



**SVEA HOVRÄTT**  
**Rotel 0602**  
**060204**

**Mål nr F 5174-14**

## **Rättelse/komplettering**

**Dom, 2015-02-05**

**Rättelse, 2015-02-05**

Beslutat av: hovrättsrådet Mikael Hagelroth

Rätt datum för domen är 2015-02-05



SVEA HOVRÄTT  
Mark- och miljööverdomstolen  
Rotel 060209

**DOM**  
2015-02-04  
Stockholm

Mål nr  
F 5174-14

### ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Växjö tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2014-05-05 i mål nr F 2789-13 (Lantmäteriets ärende nr H02168), se bilaga A

### KLAGANDE

Trafikverket  
781 89 Borlänge

### MOTPART

Karamåla vägsamfällighet

### SAKEN

Ersättning i anledning av fastighetsreglering

---

### MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Mark- och miljööverdomstolen ändrar mark- och miljödomstolens dom och Lantmäteriets beslut den 10 maj 2013 endast på så sätt att Trafikverket ska utge ersättning till Karamåla vägsamfällighet med 171 990 kr.

Det ankommer på Lantmäteriet att föra in ändringen i förrättningsakten.

---

Dok.Id 1182059

---

<b>Postadress</b>	<b>Besöksadress</b>	<b>Telefon</b>	<b>Telefax</b>	<b>Expeditionstid</b>
Box 2290 103 17 Stockholm	Birger Jarls Torg 16	08-561 670 00 08-561 675 50	08-561 675 59	måndag – fredag 09:00-15:00
		<b>E-post:</b> svea.avd6@dom.se www.svea.se		

**YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN**

**Trafikverket** har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska dels ändra mark- och miljödomstolens dom på så sätt att full avräkning för statsbidrag och kommunalt bidrag ska göras från ersättningen till Karamåla vägsamfällighet för samfällighetens merkostnader för väghållningen till följd av fastighetsregleringen, dels beräkna ersättningen utifrån en väglängd om 3 980 meter och att ersättning till Karamåla vägsamfällighet därmed ska utgå med 97 650 kr i stället för 395 000 kr.

**Karamåla vägsamfällighet** (vägsamfälligheten) har motsatt sig ändring av mark- och miljödomstolens dom.

**UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖDOMSTOLEN**

**Trafikverket** har anfört i huvudsak följande till stöd för sin talan. Genom fastighetsreglering har ett flertal obevakade järnvägsövergångar stängts. Vägsamfälligheten har på grund av det drabbats av en ökad kostnad för underhåll av den enskilda vägen som föreningen förvaltar. Vägsamfälligheten får bidrag till kostnaderna för drift av vägen. Bidraget från staten uppgår till 65 procent och från kommunen med 20 procent.

Mark- och miljödomstolen har gjort en felaktig bedömning. Om vederbörande bidragsmyndighet alltid ska pröva om uppburen ersättning ska anses reducera merkostnaderna för väghållning och ligga till grund för en bedömning av bidragets storlek blir det svårt att hantera praktiskt. Särskild registrering och enskilda, årliga bedömningar skulle krävas eftersom bidraget betalas ut årsvis i efterskott medan skadeersättning betalas ut som ett engångsbelopp. Bidragen beräknas utifrån en gemensam modell där bidragets storlek enbart styrs av vägens trafikklass, typ av slitlager och i vilken klimatzon den ligger. Beräkningen av bidraget styrs inom samma ramar i hela landet.

Tas ingen hänsyn till de bidrag som även fortsättningsvis kan förväntas utgå uppstår en överkompensation. I det aktuella fallet har Lantmäteriet visserligen tagit viss hänsyn till bidragen genom att avräkna hälften av bidragsbeloppet. Trafikverket menar dock att full avräkning med hela bidragen alltid ska göras från det belopp som en vägsam-

fällighet ska tillerkännas som ersättning för de merkostnader som uppstått till följd av en fastighetsreglering. Även om bidragen justerats något över tid finns det inget som tyder på att vägsamfällighetens möjligheter till bidrag kommer att ändras framöver. Bedömningen av vilken ersättning vägsamfälligheten är berättigad till för en merkostnad ska göras utifrån de faktiska förhållanden som gäller vid tidpunkten för bedömningen. Att det inte går att förutse exakt hur bidragen utvecklas i framtiden utgör inte skäl för en annan bedömning.

Ska den avräkning som gjorts vara korrekt i förhållande till vägsamfällighetens merkostnader krävs att de bidrag som idag utgår till samfälligheten omgående sänks till hälften eller justeras nedåt på annat sätt. Det innebär att modellen för beräkning av det årliga driftbidraget inte längre kan tillämpas och att möjligheterna till likabehandling därmed försämras.

