyttja fastigheten för betesbruk.

6 §. Kan ej överenskommelse träffas om hållande av stängsel eller om ersättningsskyldighet, som ovan sägs, varde frågan instämd till ägodelningsrätten i orten.

Talan om ersättning för olägenhet, som i 3 § avses, skall anhängiggöras inom två år från det genom dom fastställts, att stängselskyldighet icke äger rum, eller tillstånd lämnats att borttaga stängslet eller att låta detsamma förfalla eller, där järnvägen tillhörigt stängsel icke fanns uppfört vid ikraftträdandet av denna lag, inom två år därefter. Försittes den tid, vare rätt till talan förlorad.

Om förfarandet i mål, som här avses, samt talan mot däri meddelade beslut skall i tillämpliga delar gälla vad i lagen om delning av jord å landet finnes stadgat angående jorddelningsmål, som anhängiggöras genom stämning.

7 §. I mål om tillstånd att borttaga stängsel eller att låta detsamma förfalla eller om ersättning för olägenhet på grund härav är järnvägens innehavare pliktig att vidkännas å ömse sidor uppkomna kostnader, såvitt ej ägodel-

ningsrätten med hänsyn till omständigheterna finner skäligt annorlunda förordna.

8 §. Håller innehavare av järnväg utmed sitt område icke stängsel av beskaffenhet att freda mot större hemdjur och kommer på grund härav någons större hemdjur över järnvägen olovligen in på annans ägor och gör därå skada eller varder där intaget, vare järnvägens innehavare pliktig att gottgöra djurets ägare vad denne nödgats utgiva till den som led skadan eller intog djuret, så ock den förlust, som ägaren eljest lidit.

Kan ej överenskommelse träffas om gottgörelse, varom i första stycket förmäles, varde frågan instämd till allmän underrätt i orten.

9 §. Är innehavare av järnväg, då denna lag träder i kraft, på grund av särskilt åläggande eller åtagande pliktig att hålla stängsel, som fredar endast mot större hemdjur, skall åläggandet eller åtagandet icke utgöra hinder för prövning av fråga om stängsel- eller ersättningsskyldighet i enlighet med vad i denna lag stadgas; dock skall ersättning givas för all olägenhet, som vållas av att stängsel borttages eller lämnas att förfalla.

10 §. Vad i denna lag stadgats beträffande järnväg skall även gälla med avseende å spårväg.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1945.

Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 15 januari 1945.

Närvarande:

regeringsrådet KELLBERG,
justitieråden GULDBERG,
EKBERG,
SANTESSON.

Enligt lagrådet den 2 januari 1945 tillhandakommet utdrag av protokoll över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 1 december 1944, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättat förslag till *lag om stängselskyldighet för järnväg m. m.*

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av hovrättsrådet T. A. Bexelius.

Förslaget föranledde följande yttranden.

1 §.

Lagrådet:

Enligt paragrafens första stycke, som är grundläggande i fråga om stängselskyldighet för järnvägs innehavare, är denne i princip pliktig att hålla stängsel utmed järnvägen till skydd för större hemdjur under betesgång. De skäl, som anförts för den sålunda intagna ståndpunkten, synas övertygande. På goda grunder har emellertid stängselskyldigheten underkastats en betydelsefull inskränkning. Den är nämligen ur ekonomiska synpunkter begränsad till sådana fall, i vilka kostnaden för stängsel icke är oskälig i förhållande till nyttan därav för betesbruket.

Den angivna huvudregeln kompletteras av de föreskrifter, som i 5 § givits rörande ersättning, då järnvägs innehavare med hänsyn till kostnaden för hållande av stängsel är fri från stängselskyldighet.

I betraktande av de allmänna ordalag, i vilka huvudstadgandet är hållet, kan frågas, huruvida icke närmare ledning skulle kunna lämnas för bedömande av stängselskyldigheten i de enskilda fallen. Det har i motiveringen framhållits, att vid sådan prövning hänsyn skall tagas till utvecklingen på betesbrukets område. Även om det är svårt att låta detta komma till direkt

uttryck i lagtexten, skulle dock genom en jämkning i avfattningen lämpligen kunna i någon mån understrykas, att innehavare av järnväg överhuvud icke är stängselpliktig i andra fall än då skyddskravet uppbäres av ett sakligt grundat behov. Där betesbruket bedrives på ett sätt, som icke är försvarligt ur jordbrukssynpunkt, kan det rimligen icke fordras, att åtgärd vidtages från järnvägens sida.

