

# Regeringens proposition

## 2008/09:43



Avveckling av Stängselnämnden

Prop.  
2008/09:43

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 2 oktober 2008

*Fredrik Reinfeldt*

*Åsa Torstensson*  
(Näringsdepartementet)

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås ändringar i lagen (1945:119) om stängsel-skyldighet för järnväg m.m. Förslaget innebär att Stängselnämndens uppgifter överförs till den myndighet som regeringen bestämmer (prövningsmyndigheten). Avsikten är att den myndighet som i framtiden övertar Järnvägsstyrelsens uppgifter som tillsynsmyndighet på järnvägsområdet (Transportstyrelsen) ska vara prövningsmyndighet. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om avgifter för prövning av tvister. Prövningsmyndighetens beslut ska få överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2009.

1	Förslag till riksdagsbeslut .....	3
2	Förslag till lag om ändring i lagen (1945:119) om stängselskyldighet för järnväg m.m. ....	4
3	Ärendet och dess beredning .....	6
4	Bakgrund .....	6
4.1	Stängselnämnden .....	6
4.2	Närmare om Stängselnämndens uppgifter .....	6
4.3	Kostnader .....	7
5	Överväganden och förslag .....	7
5.1	Stängselnämnden upphör .....	7
5.2	Kostnaderna för förfarandet .....	10
5.3	Överklagande m.m. ....	11
5.4	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser .....	12
6	Konsekvenser .....	13
7	Författningskommentar .....	14
Bilaga 1	Promemorians lagförslag .....	15
Bilaga 2	Promemorians sammanfattning .....	17
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanser .....	18
Bilaga 4	Lagrådsremissens lagförslag .....	19
Bilaga 5	Lagrådets yttrande .....	21
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 2 oktober 2008. ....	22
	Rättsdatablad .....	23

# 1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2008/09:43

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1945:119) om stängselskyldighet för järnväg m.m.

2 Förslag till lag om ändring i lagen (1945:119) om stängsel-  
skyldighet för järnväg m.m. Prop. 2008/09:43

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1945:119) om stängsel-  
skyldighet för järnväg m.m.<sup>1</sup>

dels att 14 § ska upphöra att gälla,

dels att 13 och 15 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 16 §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**13 §<sup>2</sup>**

Fråga som avses i 11 § tredje stycket eller 12 § prövas av *stängselnämnden*, om kommunen och järnvägens innehavare *ej kunna* enas.

*Utan hinder av att nämnden avgjort fråga som avses i första stycket får kommunen eller järnvägens innehavare begära att nämnden på nytt skall pröva frågan, om ändrade förhållanden inträtt efter nämndens beslut eller eljest särskild omständighet föranleder att frågan omprövas.*

*Mot nämndens beslut får talan ej föras.*

Frågor som avses i 11 § tredje stycket eller 12 § prövas av *den myndighet som regeringen bestämmer (prövningsmyndigheten)*, om kommunen och järnvägens innehavare *inte kan* enas.

**15 §<sup>3</sup>**

*Parterna skola till lika delar ersätta statsverket för stängselnämndens kostnader i visst ärende.*

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för prövning av tvister enligt 13 §.*

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 14 § 1988:207.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1975:1010.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1975:1010.

*Beslut enligt denna lag av den  
prövningsmyndighet som avses i  
13 § får överklagas hos allmän  
förvaltningsdomstol.*

*Prövningstillstånd krävs vid  
överklagande till kammarrätten.*

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.
  2. Äldre bestämmelser tillämpas i fråga om ett ärende som handläggs av Stängselnämnden vid ikraftträdandet.

Departementspromemorian *Avveckling av Stängselnämnden* (Ds 2007:49), nedan kallad promemorian, har arbetats fram inom Näringsdepartementet. Promemorian, som innehåller förslag till hur Stängselnämnden kan avvecklas och dess uppgifter föras över till en annan myndighet, har remissbehandlats. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 1*. Promemorians sammanfattning finns i *bilaga 2*. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. En sammanställning av remissvaren finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2008/783/RS).