Trafikverket ställer sig också frågande till varför domstolen är förhindrad att göra en justering av ersättningsbeloppet med vetskapen om att längden på den aktuella vägsträckningen rätteligen är kortare än vad Lantmäteriet utgått ifrån. En sådan justering innebär att ersättningsbeloppet blir lägre vilket inte är till nackdel för Trafikverket såsom klagande.

**Vägsamfälligheten** anser att Lantmäteriets ersättningsnivåer ska gälla eftersom det statliga och kommunala bidraget inte kan garanteras, då bidragen kan förändras genom politiska beslut.

## **MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL**

### **Utgångspunkter för prövningen**

En redogörelse för fastighetsregleringen finns i Lantmäteriets beslut. Lantmäteriet har genom fastighetsreglering beslutat om att servitut för järnvägsövergångar inom Emmaboda, Brinkarbo och Karamåla skifteslag ska ersättas med en planskild korsning strax söder om bebyggelsen vid Södra Brinkarbo. Nya vägar har anlagts för att lösa de transporter som tidigare företagits över de stängda järnvägsövergångarna. Rättigheter i form av servitut och gemensamhetsanläggningar har skapats där behov funnits.

Gemensamhetsanläggningen som förvaltas av Karamåla vägsamfällighet har ombildats (X) och fått en 3 980 meter längre vägsträcka. För de deltagande fastigheterna innebär det ökade drift- och underhållskostnader för vägen. Vägsamfälligheten har underhållsansvar för vägen. Genom det överklagade förrättningsbeslutet har Lantmäteriet bl.a. beslutat att samfällighetsföreningen ska få 395 000 kronor i ersättning som kompensation för de merkostnader som uppkommit genom utökat underhållsansvar för de nya vägarna.

Bidrag för drift av enskilda vägar lämnas genom statsbidrag och kommunala bidrag. I likhet med mark- och miljödomstolen finner Mark- och miljööverdomstolen det ostridigt i målet att det statliga och kommunala bidragen i detta fall uppgår till sammanlagt 85 procent av vägsamfällighetens driftskostnad, fördelat på 65 procent statliga och 20 procent kommunala. Frågan i målet är i vilken omfattning dessa bidrag ska påverka den ersättning som vägsamfälligheten ska få.

### **Vägens längd**

I målet har förekommit fyra olika uppgifter om den sammanlagda väglängden för vilken ersättning ska utges. Lantmäteriet har i det överklagade beslutet angett att förlängningen av väglängden uppgår till 3 980 meter efter den justering av vägsträckan som företagits men att även statsbidrag försvinner på en sträcka om 420 meter fram till fastigheten Y. Lantmäteriets slutsats är därmed att den sammanlagda väglängden för vilken ersättning ska utges därför blir 4 400 meter. Vid beräkningen av ersättningens storlek har Lantmäteriet emellertid, utan närmare angiven förklaring utgått från en längd om 4 200 meter. I yttrande vid mark- och miljödomstolen angav Lantmäteriet att vägens längd uppgår till ca 4 000 meter vid en grafisk kontrollmätning.

Trafikverket angav att vägsträckan efter att den färdigställts mätts upp till 3 980 meter.

Inledningsvis finner Mark- och miljööverdomstolen det utrett i målet att förlängningen av vägen uppgår till 3 980 meter. Det är ostridigt att ersättning ska utges för denna sträcka. Fråga är därmed om ersättning även ska utges för sträckan om 420 meter fram till Y. Mark- och miljööverdomstolen konstaterar att Trafikverket vid lantmåteriförrättningen yrkade att även sträckan fram till Y skulle med-

räknas och ersättas enligt samma principer som förlängningen av vägen. Med hänsyn till att Trafikverket under målets handläggning alltså medgivit att utge ersättning för dessa 420 meter samt med beaktande av att Trafikverket inte angett några omständigheter till stöd för att denna sträcka nu inte ska ersättas anser Mark- och miljööverdomstolen att ersättning i och för sig bör utges för hela sträckan, dvs. 4 400 meter. Av betydelse är emellertid principen om förbud mot s.k. reformatio in pejus. Förbudet innebär att en domstol i ett mål där endast en enskild part har överklagat inte får fatta ett beslut som för parten innebär en försämring jämfört med det överklagade beslutet. Av 27 § andra stycket lagen (1996:242) om domstolsärenden följer att nämnda princip kan sättas åt sidan när det, som i detta fall är det allmänna som har överklagat om det finns särskilda skäl. Några sådana särskilda skäl föreligger inte. Ersättningen ska därför beräknas utifrån den väglängd om 4 200 meter som legat till grund för underinstansernas beslut.

