

## Nr 28.

Ankom till riksdagens kansli den 2 april 1936 kl. 5 f. m.

### *Utlåtande i anledning av väckta motioner angående delning av mark, som förut använts till väg.*

Andra lagutskottet har till behandling i ett sammanhang förehaft tre inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nämligen nr 286 i första kammaren av herr *Sanne m. fl.* samt nr 471 i andra kammaren av herr *Olsson* i Staxäng *m. fl.* och nr 473 i samma kammare av herrar *Jeppsson* och *Nilsson* i Steneberg.

I motionerna I: 286 och II: 471, vilka äro likalydande, har hemställts, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag rörande lagbestämmelser, varigenom mark, som vid laga skifte avsatts till väg men som ej längre är för detta ändamål behöfelig, måtte kunna läggas till fastighet, inom vars ägo gränser marken är belägen.

I motionen II: 473 har föreslagits, att riksdagen hos Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning och förslag rörande åtgärder till underlättande av att mark till nedlagda allmänna vägar eller vid skifte för delägarnas gemensamma behov avsatta vägar, som ej längre användas såsom sådana, måtte kunna förvärfvas av ägarna till kringliggande fastigheter och införlivas med dessa fastigheter.

Beträffande de skäl, som anförts för de i motionerna framställda yrkandena, får utskottet hänvisa till motionerna.

Över motionerna har utskottet i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver begärt yttrande av *lantmäteristyrelsen*, som anfört:

De ifrågakarande motionerna äsyfta tillskapande av ett enkelt och billigt rättsmedel, varigenom, då enskild eller allmän väg anlagts i annan sträckning, än den förut haft, eller blivit överflödig genom tillkomsten av nya kommunikationsleder, den för vägändamål ej vidare behöfliga marken skulle kunna tillföras fastighet, inom vars gränser samma mark är belägen. Vad angår de allmänna vägarna har, såsom i den senare motionen anförts, det ifrågakarande spörsmålet på grund av en motion varit föremål för övervägande redan vid 1912 års riksdag, varefter frågan remitterades till vägkommissionen, som i sitt år 1916 avgivna betänkande behandlat saken under afdelningen om »Ägande- och dispositionsrätt till väg ('vägrätt')» sid. 352—374. Att i detta sammanhang närmare ingå på de äganderättsliga spörsmålen

anser styrelsen icke nödigt i vidare mån än att styrelsen anser sig böra understryka, att det ofta är synnerligen vanskligt att avgöra, vem som äger i allmän väg ingående mark. Att genom något allmänt lagstadgande undanröja råddande osäkerhet i berörda avseende torde icke vara möjligt, utan lärers såsom hittills i händelse av tvist saken få prövas av allmän domstol eller, om tvisten uppkommer i samband med jorddelningsförrättning och tvistens avgörande är av betydelse för förrättningens behöriga verkställande, av skiftesdomstol. Normerande för rättstillämpningen äro vissa prejudikat (N. J. A. 1910 sid. 7, 1916 sid. 630, 1926 sid. 119, 1929 sid. 121 och 561 samt 1933 sid. 409). Det vanligast förekommande fallet torde vara, att vägmarken blivit vid skifte eller annan jorddelningsförrättning undantagen för delägarnas gemensamma behov. Det därefter vanliga torde vara, att vägen tillhör den fastighet, inom vars gränser den är belägen. Endast mera sällan förekommer, att väghållningsdistriktet förvärvat eller kan styrka sig hava förvärvat vägmarken med äganderätt.

Varken 1912 års riksdag eller vägkommissionen voro böjda för införande av något slags okupationsförfarande beträffande mark, som ingått i nedlagd allmän väg. För sin del pekade kommissionen på den möjligheten att i skifteslagstiftningen införa förändrade bestämmelser om ägoutbyten till underlättande av att den vid ett vägföretag erforderliga nya marken skulle kunna tagas i byte mot mark, som ingått i den äldre vägen. Vidare framhöll vägkommissionen, hurusom den av kommissionen förordade bestämmelsen rörande vägrätt syntes kunna erhålla en viss betydelse jämväl för åstadkommande framdeles av mera tillfredsställande rättsförhållanden beträffande mark, som ingått i nedlagd väg, enär i och med nedläggandet vägrätten automatiskt upphörde och därmed jämväl den inskränkning i ägares eller brukares fria dispositionsrätt till marken, som föranletts genom vägrättens befintlighet.