#### *Lagrådet*

Regeringen beslutade den 28 augusti 2008 att inhämta Lagrådets yttrande över det lagförslag som finns i *bilaga 4*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 5*. Lagrådet har lämnat förslaget utan erinran.

## 4 Bakgrund

### 4.1 Stängselnämnden

Stängselnämnden inrättades genom lagen (1975:1010) om ändring i lagen (1945:119) om stängselskyldighet för järnväg m.m., för att pröva vissa frågor om stängsel utmed järnväg (prop. 1975:67, bet. TU 1975:14, rskr. 1975:196).

Bestämmelser om nämndens sammansättning finns i 14 § lagen om stängselskyldighet för järnväg m.m. Nämnden består av ordföranden och två andra ledamöter. För ledamöterna ska det finnas ersättare. Ordföranden och ersättaren för denne ska vara eller ha varit ordinarie domare. Ledamöter och ersättare förordnas av regeringen för viss tid. Ytterligare bestämmelser om nämnden finns i förordningen (1975:1012) med instruktion för Stängselnämnden. Av 3 § nämnda förordning framgår att nämnden vid behov får anlita sekreterare eller annat biträde.

### 4.2 Närmare om Stängselnämndens uppgifter

Av 11 § första stycket lagen om stängselskyldighet för järnväg m.m. framgår att i fråga om en järnväg som är avsedd för allmän trafik beslutar kommun efter samråd med järnvägens innehavare i den mån det är påkallat från allmän synpunkt att stängsel inom kommunens område ska hållas utmed järnvägen till skydd för personer som bor eller uppehåller sig intill denna. Enligt paragrafens andra stycke är järnvägens innehavare skyldig att anordna, tillse och underhålla stängsel i enlighet med kommunens beslut. Av tredje stycket framgår att en sådan skyldighet inte

föreligger om hinder häremot möter av hänsyn till järnvägens drift eller på grund av annan särskild omständighet. Prop. 2008/09:43

I 12 § regleras hur kostnaden för anordnande, tillsyn och underhåll av stängsel ska fördelas. Kommunen ska betala nittio procent och järnvägens innehavare tio procent, utom i fråga om stängsel vid stations- eller bangårdsområde, där kostnaden ska fördelas lika.

Enligt 13 § första stycket ska Stängselnämnden pröva frågor om stängselskyldighet föreligger eller hur kostnaderna ska betalas, om kommunen och järnvägens innehavare inte kan enas. I paragrafens andra stycke anges när nämnden kan ompröva en tidigare avgjord fråga. Av tredje stycket framgår att nämndens beslut inte kan överklagas.

### 4.3 Kostnader

Stängselnämnden har ingen egen budget. Enligt 12 § förordningen med instruktion för Stängselnämnden bestrids kostnaderna för nämndens verksamhet från det under sjätte huvudtiteln uppförda anslaget Kommittéer m.m. efter utbetalningsbesked från nämndens ordförande eller ersättaren för denne.

Kansligöromålen för nämnden sköts av Näringsdepartementet och omfattar enligt Statskontoret 0,01 årsarbetskraft, dvs. ett par arbetsdagar per år (Statskontoret 2005:32 s. 116).

Av 15 § lagen om stängselskyldighet för järnväg m.m. framgår att parterna till lika delar ska ersätta staten för Stängselnämndens kostnader i ett visst ärende.

## 5 Överväganden och förslag

### 5.1 Stängselnämnden upphör

**Regeringens förslag:** Stängselnämnden ska upphöra. Tvister om stängselskyldighet ska prövas av den myndighet som regeringen bestämmer (*prövningsmyndigheten*).

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna** har tillstyrkt eller inte haft något att erinra mot förslaget.

### Skälen för regeringens förslag

*Behövs en särskild myndighet?*

Stängselnämnden inrättades därför att det fanns behov av ett fristående organ med uppgift att slita eventuella tvister mellan kommun och innehavare av järnväg i frågor som hängde samman med uppsättningen av stängsel m.m. Det bedömdes vara uteslutet att tvister av detta speciella slag skulle få avgöras av allmän domstol eller fastighetsdomstol (prop. 1975:67 s. 11 och 21).