### **Rättslig reglering**

Den statliga bidragsgivningen för drift av enskild väg regleras i förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning. Frågor om driftbidrag prövas av Trafikverket och lämnas i mån av tillgång på medel. Bidragen betalas ut av Trafikverket i efterskott för kalenderår. Bidrag kan lämnas för vägar som inte är av obetydlig längd och som tillgodoser ett kommunikationsbehov för de fast boende, näringslivet eller det rörliga friluftslivet. Bidrag kan också lämnas för vägar som är av väsentlig betydelse som genomfartsvägar eller som uppsamlingsvägar för fritidsbebyggelse. Bidrag lämnas endast för sådana vägar som är ändamålsenliga med hänsyn till övriga vägar och om kostnaderna är skäligen med hänsyn till nyttan. I allmänhet gäller som villkor för statsbidrag att vägen hålls öppen för motortrafik för allmänheten.

Av Vägverkets föreskrifter om statsbidrag till enskild väghållning (VVFS 1990:4) framgår att statsbidrag lämnas till väg som utgör ett komplement till det allmänna vägnätet och som har någon av vissa specificerade funktioner, däribland väg för fast boende inom bebyggelseområde där vägen inte har funktion enbart som lokalväg, väg för normalt minst 25 fritidshus och där vägen utgör uppsamlingsväg för bebyggelsen samt väg för näringslivet respektive för det rörliga friluftslivet med en viss årsdygnstrafik. En beräknad skälig driftkostnad, som normalt utreds vart femte år, ska ligga till grund

för fastställande av det årliga driftbidraget. Bidragsprocenten för en väg avgörs av vilken kategori vägen ska hänföras till enligt nämnda specificerade funktioner.

Statsbidrag till drift och underhåll av enskilda vägar började lämnas år 1939 (se Vägverkets publikation 2001:36, Handbok för statsbidrag till enskild väghållning). Det behov som statsbidragen är avsedda att täcka är sådana som normalt tillgodoses av det allmänna antingen genom att staten svarar för anläggning och väghållning av allmänna vägar eller genom att statsbidrag lämnas till enskild väghållare (se NJA 2003 s. 683).

### **Avräkning för bidrag till drift av vägen ska göras**

En allmän skadeståndsrättslig princip är att samma skada inte ska ersättas mer än fullt ut. Huvudprincipen för socialförsäkringsförmåner och anställningsförmåner är att dessa avräknas från skadeståndet till dess värde vid den tidpunkt då skadeståndet fastställs. Samma princip bör gälla även i detta fall, dvs. att vägsamfälligheten inte ska dubbelkompenseras. Den ersättning till vägsamfälligheten som nu är föremål för prövning avser merkostnader som uppkommit genom utökat underhållsansvar för de nya vägarna. Det är alltså fråga om samma kostnad som kompenseras genom reglerna om statliga och kommunala bidrag till enskild väghållning. Mark- och miljööverdomstolen anser därför i likhet med Lantmäteriet att det vid beräkning av den ersättning som ska utgå till vägsamfälligheten ska göras avräkning för bidrag till drift av vägen.

Mark- och miljööverdomstolen konstaterar att driftbidragen fastställs enligt en standardiserad modell där bidragsprocenten avgörs av vilken kategori vägen ska hänföras till. Med beaktande härav är det inte en lämplig ordning att Trafikverket i varje enskilt fall ska pröva huruvida bidragens storlek ska reduceras med hänsyn till utbetald ersättning i anledning av fastighetsreglering.

### **Hur stort avdrag ska göras?**

Med hänsyn till att statsbidrag till enskild väghållning har lämnats sedan lång tid tillbaka och att bidragsgivningen är reglerad i förordning och föreskrifter samt med beaktande av det angelägna intresse som bidragen tillgodoser bedömer Mark- och miljööverdomstolen att det inte är sannolikt att bidragen kommer att upphöra eller att ersättningsnivåerna kommer att förändras i någon större utsträckning under överskådlig

tid. Till skillnad från Lantmäteriets bedömning anser därför Mark- och miljööverdomstolen att avräkning ska göras på den ersättning vägsamfälligheten erhåller med hela bidragsdelen för statsbidrag.

