

## Nr 44

### *Utlåtande i anledning av väckta motioner om nedskrotning av bilar.*

Andra lagutskottet har till behandling förehaft två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 161 i första kammaren av herr *Mårtensson m. fl.* samt nr 189 i andra kammaren av herr *Svenning m. fl.*

I motionerna, vilka är likalydande, behandlas de problem, som föranledes av anhopningarna av kasserade bilar på vissa platser samt andra frågor, som sammanhänger med nedskrotning av bilar. I motionerna har hemställts,

»att riksdagen måtte besluta vidtaga lämplig åtgärd för avlägsnande eller minskande av de i motionerna anförda olägenheterna».

Över motionerna har utskottet i den ordning 46 § riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttranden från kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och länsstyrelsen i Uppsala län, varjämte utskottet inhämtat yttranden från Svenska stadsförbundet och Svenska landskommunernas förbund.

### **Gällande bestämmelser**

I *naturskyddslagen den 21 november 1952 (nr 688)* finnes bestämmelser till skydd för landskapsbilden och till skydd mot nedskräpning. Enligt 19 § hör, om arbetsföretag, som avser annat än bebyggelse, kan komma att väsentligt ändra landskapsbilden, samråd ske med länsarkitekten eller den han anvisar. Länsstyrelsen äger vid vite förelägga företagaren att vidtaga de åtgärder som, utan att vara oskäligt betungande, må anses erforderliga för att begränsa eller motverka skada på landskapsbilden (20 §). Envar skall tillse att han ej skräpar ned i naturen med glas, papper, avfall eller annat, så att därav kan uppkomma otrevnad eller skada för annan (26 §). Har på viss plats i naturen skräpats ned eller eljest osnyggats och har därav för närboende eller andra uppkommit obehag av betydelse eller uppenbar fara för skada till person eller egendom, äger länsstyrelsen, i den mån det kan ske utan oskäligt betungande, vid vite ålägga den som vållat eller eljest är ansvarig för nedskräpningen att iordningställa platsen samt vidtaga erforderliga förebyggande åtgärder för framtiden (27 §). Den som bryter mot förbud eller föreskrift som meddelats med stöd av naturskyddslagen straffas med dagsböter. Har någon åsidosatt förbudet mot nedskräpning och har förseelsen varit ägnad att för annan medföra obehag av någon betydelse

1 — *Bihang till riksdagens protokoll 1961. 9 saml. 2 avd. Nr 44*

denhet eller uppenbar fara för skada till person eller egendom, straffas med böter högst 300 kronor.

*Hälsöwardsstadgan den 19 december 1958* innehåller regler bland annat om renhållning. Enligt 1 § jämförd med 53 § åligger det kommun att anordna allmän avstjälpningsplats. Uttalanden i motiveringen i proposition nr B 46 år 1958 ger vid handen, att kommuns skyldighet att omhändertaga avfall är begränsad till att avse hushållsavfall.

I *vägtrafikförordningens* 19 § 2 mom. finnes regler om fordonsägares åligganden för det fall att motorfordon icke längre är i sådant skick att det kan brukas i trafik. Har registrerat fordon förstörts eller har med fordonet vidtagits åtgärd, på grund varav kan antagas, att fordonet icke vidare kommer att brukas såsom registreringspliktigt fordon, skall ägaren inom tre veckor från det han fått vetskap om dylikt förhållande göra anmälan därom hos länsstyrelsen för fordonets avförande ur bilregistret. Underlåtenhet att göra anmälan bestraffas med böter, högst 300 kronor (65 § 4 mom.)

### Remissyttrandena

*Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har anfört:

Frågan om nedskrotning av bilar och behandlingen av uttjänta bilar, som av ägarna kvarlämnas på allmän plats, är av stort intresse för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i styrelsens egenskap av central myndighet såväl för vägväsendet som för bilbesiktningsväsendet. Sålunda har styrelsen i avsikt att diskutera detta problem med olika intresserade parter hållit sammanträde i Stockholm den 25 januari 1961, därvid frågan belystes ur olika synpunkter. Styrelsen kommer att även framdeles med uppmärksamhet följa utvecklingen.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 14 oktober 1960 tillkallade statsrådet och chefen för jordbruksdepartementet den 21 oktober 1960 en utredningsman rörande naturskyddslagstiftningen m. m. (1960 års naturvårdsutredning). Kungl. Maj:t har den 4 november 1960 till utredningen överlämnat bl. a. framställning den 22 juli 1960 från Svenska Naturskyddsföreningen om lämpliga åtgärder mot »bilkyrkogårdarna» och mot nedskräpningen med skrotbilar i naturen. Framställningen skall tagas i övervägande vid fullgörandet av utredningsuppdraget.

