

## Nr 31.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändring i lagen den 12 maj 1917 (nr 189) om expropriation.

Genom en den 2 maj 1947 dagtecknad proposition, nr 241, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, har Kungl. Maj:t under återopande av propositionen bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll föreslagit riksdagen att antaga följande förslag till

## L a g

angående ändring i lagen den 12 maj 1917 (nr 189) om expropriation.

Härigenom förordnas, att 1, 87 och 88 §§ lagen den 12 maj 1917 om expropriation samt rubriken före 87 och 88 §§<sup>1</sup> skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Gällande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

1 §.

1 §.

Fastighet, som — — — utrymme däromkring;

13. för linbana, som är behövlig för ett företag av större gagn för orten; eller

13. för linbana eller oljeledning, som är behövlig för företag av större gagn för orten; eller

14. för tillgodoseende av fjällrenskötselns behov.

Särskild rätt — — — — till nationalpark.

5. Särskilda bestämmelser om expropriation för farleder och anläggningar för luftfart.

5. Särskilda bestämmelser om expropriation för farleder och oljeledningar samt anläggningar för luftfart.

87 §.

87 §.

Skall expropriation äga rum för inrättande eller förändring av farled eller av anläggning för luftfart, bestämme Konungen visst område för expropriationen.

Skall expropriation äga rum för inrättande eller förändring av farled, oljeledning eller anläggning för luftfart, bestämme Konungen visst område för expropriationen.

Prövas anledning — — — — — må ske.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 1 § se SFS 1942:356 samt av 87 och 88 §§ jämte rubrik se SFS 1945:856.

## 88 §.

Vad i 79 § samt 82—85 §§ är stadgat skall tillämpas beträffande expropriation för farleder och anläggningar för luftfart.

## 88 §.

Vad i 79 § samt 82—85 §§ är stadgat skall tillämpas beträffande expropriation för farleder, *oljeledningar* och anläggningar för luftfart.

*Denna lag träder i kraft dagen efter den, då lagen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.*

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 1 november 1946 tillkallade chefen för handelsdepartementet den 14 i samma månad som utredningsman numera statsrådet Karin Kock att jämte särskilda sakkunniga verkställa utredning rörande de ekonomiska och tekniska förutsättningarna för byggandet av en oljeledning från västkusten till hamn vid Östersjön eller Mälaren och därmed förknippade spörsmål (1946 års *oljeledningsutredning*). I skrivelse den 26 november 1946 till chefen för handelsdepartementet har utredningsmannen framhållit, att ehuru utredningen ännu icke slutförts, det dittills vunna arbetsresultatet likväl visade, att särskild lagstiftning rörande oljeledningar vore påkallad. Sålunda borde i lag bestämmas, att för anläggande av åtminstone mera betydande oljeledningar erfordrades tillstånd av Kungl. Maj:t, varjämte vissa ändringar borde vidtagas i expropriationslagen i syfte bl. a. att möjliggöra expropriation för oljeledningar.

Rörande lagstiftning i nu angivna hänseenden har därefter inom utredningen utarbetats en den 14 januari 1947 dagtecknad *promemoria* med förslag till lag angående koncession för vissa oljeledningar m. m. samt till lag angående ändring i lagen den 12 maj 1917 (nr 189) om expropriation. I promemorian framhålles till en början, att ehuru utredningen rörande en oljeledning från västkusten till östkusten ännu icke avslutats, under utredningsarbetet dock visat sig att starka skäl talade för att oljeledningar borde komma till stånd även i Sverige. Dylika ledningar vore av värde bl. a. ur militär synpunkt. I ett kritiskt läge kunde dessa fylla en viktig uppgift såsom komplettering av övriga trafikmedel. Även ur andra synpunkter än militära vore transport av olja genom särskilda ledningar den mest rationella lösningen av transportproblemet. Genom pumpning i rör undvekes arbete med forsling av emballage fram och åter, och för ledningarnas skötsel åtginge ett minimum av personal. Ökad oljeledning inom industrien skulle även medföra en avsevärd besparing av arbetskraft. I promemorian har vidare framhållits, att på flera håll inom landet syntes föreligga ett starkt intresse att utnyttja den utomlands långt uppdrivna oljeledningstekniken. Enligt vad i promemorian uttalas borde med hänsyn härtill — utan avvaktan på resultatet av den pågående utredningen rörande en oljeledning från västkusten till östkusten

— redan nu möjlighet till anläggning av för landet gagneliga oljeledningar beredas genom härför lämpad lagstiftning.