Stängselnämnden har under den tid myndigheten har funnits bara prövat ett ärende i sak, genom ett avgörande den 10 oktober 1977. I övrigt består nämndens verksamhet i praktiken av att lämna information om gällande regler m.m. till berörda aktörer och andra intresserade. Det är tänkbart att vissa tvister kunnat biläggas genom rådgivning från nämndens ordförande, utan att något ärende behövt anhängiggöras.

Eftersom tvister av det slag det handlar om här är så sällsynta, framstår det som lämpligt att prövningen ligger på ett organ som redan har särskild kunnighet på järnvägsområdet. Frågan är emellertid om det fortfarande finns behov av en särskild stängselnämnd eller om en annan myndighet kan ta över nämndens uppgifter.

Som skäl för att avskaffa Stängselnämnden kan framför allt anföras att det är önskvärt med en överskådlig statsförvaltning. En myndighet med helt obetydlig verksamhet bör inte bibehållas om det inte finns särskilda skäl för detta. Att upprätthålla en särskild myndighet kan också antas medföra administrativt merarbete. Att avskaffa Stängselnämnden skulle därför kunna medföra en viss besparing för det allmänna, även om kostnaderna för att behålla nämnden är små.

#### *Prövning hos en annan förvaltningsmyndighet*

När Stängselnämnden inrättades fanns ingen fristående inspektionsmyndighet på järnvägsområdet. I detta avseende är läget nu ett annat. Järnvägsstyrelsen bildades 2004 bl.a. för att vara ett från infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag fristående regleringsorgan. Järnvägsstyrelsen utövar tillsyn över järnvägs- tunnelbane- och spårvägs-systemen. Myndigheten ska vidare verka för säkerheten inom systemen och för en effektiv järnvägsmarknad med en sund konkurrens samt för att de transportpolitiska målen uppnås. Enligt 2 § förordningen (2007:1028) med instruktion för Järnvägsstyrelsen ska myndigheten bl.a. utöva tillsyn och pröva tvister enligt järnvägslagen (2004:519) och järnvägsförordningen (2004:526). Det finns således numera en myndighet på järnvägsområdet som inte själv förvaltar järnvägar.

I förarbetena till 1975 års lagstiftning om stängsel till skydd för allmänheten framhölls att det här – om man bortsåg från enskilda järnvägar – gällde att avgöra tvister mellan olika organ för det allmänna (a. prop. s. 12). Detta påpekande har fortfarande viss giltighet. Det bör ändå tas med i bedömningen att den myndighet som prövar tvister om stängselskyldighet kan komma att meddela avgöranden som rör enskilds rätt. Detta skulle kunna vara skäl att föredra en prövning i en domstolsliknande myndighet som Stängselnämnden. Som framgått har emellertid Järnvägsstyrelsen redan som uppgift att pröva vissa tvister.

Vilka de tvister är som Järnvägsstyrelsen har att pröva, i egenskap av tillsynsmyndighet, framgår av 8 kap. 9 § järnvägslagen. Infrastrukturförvaltare är enligt järnvägslagen skyldiga att upplåta infrastrukturkapacitet på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor. Ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller den som har auktorisation för att organisera järnvägstrafik får till tillsynsmyndigheten hänskjuta tvister om huruvida en infrastrukturförvaltares beslut står i överensstämmelse med lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.



Som exempel kan nämnas beslut om kapacitetstilldelning och avgifter. Det kan bl.a. röra en fråga om infrastrukturförvaltaren utifrån bestämmelserna i lagen och sin egen järnvägsnätbeskrivning har tilldelat tåglägen på ett riktigt sätt eller om avgifterna är förenliga med de principer som fastställs i lagen.