Med hänsyn till vad sålunda redan beslutats i denna fråga synes förevarande motioner ej behöva föranleda någon riksdagens vidare åtgärd.

*Länsstyrelsen i Uppsala län* tillstyrker att de i motionerna aktualiserade problemen göres till föremål för en förutsättningslös utredning samt anför:

Det inledningsvis i motionerna berörda problemet med de s. k. bilkyrkogårdarna har här i länet aktualiserats främst genom det stora upplaget av skrotbilar vid Vaksala kyrka. Länsstyrelsen har nedlagt ett omfattande arbete på att söka få till stånd en förbättring av förhållandena på denna plats. Med hänsyn till den omfattning upplaget fått torde det få anses vara omöjligt att framtvunga en förflyttning av detsamma. Däremot hoppas läns-

styrelsen kunna åstadkomma en begränsning av området i samband med den utbyggnad av förråden och inhägnad av området, som ur skyddssynpunkt visat sig nödvändig för ägaren. — Även på andra platser i länet har emellertid på senare tid uppkommit anhopningar av skrotbilar på platser, som ur allmän synpunkt icke kan anses lämpliga för ändamålet. I de fall där planbestämmelser saknats har myndigheterna i allmänhet stått maktlösa. Antalet övergivna bilvrak, uppställda på städernas gator och ute i naturen, har också visat en tendens att stiga. Här skulle man visserligen i vissa fall ha möjlighet att komma till rätta med problemet genom naturskyddslagens bestämmelser om nedskräpning, men det förutsätter att man känner till fordonsägaren. Genom en så enkel åtgärd som att montera bort bilens registreringsnummer och eventuell namnplåt torde denne i allmänhet vara skyddad för upptäckt. Vidare torde det vara så att bilar av detta slag ofta äges av personer, som inte har något intresse av att iakttaga vägtrafikförordningens registreringsbestämmelser. Med tanke på den ökning av antalet uttjänta bilar, som kan förväntas inom de närmaste åren, måste emellertid snabba åtgärder vidtagas för att komma till rätta med problemet med skrotbilarna. Länsstyrelsen tillstyrker därför att frågan göres till föremål för en förutsättningslös utredning.

En tänkbar utväg att få kontroll över bilkyrkogårdarna inom icke planlagda områden skulle vara antingen att utvidga bestämmelserna i 22 och 23 §§ naturskyddslagen att gälla även för upplag av detta slag eller att göra 65 § byggnadsstadgan tillämplig på dessa.

När det gäller enstaka av vederbörande ägare övergivna bilvrak är en lösning av problemet svårare att finna. Motionärernas förslag att avföring ur bilregistret icke skall få ske utan att vederbörande företer intyg om nedskrotning eller annat tillfredsställande omhändertagande torde icke komma att få avsedd effekt. Som förut nämnts äges bilar av detta slag ofta av personer, som icke har något intresse av att efterkomma vägtrafikförordningens registreringsbestämmelser. Det föreslagna kravet på intyg skulle i sådana fall endast få till följd att länsstyrelsen år efter år tvingades att debitera bilskatt, som sedan icke kunde indrivnas. Vidare bör påpekas att en bilägare har rätt att mot en avgift av 5 kronor få sitt fordon infört i bilreservregistret. Där får det sedan kvarstå i tre år, varefter det avföres. — Inte heller ett register över bilarnas motornummer, varigenom man skulle kunna spåra bilarnas ägare, torde vara av något större värde. Ett sådant register måste av naturliga skäl vara centralt och skulle bli i högsta grad otympligt. Vidare torde det vara en lätt sak att göra motornumret oläsligt, åtminstone utan kriminalteknisk undersökning.

En möjlighet att komma till rätta med problemet skulle kanske vara att man föreskrev att ett visst belopp — 100 à 200 kronor — deponerades då en bil registrerades. Motsvarande belopp skulle sedan återbetalas när bilen avfördes ur bilregistret, under förutsättning att det därvid visades att bilen omhändertagits på tillfredsställande sätt. I de flesta fall skulle ägaren då få ett intresse av att få bilen omhändertagen även om den saknade skrotvärde. Vidare torde man därigenom kunna förvänta vissa fördelar ur trafik-säkerhetssynpunkt. En depositionsavgift av den storlek som ovan nämnts skulle nämligen få till följd att priset på de sämsta och trafikvådligaste s. k. raggarbilarna förhöjdes så att de knappast skulle få några köpare.