De kommunala bidragen till enskild väghållning är inte författningsreglerade. Varje enskild kommun avgör om bidrag ska lämnas och villkoren för dessa. Reglerna för denna bidragsgivning varierar därför mellan kommunerna (se prop. 1996/97:92 s. 51). Enligt Mark- och miljööverdomstolens bedömning finns därför en viss osäkerhet i hur förhållandena kan komma att utvecklas. Å andra sidan tillgodoser även de kommunala bidragen samma angelägna intresse som de statliga bidragen. Vid en sammantagen bedömning anser Mark- och miljööverdomstolen i likhet med Lantmäteriet att det är rimligt att avräkning ska göras på den ersättning vägsamfälligheten erhåller med hälften av de kommunala bidragen.

### Sammanfattning

Sammanfattningsvis medför nu gjorda bedömningar att vägsamfälligheten ska få ersättning för merkostnader för ökade väghållningskostnader enligt följande.

Vägförlängning	4 200 meter
Väghållningskostnad	10,91 kr/lpm
Avgår stadsbidrag 65 %	-7,09
Avgår 50 % av kommunalt bidrag	-1,09
Återstående årlig merkostnad	2,73 * 4 200 = 11 466 kr
Omvandling av årlig merkostnad till ett engångsbelopp genom multiplikation med faktor 15	11 466 * 15 = 171 990 kr

Lantmäteriets beslut såvitt avser ersättning till Karamåla vägsamfällighet samt mark- och miljödomstolens dom ska ändras i enlighet härmed.

Det får anses vara av vikt för ledning av rättstillämpningen att målet prövas av Högsta domstolen. Mark- och miljööverdomstolen tillåter därför med stöd av 5 kap. 5 § lagen (2010:921) om mark- och miljödomstolar att domen överklagas till Högsta domstolen.



**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga B

Överklagande senast den 2015-02-26

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Henrik Löv och Malin Wik, tekniska rådet Karina Liljeroos och tf. hovrättsassessorn Christoffer Sheats, referent.

Föredragande har varit hovrättsfiskalen Anders Wallin.



VÄXJÖ TINGSRÄTT  
Mark- och miljödomstolen

**DOM**  
2014-05-05  
meddelad i  
Växjö

Mål nr F 2789-13

**KLAGANDE**

Trafikverket  
Box 810  
781 28 Borlänge

**MOTPART**

Karamåla vägsamfällighet

**ÖVERKLAGAT BESLUT**

Lantmäterimyndighetens beslut 2013-05-10 i ärende nr H02168, se bilaga 1

**SAKEN**

Fastighetsreglering berörande järnvägsfastigheten Z och intilliggande fastigheter inom Emmabo, Brinkabo och Karamåla skifteslag m.fl. i Emmaboda kommun

---

**DOMSLUT**

Mark- och miljödomstolen avslår överklagandet.

---

Dok.Id 279367

---

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 81 351 03 Växjö	Kungsgatan 8	0470-560 100 E-post: mmd.vaxjo@dom.se	0470-560 125	måndag – fredag 08:00-16:30 -

**BAKGRUND**

10 maj 2013 beslutade lantmäterimyndigheten bl.a. om den ersättning som trafikverket skall ersätta Karamåla vägsamfällighet med, i samband med att järnvägsövergångar inom Emmabo, Brinkabo och Karamåla skifteslag skall ersättas med en planskild korsning straxt söder om bebyggelsen vid Södra Brinkabo. Beslutet innebär att Karamåla vägsamfällighet skall erhålla ett belopp om 395 000 kronor som ersättning för de merkostnader som uppkommer till följd av de nya vägar som anlagts för att lösa transporter som tidigare företagits över de stängda järnvägsövergångarna.

Beslutet har överklagats av Trafikverket.

**YRKANDEN M.M.**

Trafikverket har yrkat att Lantmäteriets ersättningsbeslut ändras på så sätt att, från beloppet avseende ersättning till Karamåla vägsamfällighet för merkostnader, full avräkning görs för statsbidrag och kommunalt bidrag till den enskilda väghållningen. Ersättningsbeloppet ska vidare baseras på en väglängd om 3 980 meter väg istället för 4 200 meter. Ersättningen till Karamåla vägsamfällighet ska således utgå med 97 650 kr istället för 395 000 kr.

Karamåla vägsamfällighet har motsatt sig Trafikverkets yrkande då man anser att lantmäteriets beslut skall stå fast eftersom de statliga och kommunala bidragen inte kan garanteras.

Trafikverket har till stöd för sitt överklagande anfört i huvudsak följande.