Infrastrukturförvaltare är den som förvaltar järnvägsinfrastrukturen och driver anläggningar som hör till infrastrukturen. I Sverige är staten den största innehavaren av järnväg, och denna infrastruktur förvaltas och drivs av Banverket. I övrigt finns det relativt många enskilda järnvägar som drivs och förvaltas av andra än staten.

Det förekommer även i vissa andra sammanhang att en förvaltningsmyndighet prövar tvister som rör en enskilds rätt. Ett exempel är nätmyndighetens prövning av tvister om koncessionshavares skyldigheter enligt 3 kap. 6 och 7 §§ ellagen (1997:857).

Beslut som fattas av en förvaltningsmyndighet kan röra frågor där en enskild har rätt till domstolsprövning av civila rättigheter eller skyldigheter enligt artikel 6.1 i den europeiska konventionen den 4 november 1950 om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (*Europakonventionen*). Den rätten tillgodoses genom att myndighetens beslut kan överklagas till domstol. Tillsynsmyndighetens beslut i enskilt fall enligt järnvägslagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

I förarbetena till järnvägslagen anförs att tvistlösningen enligt 8 kap. 9 § inte i första hand ska liknas vid en process i allmän domstol, utan snarare är att jämföra med det förhållandet att en part anser att en infrastrukturförvaltares agerande inte är förenligt med lagens bestämmelser och påtalar denna brist för tillsynsmyndigheten (prop. 2003/04:123 s. 200). Tillsynsmyndigheten har då en skyldighet att vidta åtgärder för att utreda huruvida det ligger något i påståendet och fatta beslut i saken. Att den tvistlösning som Järnvägsstyrelsen har att utföra enligt järnvägslagen är av en delvis annan karaktär än den som sker i allmän domstol utesluter dock inte att Järnvägsstyrelsen kan pröva även andra tvister.

Med hänsyn till Järnvägsstyrelsens särskilda kompetens och att myndigheten redan har att pröva vissa tvister framstår det som lämpligt att Järnvägsstyrelsen tar över Stängselnämndens uppgifter.

### *Transportstyrelsen*

Regeringen har beslutat att bilda en ny trafikinspektionsorganisation. Den nya myndighetens namn ska vara Transportstyrelsen och dess kärnverksamhet ska vara normgivning, tillståndsgivning och tillsyn inom transportområdet och bl.a. omfatta krav på infrastruktur, fordon och fartyg, krav på organisationer och individer som ska verka i systemet, villkor för marknadstillträde, nyttjande av infrastruktur och andra funktioner, marknads- och konkurrensövervakning samt villkor för resenärer och de som köper godstransporttjänster. Den nya myndigheten ska inleda sin verksamhet den 1 januari 2009. Till de verksamheter som då ska föras över dit hör verksamheten vid Järnvägsstyrelsen.

Regeringen beslutade den 19 juli 2007 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att förbereda och genomföra bildandet av den nya trafikinspektionsorganisationen. Utredningen, som antagit namnet Transportstyrelseutredningen, har i sitt huvudbetänkande *Transportinspektionen – Ansvarslag för vägtrafiken m.m.* (SOU 2008:44 s. 425 ff.) gjort bedömningen att nuvarande Stängselnämndens uppgifter på ett naturligt sätt bör kunna inrymmas i den nya myndighetens verksamhet i enlighet med vad som har föreslagits i departementspromemorian.

Att Järnvägsstyrelsens uppgifter i framtiden överförs till den nya transportmyndigheten är inget hinder för att avskaffa Stängselnämnden på det sätt som föreslås i propositionen. Det är emellertid ett skäl till att inte i lagtexten peka ut den myndighet som ska pröva tvisterna. I stället bör det anges att frågorna ska prövas av den myndighet som regeringen bestämmer (*prövningsmyndigheten*).