Huvudregeln i första stycket är avsedd att gälla såväl för det fall att stängsel ej finnes uppfört som för det fall att stängsel redan hålles av järnvägens innehavare. Med avseende å förstnämnda fall stadgas emellertid viktiga undantag i andra stycket, och dessa föreskrifter stå i sin tur i samband med de övergångsbestämmelser, som följa efter promulgationsstadgandet. Det sistnämnda fallet upptages i förslaget till fortsatt behandling under 3 §, som närmare reglerar förutsättningarna för borttagandet av befintligt stängsel.

Undantagsstadgandet i förevarande paragrafs andra stycke avser de särskilda förhållanden, som föreligga vid tiden för lagens ikraftträdande. Om järnvägs innehavare före nämnda tidpunkt upphört att hålla stängsel eller icke alls uppfört stängsel å viss bansträcka, och betesbruket anpassats därefter, föreligger enligt förslaget ej stängselskyldighet, med mindre väsentligt ändrade förhållanden inträtt i avseende å järnvägens drift. Har i enlighet med kungl. brevet den 18 november 1932 till järnvägsstyrelsen stängsel å bansträcka vid statens järnvägar efter tillstyrkan av länsstyrelsen borttagits, lämnats att förfalla eller av järnvägsförvaltningen överlåtits å annan, skall enligt övergångsbestämmelserna Konungen äga pröva, huruvida stängsel skall finnas å bansträckan. I anslutning härtill givas föreskrifter om ersättningsskyldighet för det fall att Konungen beslutar, att stängsel ej skall hållas.

Innehållet i förevarande paragrafs andra stycke motiveras av att frånvaron av stängsel utmed redan befintlig järnväg i regel motsvaras av en anpassning till rådande förhållanden och att en omprövning av stängselskyldigheten enligt huvudregeln i första stycket under sådana omständigheter bleve en onödig omgång. Emellertid har av den förebragta utredningen framgått, att under senare tid, särskilt efter tillkomsten av kungl. brevet den 18 november 1932, stängselhållningen upphört i fall, då den sakliga grunden härför kan ifrågasättas, och det lärer jämväl förhålla sig så, att — även om stängslets borttagande framstår såsom försvarligt vid en jämförelse mellan kostnad och nytta — ersättning i vissa fall skäligen bort lämnas för kvarstående hinder eller men vid fastighets användning för betesbruk. Vad sålunda förekommit utgör bakgrunden till den särskilda reglering, som innefattas i övergångsbestämmelserna.

Ehuru ifrågavarande undantagsstadganden vila på grunder, som måste anses bärande, lämna reglernas utformning i vissa detaljer rum för erinringar. Enligt förslaget skall den erforderliga prövningen, huruvida stängsel skall hållas eller icke, i vissa fall hänskjutas till domstol, i andra fall åter ankomma på Konungen i administrativ ordning. Även om denna uppdelning icke kan undvikas, synes den böra genomföras efter mera hållbara linjer än som skett i förslaget. Eftersom åt Konungen överlämnats att pröva vissa

fall av stängsels nedläggande enligt kungl. brevet den 18 november 1932, nämligen då åtgärden skett efter tillstyrkan av länsstyrelsen, synes konsekvensen fordra, att till Konungens prövning hänvisas även sådana fall, då enligt samma kungl. brev nedläggande av stängsel ägt rum efter avtal. Med denna omflyttning skulle sakägaren i sistnämnda fall alternativt erhålla en ur skälighetssynpunkt önskvärd möjlighet till ersättning, en möjlighet som enligt förslaget icke alltid står till buds, sedan domstol funnit, att anförda skäl icke räcka för beslut om hållande av stängsel. Vidare kan anmärkas, att prövningen av frågan, huruvida betesbruket anpassats efter frånvaron av stängsel, kan ställa domstolarna inför besvärliga överväganden. Tillämpas grunderna för stadgandet, är det tydligt, att stängselskyldighet ej bör föreligga då stängsel aldrig hållits utefter viss bansträcka och vanligt betesbruk överhuvud icke förekommit (t. ex. i fråga om avsevärda bansträckor i Norrland), och det betyder därför kanske icke så mycket, att lagtexten icke lämnar någon klar lösning för detta fall. Såsom förut nämnts, kan det emellertid vara så, att nedläggande av stängsel kommit till stånd, oaktat stängslet varit till sådan nytta, att det bort bibehållas. I dylikt fall har betesbruket måst anpassa sig till det förändrade läget, och domstolen står inför det ömtåliga avgörandet, huruvida denna mer eller mindre tvungna anpassning skall gälla såsom grund för befrielse från stängselskyldighet.