I sitt yttrande den 28 april 1924 över jordstyckningskommissionens förslag till jorddelningslag framhöll lantmäteristyrelsen, att det vore av särskild betydelse att möjliggöra utbyte av mark, som använts till äldre väg, mot mark, som tagits i anspråk för nyanlagd sådan. Med föranledande härav tillkom stadgandet i 20 kap. 1 § andra stycket, enligt vilket ägoutbyte såsom särskild förrättning må äga rum för utbyte av äga, som inom skifteslag undantagits för delägares gemensamma behov, mot annan jord inom skifteslaget, där sådant av delägare yrkas, samt det prövas medföra övervägande nytta och kunna ske utan någon delägares förfång. Enligt skiftesstadgan kunde sådant ägoutbyte ske endast på grund av förening därom mellan delägarna, och sådan kunde oftast icke åstadkommas. En annan nyhet i jorddelningslagen, som är särskilt ägnad att möjliggöra sådan ägoreglering beträffande nedlagda vägar, som i motionerna avses, är möjligheten att vid såväl laga skifte (1 kap. 18 §) som ägoutbyte (8 kap. 2 §) i viss omfattning ersätta jord med penningar. Det är sålunda i allmänhet möjligt, att då en för gemensamt behov undantagen allmän eller enskild väg helt eller delvis nedlagts, verkställa laga skifte å vägmarken på sådant sätt, att en var av de i marken delägande fastigheterna, över vilka vägen sträcker sig, tilldelas vägmarken inom sitt område, och att därigenom eventuellt uppkommande överskott eller brist i ägotilldelningen regleras genom likvid i penningar. Emellertid äro vanligen icke alla fastigheter, över vilkas ägor vägen går, eller intill vilka vägen gränsar, delägare i vägmarken. Så förhåller sig oftast med exempelvis lägenheter, som tillkommit genom avstyckning eller avsöndring eller därmed jämförlig åtgärd. Att genom laga skifte tillföra sådan lägenhet vägmarken inom dess område är icke möjligt. Skiftet kan emellertid verksamt underlätta förvärv av vägmarken genom att denna tilldelas exempelvis stamfastigheten, med

vars ägare uppgörelse om försäljning sedan lättare kan träffas än med skifteslagets alla delägare. Vidare må framhållas att enligt den tolkning av stadgandena i 8 kap. 2 §, som givits genom Högsta domstolens utslag den 22 december 1934 (N. J. A. 1934 sid. 626), det, då särskilda omständigheter därtill föranleda, kan ifrågakomma, att vid ägoutbyte vederlag för äga helt utgår i penningar, givetvis dock med iakttagande av den i åberopade lagrum stadgade värdebegränsningen. Enligt styrelsens mening skulle fullgiltigt skäl för ett sådant förfarande föreligga i det fall, att en fastighet genomskäres av en nedlagd väg och vederlag i jord för vägmarken icke lämpligen kan lämnas. Om denna styrelsens åsikt är riktig, skulle alltså med ovan angiven begränsning föreligga möjlighet att genom ägoutbyte överföra vägmarken till fastighet, varinom den är belägen. Om sådant ägoutbyte kan genomföras mot sakägares bestridande torde dock vara ovisst.