Enligt vad i promemorian framhålles kunde ett företag av så stor omfattning som en oljeledning genom landet icke genomföras — i varje fall ej utan orimliga kostnader — om icke rätt att tvångsvis taga mark i anspråk för ändamålet stode till buds. Vidare uttalas i promemorian den uppfattningen, att enligt 1 § 2 och 6 i expropriationslagen möjlighet förelåge att erhålla expropriationstillstånd för en sådan oljeledning, emedan denna uppenbarligen vore en anläggning för den allmänna samfärdselns främjande och dessutom ägde väsentlig betydelse för det allmänna. Beträffande åter en oljeledning, som endast avsåge att tillgodose ett enskilt företags intresse, torde däremot expropriation enligt gällande lag icke kunna medgivas. Sist angivna slag av ledningar — vilka i promemorian benämnas *enskilda oljeledningar* i motsats till *allmänna oljeledningar* varmed betecknas ledningar av väsentlig betydelse för det allmänna — kunde i regel antagas utgöra grenledningar från en allmän oljeledning. Skäl syntes tala för att expropriation i vissa fall borde kunna medgivas även för enskilda oljeledningar. Förutsättning härför borde emellertid vara att ledningen i fråga vore behövlig för ett företag av större gagn för orten.

I promemorian föreslås vidare vissa ändringar i expropriationslagen i syfte bl. a. att möjliggöra ett snabbare besittningstagande av mark som exproprieras för allmän oljeledning. Efter överbäggande av de olika konkurrerande intressen, som föreligga vid framdragande av en allmän oljeledning, finnes det i promemorian motiverat, att ledningen i expropriationshänseende jämföras med farled och flygplats, varav följer att ett snabbare expropriationsförfarande skulle komma att tillämpas även för allmän oljeledning, i det att den exproprierande finge taga marken i besittning, sedan stämning i expropriationsmålet utfärdats och pant eller borgen för expropriationsersättningen ställts. Vidare föreslås i promemorian, att åtskilliga nu gällande bestämmelser angående expropriation av nyttjanderätt till mark för elektriska svagströmsledningar skulle i vederbörande markägares intresse få tillämpning jämväl beträffande allmän oljeledning.

Över promemorian ha efter remiss *yttranden* avgivits av Svea hovrätt, Göta hovrätt, kommerskollegium — efter hörande av sprängämnesinspektionen, Stockholms handelskammare, handelskammaren för Örebro och Västmanlands län, Skånes handelskammare och handelskammaren i Göteborg — väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, järnvägsstyrelsen, lantbruksstyrelsen, överbefälhavaren, riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Stockholms, Göteborgs och Bohus, Örebro, Älvsborgs, Skaraborgs, Västmanlands, Värmlands och Uppsala län, statens bränslekommission, statens trafikkommission, oljeutredningen 1945, landsorganisationen i Sverige, Sveriges industriförbund, kooperativa förbundet och förenade svenska oljeimportörers aktiebolag. Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län har vid sitt yttrande fogat utlåtande från handelskammaren i Karlstad.

Föredragande departementschefen, statsrådet Zetterberg, har anfört följande.

»Såsom förut nämnts sker flerstädes utomlands transport av olja genom underjordiska ledningar. Det är antagligt att detta transportsätt skulle med framgång kunna tillämpas även i vårt land, åtminstone såvitt angår oljor av mera lättflytande beskaffenhet. Härigenom skulle tydligen vinnas en önskvärd avlastning från övriga transportmedel. Från flera håll har även anmälts intresse för anläggande av dylika ledningar och frågan om en ledning från västkusten till hamn vid Östersjön eller Mälaren är för närvarande föremål för undersökning inom 1946 års oljeledningsutredning.