Enligt lagrådets mening kunna de anförda olägenheterna genom vissa ändringar undvikas, samtidigt som syftet med ifrågavarande undantagsstadganden icke blott upprätthålles utan även i åtskilliga avseenden blir bättre tillgodosett. Den lösning, som enligt lagrådets åsikt är att föredraga, går i korthet ut på att, med sammansmältning av innehållet i förevarande paragrafs andra stycke och övergångsbestämmelserna, åt hithörande komplex av frågor, som egentligen äro av övergångsnatur, giva en reglering efter så enkla linjer som möjligt.

Lagrådet vill sålunda förorda, att prövning av frågan, huruvida stängsel skall hållas av järnvägs innehavare, som före lagens ikraftträdande å viss bansträcka icke uppfört stängsel eller upphört att hålla stängsel, skall ankomma på Konungen med undantag allenast för de fall, då avgörandet på grund av sakens beskaffenhet lämpligen bör åvila domstol. Härigenom ernås en naturlig skiljelinje mellan domstolsprövningen och den administrativa handläggningen. En dylik ändring innebär endast ett fortsättande på den väg, som beträtts i det remitterade förslaget. Att Konungen erhåller vidgad befattning med denna fråga, såvitt angår statens järnvägar, kan icke möta några mera vägande invändningar. I undantagsfall kan prövningen även komma att omfatta bansträcka vid enskild järnväg. Mot de principiella betänkligheter, som härvid möjligen göra sig gällande, må framhållas, att starka skäl anförts för att överlämna hela problemet om järnvägs stängselskyldighet till behandling i administrativ ordning. Det får ej heller förbises, att det blott gäller att på bästa sätt lösa övergångsfrågor av olika slag och att deras enhetliga bedömande måste betecknas såsom en fördel. Några närmare föreskrifter angående den administrativa pröv-

ningen torde icke vara behövliga. Det ligger i sakens natur, att denna sker med beaktande av de principer, som kommit till uttryck i den nya lagen, och ledning står även att få i den omsorgsfulla utredning, som förebragts i lagstiftningsärendet.

Det kan förhålla sig så, att järnvägs innehavare är på grund av särskilt åläggande eller åtagande pliktig att hålla stängsel. Rättsliga synpunkter inverka då i sådan utsträckning, att avgörandet bör förbehållas domstol enligt lagens huvudregel. Som ett andra undantag från den administrativa prövningen bör, liksom enligt det remitterade förslaget, gälla, att domstol har att pröva, huruvida behov av stängsel kan ha inträtt till följd av väsentligt ändrade förhållanden i avseende å järnvägens drift.

Av lätt insedda skäl är det angeläget, att de övergångsfrågor, som sålunda överlämnas till administrativ behandling, bli avgjorda så snart som möjligt. Det synes därför lämpligt att stadga viss tid, inom vilken ansökan om stängselskyldighets fullgörande skall ingivas till Konungen. En tid av två år torde medgiva tillräckligt rådrum för en sådan framställning. Försittes denna tid, skall följaktligen rätt att påkalla Konungens prövning vara förlorad.