Någon möjlighet att helt eliminera problemet torde emellertid knappast finnas. Även om införandet av ovannämnda depositionsavgift skulle visa

sig politiskt genomförbart eller någon annan lösning skulle framkomma så kommer det säkerligen ändå i framtiden att finns personer, som av en eller annan orsak finner det lämpligast att göra sig av med en uttjänt bil genom att övergiva den. Det måste då bli det allmännas sak att taga hand om bilvraket. På sätt som framhållits i landsfiskalsföreningens yttrande bör dock förfaringssättet kunna förenklas. Det torde saknas anledning att tillämpa hittegodslagens bestämmelser på denna egendom, för vilken kostnaderna för omhändertagande och vård sällan kan väntas stå i rimlig proportion till värdet. I stället bör det räcka med ett konstaterande att bilen är övergiven och att den icke är stulen, varefter den bör kunna undanskaffas på lämpligt sätt. Skyldighet att sörja för omhändertagandet av övergivna bilvrak, vars ägare icke kan anträffas, bör åvila polismyndigheten, och kostnaderna bör förslagsvis utgå ur automobilskattemedlen eller ur den fond, som skulle uppkomma genom eventuellt införande av en depositionsavgift.

Länsstyrelsen i Uppsala län har vid sitt remissyttrande fogat yttranden av landsfiskalsföreningen och länsarkitekten i länet. *Föreningen Uppsala läns landsfiskaler* anför:

Enligt föreningens mening kommer man icke till rätta med de s. k. bilkyrkogårdarna genom att lagstifta om tvång för den enskilde fordonsägaren att vid avregistrering på grund av nedskrotning förete intyg om att skrotbilen omhändertagits på ett tillfredsställande sätt. Det övervägande antalet fordon som hamnar på bilkyrkogårdar torde redan vara avregistrerade. Bilkyrkogårdarna äro en form av industriell rörelse, som bedrivs av näringsutövare för tillvaratagande av delar och skrot från uttjänta fordon. Gällande byggnadslagstiftning torde lämna tillräckligt utrymme för reglering av de problem som kunna vara förenade med anordnandet av uppdrag av skrotbilar, s. k. bilkyrkogårdar.

Det verkliga problemet ligger, enligt föreningens mening, däri, att den enskilde bilägaren, sedan hans fordon tjänat ut, vind för våg lämnar sitt fordon på allmän plats, väg eller gata. Härvid tillser han givetvis att fordonet ej går att identifiera i fråga om tillverkningsnummer, registrering e. d.

Denna tendens har under årens lopp visat stegring och är det att förvänta att problemet i en snar framtid blir än större.

Omhändertagande genom det allmännas försorg av på sådant sätt övergivna skrotbilar torde numera ske med tillämpning av hittegodslagens bestämmelser. Dessa nödvändiggör ett ganska omständligt förfarande beträffande dessa skrotbilar, vilka i de allra flesta fall ha mycket obetydligt värde, oftast ej ens uppgående till den kostnad som är förknippad med omhändertagandet. Det får anses mindre tillfredsställande att behandla sådan uppenbarligen övergiven egendom som hittegods och därmed åsamka det allmänna icke ringa kostnader genom att tvingas tillämpa de bestämmelser i fråga om förvaring, kungörande etc., som gäller för hittegods.

Föreningen har ingenting att erinra mot av motionärerna föreslaget tillägg till 19 § 2 mom. vägtrafikförordningen, men vill uttala tvivel om effekten av en sådan bestämmelse.

Det är att befara att man ändå i stor utsträckning får dragas med det problem som dessa å allmänna platser uppställda skrotbilar utgör. Att finna en patentiösning till undvikande av problemet torde f. n. icke låta sig göra. Det gäller då att skapa möjligheter att undanröja uppkomna miss-

förhållanden eller åtminstone göra problemet mindre. Enligt föreningens mening vore det önskvärt med särskilda föreskrifter, gärna genom utvidgning av hittegodslagen, med bestämmelser om huru med nu aktuell egen- dom skall förfaras. Förslagsvis bör föreskrifterna gå ut på att motorfordon, som kan antagas hava övergivits av sin ägare och anträffas på allmän väg, gata eller offentlig plats och uppenbarligen har ringa eller intet värde, må av polismyndigheten omhändertagas och undanskaffas på lämpligt sätt utan tids- eller kostnadskrävande formaliteter.