De sålunda förefintliga planerna på anläggande av oljeledningar i vårt land aktualisera frågan om de rättsliga förutsättningarna för dylika företag. Dessa spörsmål ha upptagits till behandling i en inom nämnda utredning utarbetad promemoria. I denna föreslås till en början vissa ändringar i expropriationslagen i syfte att utvidga möjligheterna till expropriation av mark för oljeledningar samt att underlätta sådan expropriation. Vidare innefattar promemorian förslag om en särskild koncessionslagstiftning med avseende å oljeledningar.

Vad angår förslaget i förstnämnda del torde detta nu böra upptagas till prövning samt underställas innevarande års riksdag. Visserligen är frågan om en oljeledning från västkusten till ostkusten ännu under utredning och av hänsyn till en dylik ledning påkallas alltså för närvarande icke några lagstiftningsåtgärder. Enligt vad jag inhämtat föreligga emellertid planer rörande anläggande av ledningar av mindre utsträckning och ansökningar om expropriation för sådana ledningar torde kunna förväntas inom en nära framtid. Tydligt är, att förverkligandet av dessa planer kan bidra till uppkomsten av ett för hela landet värdefullt oljeledningsnät. Med hänsyn härtill synes det — utan avvaktan på resultatet av den pågående utredningen rörande en större stamledning genom landet — redan nu böra tillses att anläggandet av oljeledningar ej förhindras eller försvåras till följd av att därför lämpade regler i expropriationslagen icke stå till buds.

Den av utredningen förordade koncessionslagstiftningen bygger på den grundtanken, att det allmänna bör äga möjlighet till kontroll över det tilltänkta nya transportmedlet. Enligt förslaget skall därför frågan om anläggande av oljeledning som äger väsentlig betydelse för det allmänna vara beroende av tillstånd av Kungl. Maj:t, som vid koncessionsfrågans avgörande har att taga hänsyn till allmänna närings- och försvarspolitiska synpunkter. I princip ansluter jag mig till utredningens uppfattning i detta hänseende; för tillgodoseende av de betydande samhällsintressen som här göra sig gällande synes möjlighet för det allmänna att öva ett bestämmande inflytande över den kommande utvecklingen på området icke kunna undvaras. Emellertid möta i fråga om den närmare utformningen av en dylik koncessionslagstiftning åtskilliga spörsmål, till vilka jag icke nu är beredd att taga slutlig ställning. Det synes lämpligt att för vinnande av närmare hållpunkter avvakta resultatet av den pågående utredningen rörande den viktiga frågan

om en oljeledning från väst- till ostkusten. Förslaget till koncessionslagstiftning torde med hänsyn härtill icke böra föranleda lagstiftning vid innevarande års riksdag. Enligt min mening behöva inga nämnvärda olägenheter uppstå genom att förslaget i denna del sålunda tills vidare lämnas åt sidan. Redan den omständigheten att en oljeledning av större utsträckning knappast torde kunna komma till stånd utan att medgivande till expropriation av mark för ändamålet lämnas innebär viss möjlighet för Kungl. Maj:t att öva kontroll. Och i den mån särskilda säkerhetsanordningar äro påkallade med avseende å oljeledningar torde föreskrifter härom kunna meddelas i administrativ ordning.