Den administrativa prövningen är — liksom enligt det remitterade förslaget — avsedd att gälla allenast frågan, huruvida stängsel skall hållas eller icke. Emellertid kan i fall, då tillräcklig anledning icke föreligger att hålla stängsel, med hänsyn till omständigheterna vara skäligt, att sakägare tillerkännes ersättning för hinder eller men, som uppkommit i avseende å betesbruket. I anslutning till den princip, som härutinnan fastslagits redan i det remitterade förslaget, bör sakägare erhålla möjlighet att få sådan ersättningsfråga prövad enligt de grunder, som angivits i 5 §. Ersättningstalan synes emellertid böra begränsas att avse bansträcka, varå stängsel borttagits, lämnats att förfalla eller av järnvägsförvaltningen överlåtits å annan. Har stängsel överhuvud icke funnits före lagens ikraftträdande, kunna förhållandena i allmänhet antagas vara sådana, att frånvaron av stängsel icke medför hinder eller men för betesbruket. Att för tillgodoseende av något enstaka undantagsfall även öppna möjlighet till framställande av ett stort antal obefogade anspråk kan icke vara lämpligt. I sådant undantagsfall — som lärer äga praktisk betydelse allenast i fråga om statens järnvägar — synes ersättning kunna beredas sakägaren i administrativ ordning.

Den talerättspreskription, varom stadgats i det remitterade förslaget, bör bibehållas. Eftersom det förutsättes, att ersättningstalan kan föras utan att frågan om stängselskyldigheten tidigare varit föremål för Konungens prövning, erfordras en särskild preskriptionstid för det fall att sådan prövning ej påkallats. Med hänsyn till den föreslagna preklusionsfristen för ansökan till Konungen synes det följdriktigt att bestämma en tid av fyra år från lagens ikraftträdande.

Då de nu förordade föreskrifterna till väsentlig del ha karaktär av övergångsbestämmelser, synas desamma lämpligen kunna i sin helhet införas i anslutning till promulgationsstadgandet. Vid bifall härtill skall förevarande paragrafs andra stycke utgå.

2 §.

Lagrådet:

Enligt första stycket i denna paragraf skall stängsel vara så beskaffat, att större hemdjur, som icke är okynnes eller otamt, därigenom bör utestängas från järnvägens område. I andra stycket föreskrives, att om skäl äro därtill. Konungen äger medgiva undantag från vad sålunda stadgats. Sistnämnda föreskrift innebär — såsom ock framhålles av föredragande departementschefen — att Konungen skall äga medgiva användning av hägnad av enklare beskaffenhet än som följer av huvudregeln. Såsom exempel härå nämnes strömförande stängsel, och även användning av andra enklare hägnader kan tydligen medgivas.

Den sålunda i andra stycket givna föreskriften är ägnad att väcka vissa betänkligheter. Det synes mindre lämpligt att tillerkänna Konungen befogenhet att medgiva användning av stängsel av sådan beskaffenhet att det icke bereder det skydd, som avses i 1 §. Härigenom skulle beredas möjlighet att genom administrativa föreskrifter i viss utsträckning förtaga verkan av den föreslagna lagen. Användes stängsel, som icke är fredgillt, är visserligen järnvägens innehavare skyldig att utgiva ersättning för kreatur, som i följd därav skadas, men det till grund för lagstiftningen liggande syftet att förekomma skada uppnås icke. De enklare stängsel, varom här är fråga, torde emellertid under vissa förutsättningar giva det avsedda skyddet, och i dessa fall erfordras icke någon avvikelse från huvudregeln. Stadgandet i andra stycket synes därför böra utgå.

Bestämmelsen i första stycket om stängsels beskaffenhet innehåller icke något utöver vad som framgår av regeln i 1 § att innehavare av järnväg är pliktig att hålla stängsel till skydd för större hemdjur. Att i lagen närmare angiva hur stängsel bör vara beskaffat för att fylla detta ändamål är särskilt med hänsyn till teknikens fortskridande utveckling icke lämpligt. En mera ändamålsenlig reglering åstadkommes, om det överlämnas åt Konungen att meddela föreskrifter i ämnet. Kungl. Maj:ts befogenhet är därvid begränsad av den i 1 § angivna grundsatsen, att stängsel skall bereda skydd för större hemdjur.

På grund av det anförda hemställes, att i stället för bestämmelserna i förevarande paragraf måtte upptagas ett stadgande, att närmare föreskrifter om stängsels beskaffenhet meddelas av Konungen. Detta stadgande torde, om lagrådets erinringar vid 1 § vinna beaktande, lämpligen böra införas såsom ett andra stycke i sistnämnda paragraf. Härav föranledas omnumrering av 3—8 §§ och ändring av vissa däri gjorda hänvisningar.