Stadgandet i 8 kap. 2 § andra stycket rörande värdebegränsningen har följande lydelse: »Uppgår skillnaden i uppskattningsinnehåll emellan ägor, som finnas lämpligen böra utbytas mot varandra, till högst två procent av uppskattningsinnehållet av fastighet eller för flera ägolotter samfällt område, varifrån ägovidd med det högre uppskattningsinnehållet är avsedd att tagas, må ägorna dock utbytas mot varandra och vederlag för vad å ena sidan brister lämnas i penningar, där det prövas kunna ske utan någon delägares förfång.» Vare sig vägen (eller vägdel) utgör särskild fastighet — i sådant fall förvärvat av vägstyrelsen — eller samfällighet för skifteslaget, får alltså värdet av den vägmark, som genom ägoutbyte tillföres fastigheten, icke uppgå till mer än 2 procent av vägfastighetens eller vägsamfällighetens uppskattningsinnehåll. Detta är onekligen en mycket snäv begränsning, som högst väsentligt inskränker användningen av berörda enligt styrelsens mening synnerligen praktiska ägoutbytesförfarande. I det fall att vägen utgör en samfällighet synes begränsningen till och med vara alldeles omotiverat snäv, och är det styrelsens förhoppning att vid en blivande revision av jorddelningslagen en ändring på denna punkt skall kunna åvägabringas. Mest överensstämmande med grunderna för lagens övriga stadganden i berörda ämne vore, att i fråga om samfälld mark gränsen sattes till 2 procent av de i marken delägande fastigheternas uppskattningsinnehåll. Med en sådan ändring i fråga om värdebegränsningen skulle knappast i något fall hinder i nu berörda avseende möta mot att till en fastighet genom ägoutbyte överföra den inom densamma gränser belägna delen av en samfälld väg. I fråga om väg eller vägdel, som utgör fastighet, torde däremot ägobytesförfarandet knappast kunna genom lagstiftningsåtgärder göras nämnvärt mera användbart än det för närvarande är. Man kan ju exempelvis ej gärna låta vägfastigheten helt eller till större delen försvinna genom att därtill hörande mark överföres till andra fastigheter mot ersättning i penningar. Emellertid föreligger i detta fall knappast något behov av ägoutbyte, emedan man torde kunna förutsätta att vägstyrelsen i regel skall befinnas villig att till vederbörande fastighetsägare mot skälig ersättning överlåta den förutvarande vägmarken, vilken sedan kan avstyckas för sammanläggning med den fastighet, inom eller intill vilken den är belägen. Beträffande vägmark, som exproprierats, föreligger för övrigt enligt expropriationslagen lösningsrätt för stamfastighetens ägare.

Genom jorddelningslagen hava alltså redan öppnats ganska stora möjligheter att uti fall, som i motionerna avses, åstadkomma nödig ägoreglering. Dessa möjligheter hava emellertid tyvärr hittills i ganska liten omfattning utnyttjats. Anledningen härtill torde vara att söka huvudsakligen däri, att vederbörande fastighetsägare vanligen redan disponerar den nedlagda vägen utan särskild ersättning och därför är obenägen att väcka en fråga, som för

honom skulle medföra ej obetydliga kostnader för markens förvärvande samt för lantmåteriförrättning och sammanläggning. Där fråga är om allmän väg, beträffande vilken äganderätten är oviss, kommer därtill risken för långvarig och dyrbar rättegång. Det är alltså ganska förklarligt att något initiativ från fastighetsägares sida till frågans ordnande sällan tages. Vanligen saknas hos denne insikt om den risk, som kan vara förenad med att exempelvis uppföra byggnader å sådan icke till fastigheten hörande vägmark, varom här är fråga. Har längre tid förflutit, sedan vägen nedlades, utplånas för övrigt vägen ofta på marken, och därmed försvinner vanligen också minnet av eller vetskapen om vägens existens. Ej ovanligt är också att en vid jorddelningsförrättning för delägarnas gemensamma behov undantagen väg av någon anledning aldrig blivit byggd eller tagits i anspråk för vägändamål, och i sådant fall är det ännu lättare förklarligt, om ägaren till fastighet, varöver vägen sträcker sig, saknar kännedom om vägen och därför i god tro disponerar den undantagna vägmarken, som om han vore ägare till densamma. Synnerligen vanligt är i dylikt fall, att vägmarken inräknats i skedda upplåtelse från fastigheten av avsöndrade lägenheter, vilkas ägare sedan fått göra den obehagliga upptäckten att de uppfört byggnader eller gjort andra anläggningar å mark, som icke tillhör dem. Att dylika förhållanden medföra ej obetydliga risker för fastighetskrediten ligger i öppen dag, då byggnaderna ofta representera huvuddelen av en in-tecknad fastighets värde.

