

Nr 18.

Ankom till riksdagens kansli den 16 mars 1945 kl. 9 fm.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om stängselskyldighet för järnväg m. m.

Genom en den 19 januari 1945 dagtecknad, till lagutskott hänvisad proposition, nr 19, vilken behandlats av första lagutskottet, har Kungl. Maj:t under åberopande av propositionen bilagda, i statsrådet och lagrådet förda protokoll föreslagit riksdagen att antaga nedan intagna, vid propositionen fogade förslag till lag om stängselskyldighet för järnväg m. m.

Beträffande de skäl, som ligga till grund för förslaget, får utskottet, i den mån redogörelse därför icke lämnas här nedan, hänvisa till propositionen.

Gällande rätt m. m.

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 *banförfordningen*, att järnvägsområdet skall vara inhägnat, där så erfordras för att skydda järnvägstrafiken. För de enskilda järnvägarnas del gäller, att hägnadsskyldighet i betydande utsträckning ålagts dem i samband med beviljandet av koncession eller fastställelse av arbetsplan.

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 blivit ålagda att hålla banan inhägnad i närboende jordägares intresse.

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 inhägnat sitt område. Med bifall till motionerna hemställde riksdagen i skrivelse den 21 maj 1926 att Kungl. Maj:t måtte dels verkställa utredning, huruvida gällande 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 tills vidare upprätthållas på sätt dithills 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.

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. Efter den år 1928 vidtagna lagändringen gäller, att järnvägs innehavare, om nötkreatur eller häst under betesgång skadats eller dödats i följd av järnvägs drift, är 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 tillfyllest, att den vårdningspliktige 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 uteslängas från området. Denna bestämmelse har ansetts påkallad av att järnvägarna i allmänhet äro inhägnade med stängsel av denna beskaffenhet och det syntes 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 här rörande faran.

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

I nyssnämnda proposition till 1928 års riksdag uttalades, att frågan huruvida och i vad mån järnväg borde hållas inhägnad lämpligen liksom förut borde regleras i administrativ ordning. I propositionen lämnades också anvisningar huru en reglering av hägnadsskyldigheten borde ske. I enlighet med dessa anvisningar begärde järnvägsstyrelsen efter verkställd utredning 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 ifrågasvarande 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 tillstyrks, 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. 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.

Nu föreliggande utredning.

1942 års riksdag hemställde i anledning av en väckt motion i skrivelse den 3 juni 1942, nr 302, om utredning angående statens järnvägars stängsel-skyldighet. I det av riksdagen godkända utskottsutlåtandet över motionen framhölls, 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.

Med anledning av nämnda riksdagsskrivelse utsåg chefen för justitiedepartementet den 7 oktober 1943 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.

Utredningsmannen har efter övervägande av skälen för och mot att föreskriva principiell skyldighet för innehavare av järnväg att hålla stängsel utmed sitt område funnit övervägande skäl tala för åläggande av sådan skyldighet. Till stöd för en sådan skyldighet åberopas i främsta rummet, att det enligt grannelagsrättsliga grundsatser borde åligga järnvägs innehavare att vidtaga erforderliga åtgärder till förekommande av de skador och olägenheter, som för grannarna bleve en följd av järnvägsdriften om banorna icke hölles inhägnade. Ersättning för dessa skador och olägenheter hade i regel icke utgått vid järnvägarnas markförvärv, enär järnvägarna förr nästan alltid ur trafiksäkerhetssynpunkt hölles inhägnade.

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 nysnämnda 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 oskäligen 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 oskäligen 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. Föreskrevs 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.

Av de fyra sakkunniga, med vilka utredningsmannen haft att överlägga i ämnet, ha tre biträdd vad han sålunda föreslagit. En av de sakkunniga, överinspektören för bantjänsten vid statens järnvägar Engwall, har uttalat avvikande mening. Engwall har i sitt yttrande framhållit, att frågan om stängselskyldigheten borde 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.

Över utredningsmannens betänkande ha efter remiss *yttranden* avgivits av ett stort antal myndigheter och sammanslutningar. I flertalet yttranden har utredningsmannens förslag till sina huvudgrunder tillstyrkts eller lämnats utan erinran. En allmän redogörelse för utlåtandena finnes intagen å s. 27—30 i propositionen, varjämte de erinringar som i yttrandena framställts mot särskilda bestämmelser i utredningsmannens förslag återgivits i samband med motiveringen till motsvarande bestämmelser i propositionen.