5 §.

Lagrådet:

Den avfattning, som första punkten av första stycket erhållit i det remitterade förslaget, synes närmast taga sikte på det fall, att genom dom eller avtal fastslagits att stängselskyldighet med hänsyn till kostnaden icke föreligger för järnvägsinnehavaren. Det kan emellertid förekomma, att tvist icke

råder mellan sakägarna angående hållande av stängsel utan allenast rörande den ersättning, som kan komma i fråga. Då det i dylikt fall bör stå sakägare öppet att påkalla rättens avgörande av ersättningsfrågan, ehuru dom eller avtal ej föreligger beträffande stängselskyldigheten, är det önskvärt, att stadgandet undergår någon jämkning.

Vad angår omfattningen av rätten till ersättning innebär förslaget, att ersättning ej skall givas för skada, som kan förväntas framdeles uppkomma för djurägare genom att djur under betesgång, trots iakttagna försiktighetsmått från ägarens sida, inkomma å banan och där bli skadade eller dödade. Det förutsättes i stället, att sådan skada skall först när den inträffar ersättas jämlikt 6 § lagen den 12 mars 1886 angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift. Denna förslagets innebörd skulle komma till ett tydligare uttryck, därest ordet olägenhet utbytes mot uttrycket hinder och men.

På grund av vad nu anförts hemställes, att första punkten av första stycket erhåller den lydelsen, att om järnvägs innehavare med hänsyn till kostnaden för stängsels hållande är fri från stängselskyldighet, han är pliktig att giva ersättning för hinder eller men, som härav uppkommer vid fastighets användning för betesbruk och som ej är av allenast ringa betydelse. I anslutning härtill bör viss jämkning vidtagas i paragrafens andra stycke.

6 §.

Justitierådet *Ekberg:*

Enär avtal, som enligt ifrågavarande lag träffas mellan järnvägs innehavare och ägare av fastighet, skall vara gällande även mot ny ägare av denna, är det av vikt icke blott att sådant avtal upprättas i skriftlig form utan jämväl att det bevaras på ett betryggande sätt för framtiden. Jag hemställer därför, att föreskrift meddelas att avtal, som nu sagts, skall i huvudskrift eller bestyrkt avskrift ingivas till ägodelningsdomaren och intagas i dennes protokoll till framtida säkerhet.

7 §.

Lagrådet:

Talan om ersättning, som avses i denna paragraf, skall enligt andra stycket väckas vid allmän underrätt i orten eller där järnvägens innehavare skall svara i tvistemål i allmänhet. Uttrycket allmän underrätt i orten kan giva anledning till viss tvekan, huruvida därmed avses den rätt, inom vars område skadan eller kostnaden uppkommit, eller den rätt, inom vars område den ohägnade eller bristfälligt hägnade bansträckan var belägen. Enligt uttalande av departementschefen åsyftas sistnämnda domstol. Det kan emellertid ifrågasättas, huruvida det icke vore lämpligare, att förstnämnda domstol bleve behörig för mål av detta slag. En föreskrift härom skulle förmodligen medföra, att i flertalet fall, då rättegång erfordras angående djurägarens skyldighet att utgiva ersättning för skada eller kostnad som föranletts av att djur kommit in på annans mark, samma domstol komme att pröva frågan om djurägarens ersättningsplikt och dennes regress-

anspråk mot järnvägens innehvarare. Lagrådet förordar därför den ändringen, att talan, varom här är fråga, må instämmas — förutom till allmän underrätt där järnvägens innehavare skall svara i tvistemål i allmänhet — till underrätt i den ort där skadan inträffat eller djuret intagits.

Övergångsbestämmelserna.