## 5.2 Kostnaderna för förfarandet

**Regeringens förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om avgifter för prövning av tvister.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Kammarrätten i Stockholm* och *Sveriges Kommuner och Landsting* har ifrågasatt förslaget. Enligt kammarrätten är ett förfarande där prövningen i första instans avgiftsbeläggs främmande inom förvaltningsrätten. På flera ställen i promemorian antas att beslut om stängselskyldighet kan komma att röra frågor där enskild har rätt till domstolsprövning enligt artikel 6.1 i Europakonventionen. Under denna förutsättning framstår förslaget om en avgiftsbelagd prövning som anmärkningsvärt. Såsom anges i promemorian saknas vidare skyldighet för parter att ersätta staten för Järnvägsstyrelsens kostnader för prövning av de tvister som Järnvägsstyrelsen enligt nuvarande bestämmelser har att pröva. Det argument som framförts för en avgiftsbelagd prövning är att det inte kan uteslutas att en icke avgiftsbelagd prövning skulle medföra en ökning av antalet tvister som hänskjuts till myndigheten med ökade kostnader som följd. Kammarrätten anser inte att detta argument uppväger de negativa aspekter som anförts ovan. *Sveriges Kommuner och Landsting* anser att vardera parten bör stå för sina kostnader medan staten står för prövningsmyndighetens kostnader. *Järnvägsstyrelsen* har vänt sig mot uttalandet i promemorian om att det skulle vara förenat med svårigheter för myndigheten att beräkna kostnaderna för ett visst ärende.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt nuvarande bestämmelser ska parterna till lika delar ersätta staten för Stängselnämndens kostnader i visst ärende. Tvister om stängselskyldighet har hittills varit mycket sällsynta, och det finns ingen särskild anledning att anta att de ska bli vanligare i framtiden. Att ta bort skyldigheten att ersätta prövningsmyndighetens kostnader skulle därför sannolikt inte medföra annat än blygsamma kostnader för staten. Någon skyldighet för parterna att ersätta

staten för Järnvägsstyrelsens kostnader vid prövning av tvister finns inte heller enligt gällande bestämmelser.

Det finns emellertid skäl som talar emot att låta prövningsmyndighetens kostnader i ett visst ärende stanna på staten. Det kan inte uteslutas att en sådan ordning skulle medföra en ökning av antalet tvister som hänskjuts till myndigheten med ökade kostnader som följd. En möjlighet till särskild finansiering av sådana kostnader bör därför övervägas.

Med hänsyn till hur Stängselnämnden är organiserad kan det inte antas vara förenat med några särskilda svårigheter att beräkna kostnaderna för ett visst ärende. Dessa skulle sannolikt i huvudsak utgöras av arvode till nämndens ledamöter. Om prövningen i stället utförs av en myndighet som Järnvägsstyrelsen kan det emellertid vara oklart hur myndighetens kostnader ska beräknas på ett för parterna rättvisande sätt. Det är t.ex. inte klart i vilken utsträckning dessa bör belastas med kostnader för allmän administration, sammanträdeslokaler m.m. Sådana svårigheter kan undvikas genom att en möjlighet att ta ut avgifter för prövningen införs. Sådana kan bestämmas i förväg utifrån en schablonmässig bedömning av kostnaderna för ett ärende.

Som Kammarrätten i Stockholm har antytt kan ett förfarande där prövningen i första instans avgiftsbeläggs framstå som främmande inom förvaltningsrätten. Kostnaderna för förfarandet i Stängselnämnden ska emellertid även enligt gällande regler bäras av parterna. Staten bör inte i detta sammanhang ta på sig nya kostnader. I lagrådsremissen föreslås därför att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för prövningen.

### 5.3 Överklagande m.m.

**Regeringens förslag:** Prövningsmyndighetens beslut enligt lagen om stängselskyldighet för järnväg m.m. ska få överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätt.

Den särskilda bestämmelsen om ny prövning av tidigare avgjorda frågor ska slopas.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna** har tillstyrkt eller inte haft något att erinra mot förslaget. Enligt *Järnvägsstyrelsen* kan det genom den föreslagna bestämmelsen öppnas en möjlighet för andra än parterna att överklaga ett beslut av prövningsmyndigheten avseende stängsel till skydd för allmänheten. Frågan om stängsel invid järnväg har ibland stor betydelse för t.ex. boende intill järnvägen. Därmed kan dessa enligt Järnvägsstyrelsen ha rätt att överklaga myndighetens beslut i enlighet med 22 § förvaltningslagen (1986:223).