Lantmäteriet har gjort en felaktig bedömning. Samfälligheten har idag bidrag från både stat och kommun för driften av den enskilda vägen. Bidraget från staten uppgår till 65 % och det kommunala till 20 %, tillhoppa 85 % av föreningens driftkostnad. Föreningen står själva för 15 % av vägens driftkostnad.

Systemet med statsbidrag till enskild väghållning har funnits under överskådlig tid och såvitt känt planeras inte något upphörande av systemet. Trafikverket är den myndighet som beslutar om statsbidrag. Det är visserligen så att ersättningsnivåerna har justerats något över tid men någon ändring är inte planerad framöver.

Bedömningen som Lantmäteriet gjort torde även strida mot den grundläggande principen att dylik ersättning ska baseras på nuvarande och kända omständigheter. I all form av värdering som har sin grund i expropriationslagstiftningen görs värderingen utifrån de förhållanden som råder vid värderingstidpunkten och så ska även ske här. Samfälligheten har idag ett totalt bidrag på 85% av sin kostnader för underhållet. Beräkningen ska således utgå från denna faktiska omständighet och inte ett helt okänt framtida scenario. Att det inte går att förutse hur omständigheterna kommer att se ut i framtiden kan inte anses vara ett skäl att frångå denna princip.

Det främsta skälet till att den avräkning som skett inte är korrekt är vilka ändringar av bidragen som krävs för att motsvara Lantmäteriets beräkning. Detta går att i vart fall se på två sätt. Det första är att de bidrag som idag utgår till samfälligheten omgående skulle sänkas till hälften. Det andra beräknade sättet motsvarar situationen att nuvarande bidrag utgår i åtta år för att sedan helt försvinna (beräknat med en avkastningsränta på 4%). Det är inte troligt att någon av dessa förhållandevis exceptionella situationer kommer att inträffa under överskådlig tid.

Med hänsyn till ovanstående ska således avräkning ske med hela det bidrag som Karamåla vägsamfällighet erhåller i stats- och kommunbidrag från det belopp som samfälligheten ska tillerkännas som ersättning för ökat vägunderhåll.

Lantmäteriet har i yttrande angivit att vägens längd uppgår till 4000 meter vid en grafisk kontrollmätning.

### **DOMSKÄL**

Mark- och miljödomstolen har med stöd av 16 kap. 8 § första stycket fastighetsbildningslagen (1970:988) (FBL) avgjort målet utan sammanträde.

Parterna har beretts möjlighet att slutföra sin talan.

Mark- och miljödomstolen finner det ostridigt i målet att det statliga och kommunala bidragen uppgår till sammanlagt 85% av föreningens driftkostnad. Den centrala frågan blir då huruvida dessa bidrag ska beaktas vid bedömningen av hur stora de faktiska kostnaderna framgent blir för vägunderhållet efter den genomförda fastighetsregleringen. Lantmäterimyndigheten har därvid valt att helt bortse från bidragen vid beräkningen av det fördyrade vägunderhållet.

Lika med Lantmäterimyndigheten anser mark- och miljödomstolen att det måste bedömas som osäkert hur bidragsmöjligheterna kommer att gestalta sig i framtiden. Härtill kommer den omständigheten att det primära syftet med de statliga och kommunala bidragen torde vara att reducera väghållarens faktiska kostnader för vägunderhållet. Det synsätt som Trafikverket redovisat i målet synes närmast få den omvända effekten att bidragen reducerar de merkostnader för väghållningen som förorsakats genom åtgärder vidtagna av annan än väghållaren. Enligt mark- och miljödomstolens bedömning åligger det den som förorsakar skada och intrång av nu aktuellt slag att ersätta detta fullt ut. Det får sedan ankomma på vederbörande bidragsmyndighet att pröva huruvida uppburen intrångsersättning ska anses reducera de faktiska underhållskostnaderna och ligga till grund vid bestämmandet av ersättnings storlek.

Mark- och miljödomstolen delar därför Lantmäterimyndighetens bedömning att Trafikverket ska utge ersättning till vägsamfälligheten för de merkostnader som uppstår till följd av den genomförda fastighetsregleringen och att någon reduktion av beloppet med hänsyn till nu utgående statliga och kommunala bidrag inte ska ske.

Eftersom endast Trafikverket har överklagat Lantmäterimyndighetens beslut är domstolen förhindrad att, med anledning av vad som numera framkommit om längden på vägsträckningen, att göra en justering av ersättningsbeloppet till nackdel för klaganden.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga 2 (DV427)

Överklagande senast den 2014-05-26

Jonny Boo

Inge Jonsson

---

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Jonny Boo, ordförande, och tekniska rådet Inge Jonsson