Lagrådet:

Under hänvisning till vad lagrådet anfört vid 1 § hemställes, att i stället för de i det remitterade förslaget upptagna övergångsbestämmelserna föreskrives *dels* att, om järnvägs innehavare före lagens ikraftträdande å viss bansträcka ej uppfört stängsel eller upphört att hålla stängsel och han icke är på grund av särskilt åläggande eller åtagande pliktig att hålla stängsel, stängselskyldighet för honom ej föreligger enligt förevarande lag, med mindre behov av stängsel inträtt till följd av väsentligt ändrade förhållanden i avseende å järnvägens drift eller Konungen efter ansökan föreskriver, att stängsel å bansträckan skall hållas, *dels* att ansökan som nu sagts skall göras inom två år från lagens ikraftträdande samt att, om den tid försittes, rätten att påkalla Konungens prövning skall vara förlorad, *dels ock* att, om det finnes, att å bansträcka, varå stängsel borttagits, lämnats att förfalla eller av järnvägsförvaltningen överlåtits å annan, stängsel ej skall hållas, vad i 5 § i lagen stadgas skall äga motsvarande tillämpning; dock att talan om ersättning skall väckas inom två år från det sakägaren erhöll del av Konungens beslut eller, om Konungens prövning ej påkallats, inom fyra år från lagens ikraftträdande.

Ur protokollet:

Bertil Crona.

Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 19 januari 1945.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WIGFORSS, SKÖLD, QUENSEL, BERGQUIST, DOMÖ, GJÖRES, EWERLÖF, RUBBESTAD, OHLIN, ERLANDER, DANIELSON, ANDRÉN.

Efter gemensam beredning med cheferna för kommunikations- och jordbruksdepartementen anmäler chefen för justitiedepartementet, statsrådet Bergquist, lagrådets den 15 januari 1945 avgivna utlåtande över det den 1 december 1944 till lagrådet remitterade förslaget till *lag om stängselskyldighet för järnväg m. m.*

Efter redogörelse för utlåtandet anför departementschefen följande.

Beträffande det grundläggande stadgandet i 1 § första stycket har lagrådet föreslagit en jämkning av avfattningen i syfte att understryka, att innehavare av järnväg överhuvud icke är stängselpliktig i andra fall än då skyddskravet uppbäres av ett sakligt grundat behov. Något förtydligande i denna riktning synes mig dock knappast erforderligt. En sådan jämkning som lagrådet förordat torde därjämte förutsätta, att — på sätt lagrådet tillika hemställt — 2 § första stycket i förslaget, vilket angiver kraven på stängsels beskaffenhet, får utgå. Med hänsyn härtill och då sistnämnda bestämmelse synes mig behövlig har jag icke funnit mig böra vidtaga den av lagrådet föreslagna jämkningen i 1 § första stycket.

Med avseende å andra stycket i 1 § har lagrådet ansett, att den fråga som där regleras borde behandlas i samband med övergångsbestämmelserna. Det är enligt min mening omtvistligt, huruvida spörsmålet är av övergångsnatur, men jag har likväl ansett mig kunna biträda en sådan anordning. Jag återkommer i det följande till frågan om innehållet i övergångsbestämmelserna.

Till stöd för sin hemställan, att 2 § första stycket i det remitterade förslaget borde utgå, har lagrådet anfört att det icke innehölle något utöver vad som framginge av regeln i 1 § att innehavare av järnväg är pliktig att hålla stängsel till skydd för större hemdjur. Enligt min mening lämnar emellertid nämnda regel i 1 § rum för olika tolkningar, om lagen ej kommer att upptaga den precisering som meddelats i 2 § första stycket, en bestämmelse som har sin motsvarighet i 6 § av 1886 års lag angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift. På grund härav har jag, såsom förut angivits, ansett 2 § första stycket vara behövligt och böra bibehållas.

Den i 2 § andra stycket i departementsförslaget upptagna bestämmelsen, att Kungl. Maj:t skall äga medgiva undantag från den i paragrafens första stycke givna föreskriften om stängsels beskaffenhet, har lagrådet funnit ägnad att väcka vissa betänkligheter. Lagrådet har härom anfört att, därest järnvägs innehavare finge använda stängsel som icke är fredgillt, det till grund för lagstiftningen liggande syftet att förekomma skada icke skulle uppnås. På sätt framgår av vad jag vid remissen till lagrådet anfört till stöd för undantagsstadgandet är detta avsett att tillämpas med avseende å stängsel, som — ehuru det icke kan anses såsom fullt fredgillt — likväl i huvudsak skulle bereda det med stängselskyldigheten åsyftade skyddet. Det praktiska behovet av att kunna nedbringa stängselkostnaden synes mig överväga de av lagrådet anförda betänkligheterna. Mot den av lagrådet förordade och av mig tidigare övervägda lösningen, enligt vilken Kungl. Maj:t skulle äga att närmare bestämma vad i detta sammanhang skulle förstås med fredgillt stängsel, kan invändas, att Kungl. Maj:ts beslut kunde komma att uppfattas som bindande för domstolarna ej blott i fråga om beskaffenheten av det stängsel som skall hållas utan även vid bedömande av skadeståndskrav med anledning av att kreatur trots stängslet kommit in på banan.