Jag torde nu få övergå till att närmare behandla förslaget om ändringar i expropriationslagen. Härvid vill jag till en början erinra, att enligt 1 § 2 i denna lag fastighet må genom expropriation tagas i anspråk, förutom för allmän väg, järnväg, kanal eller annan farled med flera särskilt angivna ändamål, även för annan anläggning för den allmänna samfärdselns främjande. Jämlikt 6 i samma paragraf må vidare expropriation ske för sådant ändamål som är jämförligt med de under 2 nämnda och äger väsentlig betydelse för det allmänna. Såsom framhållits i promemorian läser med stöd av dessa bestämmelser — ehuru oljeledning icke särskilt nämnes bland expropriationsändamålen — expropriation kunna medgivas till förmån för oljeledning som främjar den allmänna samfärdseln eller eljest kan sägas äga väsentlig betydelse för det allmänna. För expropriation av mark för anläggande av oljeledning som kan hänföras till dessa slag av företag synes någon lagändring alltså icke erforderlig. Det kan emellertid ifrågasättas, om icke expropriationsmöjligheten bör utvidgas att avse även andra slag av oljeledningar. Även om en sådan ledning i första hand avser att tillgodose ett enskilt intresse, kan dock företaget, ehuru medelbart, tjäna även allmänna intressen. För främjande av dylika för landet gagneliga företag synes expropriation böra kunna medgivas. Jag vill erinra, att redan enligt gällande lagstiftning expropriation är medgiven ej allenast för ändamål, som innefatta ett direkt allmänt behov av synnerlig vikt, utan även i viss utsträckning för tillgodoseende av intressen som endast indirekt äro av betydelse för det allmänna. När det gäller att vinna en lämplig avgränsning av expropriationsmöjligheten i nu avsedda fall synes man såsom i promemorian förordats kunna anknyta till den nuvarande bestämmelsen i 1 § 13, enligt vilket lagrum som förutsättning för expropriation av linbana gäller, att den är behövlig för ett företag av större gagn för orten. Jag vill alltså föreslå, att expropriationsändamålen utvidgas att omfatta oljeledning som är behövlig för företag av betydelse som nu sagts.

I promemorian har vidare föreslagits, att vissa särbestämmelser skola införas med avseende å expropriation för oljeledning, som är av väsentlig betydelse för det allmänna. De föreslagna bestämmelserna avse dels att exproprierad mark må tagas i besittning tidigare än vad vid expropriation i allmänhet är fallet och dels att utvidgning av det ursprungligen bestämda

området för expropriationen må ske under vissa förutsättningar. I angivna båda hänseenden ansluter sig förslaget till de särbestämmelser som gälla om expropriation för farleder och anläggningar för luftfart. Vidare har i promemorian förordats, att vissa av de för elektriska svagströmsledning ar meddelade särbestämmelserna skola gälla även för oljeledningar.

Vad först angår frågan om tidigare tillträde av mark vill jag erinra, att enligt expropriationslagen gäller som huvudregel, att den egendom som är föremål för expropriation må tagas i besittning av den exproprierande först sedan rättens utslag i expropriationsmålet vunnit laga kraft och expropriationsersättningen nedsatts hos länsstyrelsen. Denna regel, att den slutligt bestämda ersättningen skall vara betald innan tillträde får ske, har självfallet tillkommit i markägarens intresse. Dock ha vissa undantag från denna regel medgivits. Sålunda må vid expropriation för bl. a. vissa kommunikationsanläggningar, däribland järnväg, farled och anläggning för luftfart, den exproprierande under vissa förutsättningar taga marken i besittning redan så snart stämning i expropriationsmålet utfärdats. Till skydd för markägaren äro emellertid vissa föreskrifter givna. Säkerhet för expropriationsersättningen skall sålunda ställas. Vid expropriation för järnväg och farled m. m. gäller såsom ytterligare förutsättning för tillträdesrätt i de fall, då ägaren finnes ha giltigt skäl för vägran att låta marken tagas i besittning utan att ersättning samtidigt gäldas, att sökanden hos länsstyrelsen nedsatt tre fjärdedelar av ett genom sakkunnig uppskattning bestämt ersättningsbelopp, vilken del får lyftas av sakägarna utan avvaktan på utslaget i målet.