**Skälen för regeringens förslag:** Beslut i frågor om stängselskyldighet kan ha sådan betydelse för en enskild part att en rätt till domstolsprövning finns enligt artikel 6.1 i Europakonventionen. Detta är tydligt exempelvis om en enskild järnvägsinnehavare åläggs betalnings-

skyldighet för stängselunderhåll. Prövningsmyndighetens beslut i sådana frågor bör därför kunna överklagas till domstol.

Enligt 22 a § förvaltningslagen gäller som allmän regel att beslut av en förvaltningsmyndighet överklagas hos allmän förvaltningsdomstol och att prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten. Det saknas skäl att ha en annan ordning än den som anges i förvaltningslagen. Det kan också anmärkas att detta är den ordning som gäller för Järnvägsstyrelsens beslut vid prövning av tvister enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen.

Det bör överlämnas till rättstillämpningen att avgöra i vilken mån andra än parterna har rätt att överklaga prövningsmyndighetens beslut i stängseltvister. I detta sammanhang finns emellertid skäl att betona att en sådan rätt att överklaga inte är detsamma som en rätt att anhängiggöra ett ärende i första instans. En förutsättning för att en tvist ska bli föremål för prövning ska fortfarande vara att kommunen och järnvägens innehavare inte kan enas.

Av nuvarande 13 § andra stycket lagen om stängselskyldighet för järnväg m.m. framgår att en part får begära att Stängselnämnden på nytt ska pröva en fråga, utan hinder av att nämnden tidigare avgjort frågan, ”om ändrade förhållanden inträtt efter nämndens beslut eller eljest särskild omständighet föranleder att frågan omprövas”. Eftersom nämndens beslut inte kan överklagas innebär bestämmelsen att en ny prövning kan ske trots att ett tidigare beslut i samma fråga har vunnit laga kraft.

Ett förvaltningsavgörande har i vissa fall negativ rättskraft i den meningen att den i beslutet avgjorda frågan inte får upptas till förnyad prövning. Rättskraften har sålunda i ett sådant fall i stort sett samma innebörd som enligt rättegångsbalken. Beslut i flerpartsfall som påminner om tvistemål eller brottmål är i princip inte möjliga att ändra sedan de har vunnit laga kraft (se t.ex. RÅ 1993 ref. 76 och 2002 ref. 61). Det är tydligt att de stängseltvister som är aktuella här faller inom detta område. Bestämmelsen om ny prövning utgör således en avvikelse från vad som gäller i allmänhet.

Behovet av en särskild ordning för omprövning av tidigare avgöranden måste antas minska i och med att en möjlighet till domstolsprövning införs. Även trygghetsskäl talar för att avskaffa omprövningsmöjligheten, i synnerhet med hänsyn till att även enskilda kan vara parter. Det saknas sammantaget starka skäl för att behålla en ordning som avviker från de principer som i allmänhet gäller vid prövning av tvister.

#### 5.4 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

**Regeringens förslag:** De föreslagna lagändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2009. Äldre bestämmelser ska tillämpas i fråga om ett ärende som handläggs av Stängselnämnden vid ikraftträdandet.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna** har inte yttrat sig i denna del.

**Skälen för regeringens förslag:** En lämplig tidpunkt för lagändringarna att träda i kraft är den 1 januari 2009.

Om ett ärende handläggs av Stängselnämnden vid ikraftträdandet framstår det som rationellt att nämnden slutför prövningen av tvisten och då tillämpar de äldre reglerna. Prop. 2008/09:43

## 6 Konsekvenser

Med hänsyn till Stängselnämndens begränsade verksamhet kan dess avskaffande inte antas få några beaktansvärda konsekvenser.