Vid 5 § har lagrådet uttalat, att det borde stå sakägare öppet att påkalla rättens avgörande av fråga om ersättning för framtiden, ehuru dom eller avtal om befrielse från stängselskyldighet ej föreligger, och att det remitterade förslaget fördenskull borde undergå någon jämkning. Ehuru det obestridligen är redigare att frågan, om stängselskyldighet föreligger, blir löst innan ett kapitalbelopp utdömes för bestående men av att stängsel ej hålles, har jag ansett den av lagrådet förordade jämkningen, som för vissa fall kan vara till fördel och å andra sidan knappast kan föranleda några nämnvärda praktiska olägenheter, böra vidtagas. Även i övrigt har paragrafen i redaktionellt hänseende jämkats med anledning av vad lagrådet anfört.

Vad en ledamot av lagrådet under 6 § anfört om intagande av avtal i ägodelningsdomarens protokoll synes mig ej påkalla någon ändring i förslaget. Det torde ligga i järnvägsinnehavarens intresse att på ett betryggande sätt förvara de avtal som han ingått om stängsel- eller ersättningsskyldighet, och detta lärer vara tillfyllest.

Beträffande 7 § har lagrådet ansett, att talan enligt denna paragraf borde få instämmas — förutom till allmän underrätt där järnvägens innehavare skall svara i tvistemål i allmänhet — till underrätt i den ort där skadan inträffat eller djuret intagits i stället för, såsom enligt det remitterade förslaget, den underrätt inom vars område den ohägnade bansträckan är belägen. Frågan, om järnvägens innehavare beträffande viss bansträcka eftersatt stängselskyldighet eller eljest skall svara för skada som avses i 7 §, kan enligt lagrådets förslag komma att prövas av olika domstolar i angränsande domsområden. Då detta likväl — bl. a. med hänsyn till att talan kan instämmas jämväl till järnvägsinnehavarens allmänna forum — synes vara av underordnad betydelse, har jag ansett mig kunna biträda den av lagrådet förordade jämkningen.

Såsom förut nämnts har lagrådet hemställt, att 1 § andra stycket i det remitterade förslaget finge utgå och att den där behandlade frågan i stället regleras i övergångsbestämmelserna. Enligt lagrådets mening borde i övergångsbestämmelserna föreskrivas *dels* att, om järnvägs innehavare före lagens ikraftträdande å viss bansträcka ej uppfört stängsel eller upphört att hålla stängsel och han icke är på grund av särskilt åläggande eller åtagande pliktig att hålla stängsel, stängselskyldighet för honom ej föreligger enligt förevarande lag, med mindre behov av stängsel inträtt till följd av väsentligt ändrade förhållanden i avseende å järnvägens drift eller Konungen efter ansökan föreskriver, att stängsel å bansträckan skall hållas, *dels* att ansökan som nu sagts skall göras inom två år från lagens ikraftträdande samt att, om den tid försittes, rätten att påkalla Konungens prövning skall vara förlorad, *dels ock* att, om det finnes, att å bansträcka, varå stängsel borttagits, lämnats att förfalla eller av järnvägsförvaltningen överlåtits å annan, stängsel ej skall hållas, vad i 5 § i lagen stadgas skall äga motsvarande tillämpning; dock att talan om ersättning skall väckas inom två år från det sakägaren erhöll del av Konungens beslut eller, om Konungens prövning ej påkallats, inom fyra år från lagens ikraftträdande.