Departementschefen.

Vid remiss till lagrådet av ett på grundval av utredningsmannens förslag upprättat lagförslag i ämnet anförde *föredragande departementschefen, statsrådet Bergquist*, beträffande huvudgrunderna för detta följande:

»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 döddats 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. Nämda 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 markupplåtelsorna 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 $1\frac{3}{4}$ 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 förslaget 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 minska.

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 föreliggande 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.»

Speciell motivering.

Av den i propositionen intagna speciella motiveringen till de särskilda bestämmelserna i förslaget och av lagrådets utlåtande över detta må här återgivas följande.

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 oskälige 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 anført, 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. 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.

Departementschefen.

Vid remiss till lagrådet har föredragande departementschefen i fråga om denna paragraf bland annat anført följande:

»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 avgö-

rande 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 nytta.»

I enlighet med vad departementschefen sålunda anfört hade såsom ett andra stycke i 1 § av det till lagrådet remitterade förslaget intagits följande stadgande:

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.

I anslutning till promulgationsstadgandet fanns i det remitterade förslaget denna bestämmelse:

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 överlåtit 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 erhöi del av Konungens beslut.

Lagrådet.

Lagrådet, som den 15 januari 1945 avgav utlåtande över förslaget, ansåg att även den fråga, som reglerades i 1 § andra stycket i det remitterade förslaget, egentligen vore av övergångsnatur och hemställde därför, att nämnda stycke skulle utgå och frågan i stället regleras i övergångsbestämmelserna. Lagrådet förordade, att prövning av frågan, huruvida stängsel skulle hållas av järnvägs innehavare, som före lagens ikraftträdande å viss bansträcka icke upp-

fört stängsel eller upphört att hålla stängsel, skulle ankomma på Konungen med undantag allenast för de fall, då avgörandet på grund av sakens beskaffenhet lämpligen borde åvila domstol. 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 erhöi del av Konungens beslut eller, om Konungens prövning ej påkallats, inom fyra år från lagens ikraftträdande.

Lagrådets motivering till denna hemställan finnes intagen å s. 67—70 i propositionen.

Propositionen.

Vid föredragning i statsrådet för beslut om avlämnande av förevarande proposition uttalade föredragande departementschefen, att det enligt hans mening vore omtvistligt, huruvida det spörsmål som reglerades i 1 § andra stycket vore av övergångsnatur, men att han likväl ansett sig kunna biträda lagrådets förslag att det borde behandlas i övergångsbestämmelserna. Efter att hava redogjort för vad lagrådet föreslagit i fråga om övergångsbestämmelserna yttrade departementschefen:

»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 bli 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.»

4 §.

Enligt denna paragraf skall, där ej överenskommelse kan träffas huruvida stängsel skall hållas, frågan instämmas till ägodelningsrätten i orten. Som motiv till detta stadgande anförde utredningsmannen, att häradsrätterna i allmänhet icke utan betydande kostnader kunde sammanträda på den plats, där behovet av hägnad kunde bäst bedömas. Utredningsmannen erinrade vidare bland annat, att mål om enskilda och allmänna vägar numera hänförs

till ägodelningsrätt. De skäl som åberopats till stöd härför syntes i huvudsak med samma fog kunna åberopas för att lägga mål om järnvägarnas stängsel-skyldighet under ägodelningsrätt.

6 §.