Vanligen aktualiseras de här exemplifierade spörsmålen först i samband med lantmåteriförrättning, som berör fastigheten, och rikets lantmätare torde därför hava förvärvat god erfarenhet om de olägenheter, som äro förknippade med det nuvarande låtgåssystemet. Flera överlantmätare och distriktslantmätare hava också vid skilda tillfällen i skrivelser till lantmåteristyrelsen uttryckt bekymmer över det nuvarande tillståndet på berörda område samt föreslagit utvägar till åstadkommande av en bättre ordning, vilka framställningar styrelsen har för avsikt att, i den mån de beröra jorddelningslagen, taga under övertvägande i samband med det inom styrelsen pågående arbetet med en framställning rörande revision av samma lag. Uti flera av lantmätarnas framställningar har saken setts i ett större sammanhang eller såsom en detalj av spörsmålet om de olägenheter av mångahanda slag, som ur lantmåterisynpunkt äro förbundna med det sätt, varpå för närvarande gamla vägar ombyggas och nya vägar anläggas. Sålunda har överlantmätaren i Uppsala län i samband med avgivande den 23 oktober 1933 av infortrat yttrande över en framställning från föreningen Sveriges överlantmätare rörande frågor om upprättande av karta över mark, som tages i anspråk på grund av lagen om vägrätt, samt om erforderliga åtgärder till förekommande av olägenheter, som uppstå genom befintliga gränsmärkens och stödpunkters förstoring vid vägbyggen, anfört bland annat följande:

»I detta län liksom i hela landet är vägbyggandet som bekant för närvarande synnerligen livligt. Nya allmänna vägar anläggas och gamla rätas. Den fastighetsindelning, som av ålder varit bestående eller tillkommit genom lantmåteriförrättningar blir därvid, särskilt vid vägrätningar, ofta rubbad såtillvida som kilar och remsor genom den nya vägen avskäras från fastigheternas övriga ägor. Dessa markbitar bliva i regel olämpliga att bruka tillsammans med de fastigheter, vartill de höra. Ofta kunna de däremot lämpligen brukas tillsammans med angränsande fastigheter. Så småningom komma sannolikt också sådana bitar att förenas med de angränsande fastigheterna. De gamla vägarna komma säkerligen även, i den mån de icke fortfarande komma att tjäna vägändamål såsom utfartsvägar, att framdeles på ett eller annat sätt förenas med angränsande fastigheter.

För att få mark- och vägbitars förening med angränsande fastighet lagligen genomförd fordras medverkan av lantmätare för utförande av ägoutbytes- eller av-

styckningsförrättning. Någon gång kommer kanske lagaskiftesinstitutet att anlitas. Härvid kommer även frågan om äganderätten till den gamla vägen, vilken fråga ofta är oklar, att utredas.

Dessa lantmåteriförrättningar böra emellertid helst utföras i sammanhang med eller omedelbart efter vägbyggandet. Gränserna för de gamla vägarna äro nämligen i regel ej utmärkta med råmärken och utplånas därför snart nog, varför vid senare utförda förrättningar, då kartorna över vägarna ofta äro gamla och otillförlitliga samt upprättade i liten skala eller helt saknas, osäkerhet kommer att råda angående gränserna för de gamla vägområdena.

Kostnaderna för de framtida lantmåteriförrättningarna komma att helt drabba jordägarna. Om förrättningarna utföras i sammanhang med vägbyggandet och innan uppgörelse träffats emellan väghållningsdistriktet och jordägarna angående ersättning för avstådd mark eller vägrätt och intrång, torde kostnaderna, såsom föranledda av vägbyggandet, skäligen böra betalas av väghållningsdistriktet. Detta torde i regel kunna erhålla vederlag härför genom minskade utgifter för marklösen eller vägrätt och intrång, vilket i synnerhet vid vägrätningar torde kunna ske, om den gamla vägen genom ägoutbyte flyttas in i den nya. I bägge parternas intresse torde alltså ligga att icke uppskjuta ifrågavarande lantmåteriförrättningars utförande. Såsom exempel på risken av uppskov härmed torde endast behöva erinras om, att sådana förlagda och till gränserna å marken utplånade allmänna vägar, som äro bysamfälligheter, i framtiden säkerligen ofta nog komma att bebyggas av ägare till omkringliggande mark med därav följande tvister.