Lagrådet har till stöd för detta förslag anfört bl. a. att eftersom åt Kungl. Maj:t överlämnats att pröva vissa fall av stängsels nedläggande enligt kungl. brevet den 18 november 1932, nämligen då åtgärden skett efter tillstyrkan av länsstyrelsen, konsekvensen syntes fordra, att till Kungl. Maj:ts prövning hänvisades även sådana fall, då enligt samma kungl. brev nedläggande av stängsel ägt rum efter avtal. Denna uppfattning kan jag icke dela. Anledningen till att jag ansett prövningen i det förra fallet icke behöva ske vid domstol var, att — efter förutgången utredning — en prövning av fullt opartisk myndighet, nämligen länsstyrelsen, redan ägt rum. Denna prövning ansåg jag i regel kunna godtagas. När stängsel eljest nedlagts — efter avtal eller utan någon överenskommelse — eller aldrig blivit uppfört, har någon motsvarande opartisk prövning icke skett. Lagrådet har likväl ansett, att i samtliga fall, då järnvägs innehavare före lagens ikraftträdande upphört att hålla eller ej uppfört stängsel, frågan om stängsel skulle hållas enligt den föreslagna lagen borde prövas av Kungl. Maj:t, såvida icke behov av stängsel inträtt till följd av väsentligt ändrade förhållanden i avseende å järnvägens drift. Ett så betydande avsteg från den i förslaget uppställda huvudprincipen, att frågan om stängselskyldighet bör prövas av domstol, har jag icke ansett mig kunna godtaga. Det synes förenat med avsevärda praktiska olägenheter, att prövning av stängselfrågan skall i betydande utsträckning ankomma på Kungl. Maj:t, därvid sannolikt i varje ärende måste vidtagas särskilda åtgärder för att säkerställa tillförlitlig utredning. Härtill kommer, att ersättningsfrågan även enligt lagrådets förslag skall prövas av ägodelningsrätt, varför förnyad utredning om behovet av stängsel m. m. kan bliva påkallad beträffande en och samma bansträcka. I fråga om bansträcka, där järnvägens innehavare aldrig hållit stängsel, torde dock de nu anförda praktiska olägenheterna vara av mindre betydelse. I denna del anser jag mig därför kunna

biträda lagrådets ståndpunkt. Lagrådet har som nämnts även föreslagit, att ansökan om prövning av frågor angående stängselskyldighet i nu avsedda fall skulle göras inom två år från lagens ikraftträdande. Tillräckliga skäl att införa en sådan bestämmelse synas dock icke föreligga, helst som det såvitt angår statens järnvägar alltid skulle stå Kungl. Maj:t fritt att även senare föreskriva att stängsel skall hållas.

Beträffande utformningen av övergångsbestämmelserna vill jag i övrigt mot lagrådets förslag invända, att det icke synes lämpligt att i det nu ifrågavarande undantagsstadgandet nämna det fallet att stängselskyldighet grundas på särskilt åläggande eller åtagande. Övergångsbestämmelserna avse, liksom 1 § andra stycket i det remitterade förslaget, att göra undantag allenast från förpliktelse som grundas å den föreslagna lagen, ej från förpliktelse som vilar på särskild rättsgrund. I fråga om det av lagrådet förordade särskilda stadgandet för det fall, att behov av stängsel inträtt på grund av väsentligt ändrade förhållanden i avseende å järnvägens drift, synes lämpligt, att det begränsas till det fallet att de ändrade förhållandena inträtt efter lagens ikraftträdande.

Vad slutligen angår ersättningsfrågan i fall som skulle komma att omfattas av övergångsbestämmelserna synes mig icke böra meddelas annan preklusionsbestämmelse än att talan om ersättning, vilken ej grundas på väsentligt ändrade förhållanden som efter lagens ikraftträdande inträtt i avseende å järnvägens drift, skall väckas inom fyra år från lagens ikraftträdande. Med anledning av vad lagrådet i detta sammanhang uttalat vill jag dessutom framhålla, att järnvägs innehavare ej jämlikt 5 § i förslaget kan förpliktas att ersätta utgifter som sakägare fått vidkännas före lagens ikraftträdande.

Utöver det anförda ha vissa redaktionella jämkningar vidtagits i förslaget.

Föredraganden hemställer, att det sålunda ändrade förslaget till *lag om stängselskyldighet för järnväg m. m.* måtte jämlikt § 87 regeringsformen genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

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

Ur protokollet:

Sigrid Linders.