I fråga om denna paragraf uttalade departementschefen i propositionen, att det vore givet, att vad som i fråga om stängsel- och ersättningsskyldighet efter förslaget genomförande fastställdes genom dom eller genom överenskommelse mellan parterna framdeles kunde på grund av förändrade förhållanden visa sig ofördelaktigt för den ena eller andra parten. Då det vore nödvändigt att järnvägens innehavare, om han förklarats pliktig eller åtagit sig att hålla stängsel, kunde erhålla en omprövning på grund av väsentligt ändrade förhållanden, och någon tvekan härom ej borde råda, ansåge departementschefen att en uttrycklig bestämmelse i detta hänseende borde upptagas. Även från motpartens synpunkt vore det angeläget att en omprövning under vissa omständigheter kunde komma till stånd. Av allmänna expropriationsrättsliga grundsatser finge emellertid enligt departementschefens mening anses följa, att en ändrad användning av den egna fastigheten icke kunde få föranleda att sakägaren kunde vinna ändring i vad som vid en viss tidpunkt blivit bestämt med hänsyn till vad då kunnat tagas i beräkning. Järnvägsinnehavarens motpart borde alltså ej kunna erhålla ändring i vad som en gång blivit bestämt utan att väsentligt ändrade förhållanden inträtt med avseende å järnvägens drift.

Utskottet.

I 1 § av den föreslagna lagen om stängsel-skyldighet för järnväg m. m. stadgas, att järnvägs innehavare är pliktig att hålla stängsel utmed järnvägen till skydd för större hemdjur under betesgång. Denna stängsel-skyldighet är dock begränsad till de fall, där kostnaden för stängsel icke är oskälig i förhållande till nyttan därav för betesbruket.

Om innehavare av järnväg med hänsyn till kostnaden är fri från skyldighet att hålla stängsel, är han enligt 5 § med viss begränsning pliktig att till vederbörande fastighetsägare eller dennes rättsinnehavare utgiva ersättning för det hinder eller men som på grund av avsaknaden av stängsel uppkommer vid fastighetens användning för betesbruk.

Huvudreglerna om skyldighet att hålla stängsel och att — där sådan skyldighet ej föreligger — utgiva ersättning för skada skola icke gälla i de fall som behandlas i övergångsbestämmelserna. I dessa givas regler för sådana bansträckor, där stängsel icke hålles vid lagens ikraftträdande, och de innebära i vissa hänseenden betydelsefulla inskränkningar i principerna om stängsel- och ersättningsskyldighet.

Har stängsel aldrig funnits, är järnvägens innehavare enligt förslaget icke skyldig att uppföra stängsel, om icke behov därav inträtt efter lagens ikraftträdande till följd av väsentligt ändrade förhållanden i avseende å järnvägens drift. Tvist om skyldighet att hålla stängsel prövas i detta, liksom i

andra fall enligt lagen, av ägodelningsrätten i orten. Finner ägodelningsrätten att väsentligt ändrade förhållanden icke inträtt i avseende å järnvägens drift, kan sålunda järnvägens innehavare i nämnda fall icke av ägodelningsrätten åläggas att hålla stängsel. Anledningen till att stängselskyldigheten på detta sätt inskränkts är, att fastighetens innehavare, om stängsel aldrig funnits, vid fastighetens utnyttjande i allmänhet torde hava anpassat sig efter detta förhållande. Under vissa omständigheter kunna dock skäl tala för att järnvägens innehavare även beträffande sådana bansträckor som nu nämnts skall hålla stängsel. I övergångsbestämmelserna stadgas därför tillika, att Konungen för dylika bansträckor kan föreskriva, att stängsel skall hållas. Någon ersättningsskyldighet i likhet med vad som stadgas i 5 § av lagen förefinnes icke i något av dessa fall, där stängsel aldrig hållits.

Vad härefter angår de bansträckor, där stängsel en gång funnits men innehavaren av järnvägen före lagens ikraftträdande upphört att vidmakthålla detta, skall beträffande stängselskyldigheten i vissa fall gälla detsamma som nyss sagts om bansträckor, där stängsel aldrig funnits. Så är förhållandet, när järnvägs innehavare i enlighet med vad som medgivits i ett kungl. brev den 18 november 1932 till järnvägsstyrelsen efter tillstyrkan av länsstyrelsen upphört att hålla stängsel. I sistnämnda fall skall emellertid i fråga om ersättningsskyldigheten gälla motsvarande regler som i 5 §, d. v. s. järnvägens innehavare kan förpliktas att utgiva ersättning för avsaknaden av stängsel. En särskild preklusionstid för ersättningstalan är dock stadgad i det sådana talan, som ej grundas på väsentligt ändrade förhållanden som efter lagens ikraftträdande inträtt i avseende å järnvägens drift, skall väckas inom fyra år från ikraftträdandet.