För åstadkommande av ordning och reda i berörda förhållanden synes det mig nödvändigt, att bestämmelser utfärdades gående ut därpå, att lantmätlarna i sammanhang med vägmätningarna borde vara skyldiga att på väghållningsdistriktets bekostnad ex officio verkställa ifrågavarande ägoutbyten och avstyckningar i den omfattning, som prövas nödig. Kontroll härå borde utövas av överlantmätaren innan vägarbetena finge avsynas såsom slutförda.

Det finnes nog jordägare, och det är de större, som redan insett olägenheterna och riskerna för framtida kostnader av vägrättsinstitutet och de av väganläggningar föranledda rubbningar i fastighetsindelningen å marken. Sålunda är det mig bekant, hurusom ett av länets största jordägande aktiebolag i sina avtal med vägstyrelserna angående ersättningar i samband med nya väganläggningar alltid inrymmer den bestämmelsen, att vägstyrelsen skall vara skyldig att bekosta erforderliga lantmåteriförrättningar. Men de små jordägarna, som icke hava ett stort bolags tillgång till erfarenhet och insikter i juridiskt och ekonomiskt avseende, lära däremot sällan vara så förtänksamma.»

Tvivalsutan skulle det vara mycket förmånligt med en sådan omedelbar reglering på en gång av den oreda i arronderingen, som uppkommit genom vägbyggnaden, och särskilt må framhållas, att förrättningskostnaderna därigenom skulle bli ofantligt mycket lägre samt möjligheterna till en lämplig ägoanordning i många fall betydligt större än om regleringen sker successivt vid ett stort antal förrättningar. Den förnämsta vinsten vore dock, att en genomgående ägoreglering verkligen komme till stånd, vilket otvivelaktigt icke kan förväntas, om saken, såsom för närvarande är fallet, göres beroende av enskilt initiativ. En dylik förrättning skulle också åtminstone i viss omfattning möjliggöra förverkligandet av det från lantmåterisynpunkt mycket viktiga önskemålet om åtgärder för säkerställande av gränsmärken och andra markeringar, som till följd av vägbyggnad måste bortflyttas. Styrelsen anser därför det av överlantmätaren framställda förslaget vara väl förtjänt av att tagas under allvarligt övervägande. Framhållas må emellertid att en liknande procedur vore i än högre grad erforderlig vid framdragande av ny järnväg. Av den oreda i jordförhållandena, som flerstädes åstadkommit genom

i samband med järnvägsexpropriationer verkställda privata markbyten samt icke i laga ordning skedda marköverlåtelser, har lantmäteristyrelsen en ganska nedslående erfarenhet. Även vid byggandet av enskild väg kunna förhållandena stundom vara sådana, att det skulle vara förmånligt att kunna på en gång verkställa sådana ägoregleringar, som föranledas av att vägen skurit sönder fastigheterna, så att svårigheter vid brukningen uppstått.

Genom införande av ett obligatoriskt regleringsförfarande av antytt slag skulle man väl kunna för framtiden förebygga uppkomsten av missförhållanden, som här avses, men de redan existerande missförhållandena, vilka i de till styrelsen remitterade motionerna närmast avses, kunna icke på denna väg avhjälpas.

Slutligen anser sig lantmäteristyrelsen icke böra underlåta att framhålla, att väganläggningar säkerligen icke skulle åstadkomma så stor skada i de avseenden, som ovan berörts, om vid vägbyggnaders planläggning toges mera hänsyn till den bestående fastighetsindelningen än nu understundom sker. Angående denna sak har styrelsen i sitt den 31 oktober 1934 avgivna underdåliga utlåtande över 1931 års väg- och brosakunnigas betänkande anfört:

»I avseende på vägars förläggande i plan är det uppenbart, att trafiktekniska, byggnadstekniska och ekonomiska synpunkter i första hand måste bli avgörande, men i den mån dessa synpunkter tillåta, borde hänsyn även tagas till att den planerade vägen icke mera än nödvändigt kommer att försvåra brukningen eller nyttiggörandet av intill vägen liggande områden. Förutsättningen härför är emellertid kännedom om den berörda markens indelning i fastigheter och brukningsdelar samt jämväl om planerad jorddelning. Det saknas icke fall, där det förefaller som om vägar framdragits utan tillbörlig hänsyn till berörda förhållanden, vilket gjort en naturligt framvuxen fastighetsindelning mer eller mindre olämplig och därigenom medfört att markägarna fått lida ekonomisk skada eller att vägföretaget fått utgiva utöver marklösen även ersättning för skada och intrång. Det torde ingalunda vara uteslutet, att dessa olägenheter i ej få fall kunnat åtminstone i någon mån undvikas genom större hänsyn till bestående fastighetsförhållanden vid planläggning av vägföretag. I fall, där fastighetsförhållandena kunna tänkas påverka vägens planläggning, torde, vad angår rikets landsbygd, en medverkan från lantmäteriväsendets sida vara påkallad och kunna vinnas genom anlitan av vederbörande distriktslantmätare, utredning å länets lantmäterikontor eller inhämtande av överlantmätarens yttrande.»

Av den ovan lämnade översikten över sakläget på förevarande område torde omedelbart framgå, att de ifrågakvarande motionerna beröra ett mycket aktuellt problem, som kräver en mera radikal lösning än som är möjlig genom anlitan av laga skiftes- eller ägoutbytesinstitut, även om genom ändring av stadgandet i 8 kap. 2 § andra stycket jorddelningslagen möjligheterna att vid ägoutbyte ersätta jord med penningar vidgas på sätt ovan antytts. I motionen nr 473 i andra kammaren har såsom en utväg antytts tillskapande av en lösningsrätt, som finge utövas i enkla former exempelvis liknande dem, som komma till användning enligt ensittarlagen, och onekligen talar mycket härför. Härigenom skulle utom annat vinnas, att den inlösta vägmarken alltid bleve gravationsfri, och att alltså i detta hänseende hinder mot sammanläggning av vägmarken med vederbörande fastighet icke förefunnes. Sammanläggningsförfarandet kunde då göras obligatoriskt. Förrättningsproceduren borde vidare i görligaste mån förenklas och därigenom förbilligas. Detta kunde mycket effektivt ske bland annat genom ett stadgande att biträde av gode män icke vore erforderligt i annat fall än då sådant av sakägare påyrkades. Erfarenheten visar nämligen att vid dylika småförrättningar kostnaderna för gode människens biträde och resor stundom

uppgå till mer än hälften av den totala förrättningskostnaden. Då enligt 6 kap. 6 § fastighetsbildningslagen laga skifte å stadsjord kan ske utan biträde av gode män, torde knappast några betänkligheter kunna resas mot att de vanligen synnerligen enkla värderingar, om vilka det vid inlösen av förutvarande vägmark kan bliva fråga, såsom regel verkställas av lantmätaren ensam.

*Utskottet.* Av vad som anförts i motionerna samt i det av lantmäteristyrelsen över desamma avgivna yttrandet finner utskottet framgå, att starka skäl tala för, att åtgärder vidtagas för att underlätta att mark, som använts till vägar, vilka blivit nedlagda, emedan de ej längre varit behövlige som allmänna vägar eller som enskilda utfartsvägar, på ett enkelt och billigt sätt skulle kunna förvärvas av ägarna till de fastigheter, som gränsa intill vägmarken. Enligt utskottets mening bör frågan om de åtgärder, som i sådant hänseende kunna tillgripas, göras till föremål för en förutsättningslös utredning.

Utskottet får på grund härav hemställa,

att riksdagen, i anledning av motionerna I: 286, II: 471 och II: 473, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa en förutsättningslös utredning rörande frågan om åtgärder för att möjliggöra att mark, som använts till vägar, vilka blivit nedlagda, emedan de ej längre varit behövlige som allmänna vägar eller som enskilda utfartsvägar, må kunna på enklare och billigare sätt än för närvarande förvärvas av ägarna till de fastigheter, som gränsa intill vägmarken, samt för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen kan giva anledning.

Stockholm den 31 mars 1936.

På andra lagutskottets vägnar:

K. G. WESTMAN.

Vid ärendets behandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *K. G. Westman, Linder, Frändén, Sigfrid Hansson\**, *Sam Larsson, P. Sandström, Norman* och *Carlström*;

från andra kammaren: herrar *Hage, Sandström* i Sollefteå, *Molander\** och *Gardell* i Gahns, fru *Nordgren* samt herrar *Hassler, Hermansson* och *Johanson* i Huskvarna.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.