Dessa undantagsbestämmelser om tidigare tillträde vid expropriation för vissa kommunikationsanläggningar äro föranledda av dessa företags ofta brådskande natur. Tydligt är, att även vid utförande av anläggningar för oljetransport skyndsamhet ofta kan vara påkallad. Då sådana anläggningar i regel torde medföra endast intrång av mindre betydelse å den egendom där de framdragas, synes ej heller sakägarnas intresse kräva vidhållande av regeln att ersättningen i sin helhet alltid skall erläggas senast vid tillträdet. Med hänsyn härtill synes det även vid expropriation för oljeledning böra finnas möjlighet för den exproprierande att under ett tidigare skede av expropriationsförfarandet erhålla tillträde till marken. Härvid lära tillräckliga skäl icke vara för handen att såsom i promemorian förordats göra skillnad mellan oljeledningar av väsentlig betydelse för det allmänna samt övriga ledningar, för vilka föreslagits expropriationsrätt. Vad angår det närmare innehållet i den ifrågasatta regeln synes denna lämpligen böra utformas i överensstämmelse med motsvarande stadgande i fråga om farleder och anläggningar för luftfart.

Medan vid expropriation i allmänhet expropriationsområdet skall av Kungl. Maj:t på förhand exakt bestämmas, äger vid expropriation för vissa kommunikationsanläggningar, däribland farleder och anläggningar för luftfart, Kungl. Maj:t befogenhet att, jämte det ett särskilt angivet område fastställles, lämna möjlighet till viss utvidgning av expropriationsområdet. Enligt 87 § expropriationslagen gäller sålunda vid expropriation för farleder och anlägg-

ningar för luftfart, att därest anledning prövas förefinnas att på grund av förhållanden, som icke kunna med säkerhet bedömas på förhand, under anläggningens utförande skall bliva av nöden att taga i anspråk jämväl mark utanför det bestämda området, Kungl. Maj:t äger bestämma, i vilken omfattning och under vilka förutsättningar sådan expropriation må ske. Även vid expropriation för oljeledning torde i vissa fall svårigheter föreligga att på förhand exakt bestämma expropriationsområdets omfattning. Under arbetets gång kan det visa sig nödvändigt att göra en mindre avvikelse från den ursprungligen bestämda sträckningen. Med hänsyn härtill torde, såsom i promemorian förslagits, ifrågavarande bestämmelse böra äga giltighet även vid expropriation för anläggning för oljetransport. Då det torde kunna förutsättas att en sådan möjlighet till utvidgning av expropriationen kommer att medgivas endast då starka skäl tala därför och under iakttagande av markägarnas behöriga intressen, synes någon invändning från rättssäkerhetssynpunkt icke kunna riktas mot den föreslagna utsträckningen av stadgandets tillämplighetsområde. Även i övrigt torde de för farleder och anläggningar för luftfart meddelade särskilda bestämmelserna böra erhålla tillämpning vid expropriation för oljeledningar.

I promemorian ävensom i ett par yttranden har vidare förslagits, att vissa vid expropriation för elektriska svagströmsledning ar avsedda särbestämmelser skulle gälla jämväl för oljeledning ar. Dessa bestämmelser avse bl. a. att möjliggöra ett förenklat expropriationsförfarande. Jag finner det emellertid icke tillrådligt att för närvarande andra särbestämmelser införas med avseende å oljeledning ar än jag förut förordat. I detta sammanhang må påpekas, att även om det intrång som orsakas av en oljeledning i regel är jämförelsevis obetydligt, större olägenhet dock i allmänhet lär tillfogas markägaren än vid framdragande av en elektrisk svagströmsledning. När framdeles närmare erfarenhet vunnits rörande anläggningar för oljetransport, torde få tagas under övervägande om ytterligare särbestämmelser äro av behovet påkallade.»

*Lagrådet* har lämnat förslaget utan erinran.

Utskottet har icke funnit anledning till erinran mot det genom propositionen framlagda lagförslaget och får därför hemställa, *Utskottet.*

att riksdagen måtte bifalla förevarande proposition.

Stockholm den 20 maj 1947.

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN.



*Vid ärendets behandling ha närvarit*

från första kammaren: herrar Norman, Holmbäck, Linder, Wistrand, Forslund, Löfvander, Björkman och Söderkvist;

från andra kammaren: herrar Olovson i Västerås, Hedlund i Rådom, Larsson i Östersund, Andersson i Gisselås, fru Västberg, herrar Andersson i Eskilstuna, Lundberg och fru Sandström.