Att Stängselnämndens uppgifter överförs till Transportstyrelsen kommer sannolikt inte att medföra några särskilda kostnader för den myndigheten. Eventuellt uppkommande kostnadsökningar kommer under alla förhållanden att vara så små att de utan vidare kan finansieras inom ramen för befintliga anslag.

*Järnvägsstyrelsen* har anfört att om den nya regleringen genomförs och om den i så fall kommer att medföra att andra än parterna kan överklaga, kommer antalet överklaganden sannolikt att få en inte alltför liten omfattning, då frågor om stängsel invid järnväg berör många människor. Hanteringen av överklagandena kommer enligt Järnvägsstyrelsen i sådant fall att medföra att kostnaden för dessa ärenden ökar jämfört med nuvarande nivå.

Den föreslagna regleringen kan inte antas medföra någon nämnvärd ökning av antalet stängseltvister. Antalet beslut i första instans kan därför förutsättas bli ytterst få, och detsamma kommer att gälla för antalet överklaganden. Det saknas därför anledning att anta att hanteringen av överklaganden kommer att medföra några beaktansvärda nya kostnader för de allmänna förvaltningsdomstolarna. Några resurser behöver därför inte tillföras domstolarna med anledning av det förslag som finns i denna proposition.

**13 §**

Paragrafen innehåller bestämmelser om prövningen av tvister mellan en kommun och en järnvägsinnehavare i frågor om stängselskyldighet enligt lagen föreligger eller hur kostnaderna för stängsel ska betalas. Ändringarna av bestämmelserna innebär i huvudsak att vad som nu gäller för Stängselnämnden i stället ska avse den myndighet som regeringen bestämmer (*prövningsmyndigheten*).

Någon särskild möjlighet till ny prövning i tidigare avgjorda frågor ska inte längre finnas. Vidare ska prövningsmyndighetens beslut kunna överklagas. I förslaget har därför de nuvarande andra och tredje styckena tagits bort.

Övervägandena finns i avsnitt 5.1 och 5.3.

**15 §**

Bestämmelsen i paragrafen behandlas i avsnitt 5.2.

**16 §**

Bestämmelserna i paragrafen behandlas i avsnitt 5.3.

**Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2009. Enligt övergångsbestämmelsen i *punkt 2* ska äldre bestämmelser tillämpas i fråga om ett ärende som handläggs av Stängselnämnden vid ikraftträdandet. Övervägandena finns i avsnitt 5.4.

## Förslag till lag om ändring i lagen (1945:119) om stängselkyldighet för järnväg m.m.

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1945:119) om stängselkyldighet för järnväg m.m.<sup>1</sup>

*dels* att 14 § ska upphöra att gälla,

*dels* att 13 och 15 §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att det i lagen ska införas en ny paragraf, 16 §, av följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

### *Föreslagen lydelse*

#### 13 §<sup>2</sup>

*Fråga* som avses i 11 § tredje stycket eller 12 § prövas av *stängselnämnden*, om kommunen och järnvägens innehavare *ej kunna* enas.

*Utan hinder av att nämnden avgjort fråga som avses i första stycket får kommunen eller järnvägens innehavare begära att nämnden på nytt skall pröva frågan, om ändrade förhållanden inträtt efter nämndens beslut eller eljest särskild omständighet föranleder att frågan omprövas.*

*Mot nämndens beslut får talan ej föras.*

*Frågor* som avses i 11 § tredje stycket eller 12 § prövas av *den myndighet som regeringen bestämmer (prövningsmyndigheten)*, om kommunen och järnvägens innehavare *inte kan* enas.

#### 15 §<sup>3</sup>

*Parterna skola till lika delar ersätta statsverket för stängselnämndens kostnader i visst ärende.*

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för prövning av tvister enligt 13 §.*

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 14 § 1988:207.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1975:1010.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1975:1010.

**16 §**

Prop. 2008/09:43

Bilaga 1

*Beslut av den prövningsmyndighet som avses i 13 § enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.*

*Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.*

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.
  2. Äldre bestämmelser tillämpas i fråga om ett ärende som handläggs av Stängselnämnden vid ikraftträdandet.