Som av det anförda framgår finnas i övergångsbestämmelserna högst väsentliga undantag från huvudregeln i 1 § om stängselskyldighet och i 5 § om ersättningsskyldighet. Dessa undantag komma att vara av betydelse icke endast under en övergångstid efter lagens ikraftträdande utan så länge den är gällande. Vid sådant förhållande synes det utskottet mindre lämpligt, att de skola hava sin plats i övergångsbestämmelserna. Utskottet föreslår därför, att bestämmelserna upptagas i lagen såsom en särskild paragraf. Lämpligen torde denna paragraf böra införas näst efter nuvarande 6 §, varav föranledes en omnumrering av de i propositionen under 7 och 8 §§ upptagna stadgandena. I samband härmed torde redan i 1 § böra intagas en erinran om den begränsade räckvidden av detta lagrum. Genom den föreslagna omredigeringen, liksom vissa i anslutning därtill vidtagna jämkningar av bestämmelsernas formulering — vilka icke innebära någon saklig ändring av propositionens förslag — synes lagen vinna i överskådlighet.

Vid prövning av frågan om stängsel skall hållas skall såsom förut antytts en jämförelse ske mellan å ena sidan kostnaden för stängsel och å andra sidan nyttan därav för betesbruket. Jämte de ekonomiska synpunkter som sålunda skola tagas i betraktande, synes det utskottet ligga i sakens natur, att vid den föreskrivna skälighetsprövningen hänsyn även bör tagas till djurskyddsintresset och djurägarens ideella intresse av skydd för hans hemdjur.

Då meningen med forumbestämmelsen i 4 § uppenbarligen är, att ägodelningsrätt skall vara uteslutande behörig för mål om skyldighet för järnväg att hålla stängsel till skydd för större hemdjur, föreslår utskottet en förtydligande redigering av bestämmelsen i fråga.

På grund av det anförda får utskottet hemställa,

att riksdagen — med förklaring att riksdagen funnit vissa ändringar böra vidtagas i det genom förevarande proposition framlagda lagförslaget — måtte för sin del antaga följande förslag till

(Kungl. Maj:ts förslag:)

(Utskottets förslag:)

L a g

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 oskäligen i förhållande till nyttan därav för betesbruket.

Innehavare av järnväg är, *där ej annat följer av vad nedan stadgas*, pliktig att hålla stängsel utmed järnvägen till skydd för större hemdjur (hästar och nötkreatur) under betesgång, såframt kostnaden för stängsel icke är oskäligen 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

(Kungl. Maj:ts förslag:)

(Utskottets förslag:)

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. Mål angående skyldighet för innehavare av järnväg att hålla stängsel till skydd för större hemdjur upptages av 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 gälla 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 §.

Har järnvägs innehavare före denna lags ikraftträdande ej uppfört

(Kungl. Maj:ts förslag:)

(Utskottets förslag:)

stängsel å viss bansträcka eller har, *beträffande bansträcka vid statens järnvägar, järnvägsstyrelsen* i enlighet med kungl. brevet *till styrelsen* den 18 november 1932 efter tillstyrkan av länsstyrelsen *upphört att hålla stängsel*, föreligger ej stängselskyldighet *enligt* 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 *stängselskyldighet ej föreliggande beträffande bansträcka vid statens järnvägar, varå järnvägsstyrelsen* efter tillstyrkan av länsstyrelsen *upphört att hålla stängsel*, skall vad i 5 § 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.

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 instämnes 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.

9 §.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1945.

(Kungl. Maj:ts förslag:)

(Utskottets förslag:)

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 *borttagits, 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.

Stockholm den 15 mars 1945.

På första lagutskottets vägnar:

K. SCHLYTER.

Vid detta ärendes behandling ha närvarit

från första kammaren: herrar *Schlyter, Gärde, Karl Emil Johanson, Westman, Karl Johan Olsson, Linnér* och *Ahkvist* samt fru *Sjöström-Bengtsson*;

från andra kammaren: herrar *Lindqvist, Hedlund* i Östersund, *Werner, Olsson* i Mellerud, *Berg, Landgren, Rylander* och *Sveningsson*.

Reservation

av herr *Linnér*.