## Promemorians sammanfattning

Prop. 2008/09:43  
Bilaga 2

I denna promemoria lämnas förslag till ändringar i lagen (1945:119) om stängelskyldighet för järnväg m.m. Förslaget innebär att Stängselnämndens uppgifter överförs till den myndighet som regeringen bestämmer (prövningsmyndigheten). Avsikten är att Järnvägsstyrelsen eller den myndighet som i framtiden övertar Järnvägsstyrelsens uppgifter som tillsynsmyndighet på järnvägsområdet ska vara prövningsmyndighet. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om avgifter för prövning av tvister. Prövningsmyndighetens beslut ska få överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

## Förteckning över remissinstanser

Prop. 2008/09:43  
Bilaga 3

Efter remiss har yttranden över promemorian lämnats av Kammarrätten i Stockholm, Länsrätten i Dalarnas län, Banverket, Järnvägsstyrelsen, Transportstyrelseutredningen och Sveriges Kommuner och Landsting.

Förslag till lag om ändring i lagen (1945:119) om stängselkyldighet för järnväg m.m.

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1945:119) om stängselkyldighet för järnväg m.m.<sup>1</sup>

*dels* att 14 § ska upphöra att gälla,

*dels* att 13 och 15 §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att det i lagen ska införas en ny paragraf, 16 §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**13 §<sup>2</sup>**

*Fråga* som avses i 11 § tredje stycket eller 12 § prövas av *stängselnämnden*, om kommunen och järnvägens innehavare *ej kunna* enas.

*Utan hinder av att nämnden avgjort fråga som avses i första stycket får kommunen eller järnvägens innehavare begära att nämnden på nytt skall pröva frågan, om ändrade förhållanden inträtt efter nämndens beslut eller eljest särskild omständighet föranleder att frågan omprövas.*

*Mot nämndens beslut får talan ej föras.*

*Frågor* som avses i 11 § tredje stycket eller 12 § prövas av *den myndighet som regeringen bestämmer (prövningsmyndigheten)*, om kommunen och järnvägens innehavare *inte kan* enas.

**15 §<sup>3</sup>**

*Parterna skola till lika delar ersätta statsverket för stängselnämndens kostnader i visst ärende.*

*Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för prövning av tvister enligt 13 §.*

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 14 § 1988:207.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1975:1010.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1975:1010.

**16 §**

Prop. 2008/09:43

Bilaga 4

*Beslut enligt denna lag av den  
prövningsmyndighet som avses i  
13 § får överklagas hos allmän  
förvaltningsdomstol.*

*Prövningstillstånd krävs vid  
överklagande till kammarrätten.*

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2009.
  2. Äldre bestämmelser tillämpas i fråga om ett ärende som handläggs av Stängselnämnden vid ikraftträdandet.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2008-09-02

**Närvarande:** F.d. justitierådet Nina Pripp, regeringsrådet Nils Dexe och justitierådet Lars Dahllöf.

## **Avveckling av Stängselnämnden**

Enligt en lagrådsremiss den 28 augusti 2008 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i lagen (1945:119) om stängselskyldighet för järnväg m.m.

Förslaget har inför Lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Andreas Lindholm.

*Lagrådet* lämnar förslaget utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 2 oktober 2008.

Närvarande: Statsministern Reinfeldt, statsråden Olofsson, Odell, Husmark Pehrsson, Leijonborg, Larsson, Erlandsson, Torstensson, Björklund, Carlsson, Littorin, Malmström, Sabuni, Billström, Adelson Liljeroth, Björling.

Föredragande: Statsrådet Torstensson.

---

Regeringen beslutar proposition 2008/09:43 Avveckling av Stängselnämnden.

---

<b>Författningsrubrik</b>	<b>Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande</b>	<b>Celexnummer för bakomliggande EG-regler</b>
---------------------------	---	--

---

Lag om ändring i lagen (1945:119) om stängelskyldighet för järnväg m.m.	15 §	
---	------	--