#### *Länsarkitekten i Uppsala län anför:*

Den i motionen påtalade s. k. bilkyrkogården vid Vaksala kyrka utanför Uppsala utgör ett belysande exempel såväl på en olämplig förläggning, då den ligger öppet nere på en vid slätt, som på svårigheterna att få till stånd förändringar till det bättre. Sålunda har en förflyttning av olika skäl visat sig icke kunna genomföras, helst som delar av anläggningen tillkommit innan utomplansbestämmelser fastställts. En begränsning av bilkyrkogårdens omfattning torde emellertid kunna genomföras i samband med aktuell utbyggnad av förråden och erforderlig inhägnad av området.

Tillämpning i tid av utomplansbestämmelser utgör eljest ett väsentligt hjälpmedel i arbetet att avstyra olämpliga förläggningar av bils-krotupplagen, enär upplag inom områden med utomplansbestämmelser fordrar byggnadslov. Svårigheterna uppstår där utomplansbestämmelser saknas. Om lagstiftningen icke kan ändras så att dessa bestämmelser göres generell verkande, bör byggnadsstadgans 65 § om åtgärder som påkallar byggnadsnämnds prövning byggas ut att omfatta även industriell rörelse utan byggnader, vilken kan påverka landskapsbilden.

Även enstaka i terrängen lämnade bilvrak blir allt vanligare förekommande och verkar ofta nedskräpande och förfulande i naturen.

Naturskyddslagen synes i viss utsträckning vara tillämplig i båda dessa fall. Beträffande bils-krotupplagen torde bestämmelserna till skydd för landskapsbilden (§§ 19 och 20) ofta vara tillämpliga och beträffande enstaka bilvrak bestämmelserna till skydd mot nedskräpning (§§ 26 och 27). Som en bidragande åtgärd att minska de i motionen anförda olägenheterna bör emellertid naturskyddslagens bestämmelser kompletteras och helst även skärpas. Frågan bör lämpligen hänskjutas till 1960 års naturvårdsutredning.

Den komplettering av berörda bestämmelser i vägtrafikförordningen som motionärerna föreslagit torde ej ge bestämmelserna nämnvärd större effekt än de nu har. En omarbetning och skärpning även av dessa måste därför vara befogad. Likaså torde det vara motiverat att överväga om deponering av en avgift vid utlämnandet av besiktningsinstrumentet kan ge åsyftad effekt. Avgiften skulle då återfås om intyg från bils-krotfirma bifogas anmälan om bilens avförande ur bilregistret.

En svårighet av betydelse i sammanhanget är att spåra upp ägarna till övergivna bilvrak. Om det ej medför ett alltför omfattande arbete bör register upprättas med bilarnas chassinummer i löpande följd och ev. även motornummer, vilket i många fall torde kunna ge vägledning vid sökandet efter ägarna.

Nuvarande lagstiftning bereder sålunda vissa ehuru begränsade möjligheter att förhindra de olägenheter som uttjänta bilar lätt medför. Bestämmelserna i såväl naturskydds- och byggnadslagstiftningen som vägtrafikförordningen bör icke enbart förtydligas i berörda avseenden utan också

kompletteras och omarbetas för att hjälpmedel skall erhållas, varmed situationen skall kunna bemästras.

*Svenska stadsförbundet* önskar att frågan göres till föremål för en allsidig utredning samt anför:

Motionärerna har fäst uppmärksamheten på ett synnerligen allvarligt problem. Redan nu kan på olika håll i landet påvisas avsevärda olägenheter sammanhängande med svårigheterna att på ett rationellt sätt bliva kvitt skrotbilarna. Frågans allvar understrykes av de siffror motionärerna anfört. Sålunda anges att antalet skrotbilar år 1959 uppgick till 35 000 men att det redan omkring år 1970 torde röra sig om 170 000 per år. Härav framgår att de problem som hittills givit sig till känna endast ger en antydning om storleksordningen av de problem som kommer att uppstå inom en snar framtid såvida icke effektiva motåtgärder vidtages.

Enligt styrelsens mening är det därför av största vikt att man redan nu söker finna en mera definitiv lösning på bilskrotningsproblemet. Motionärerna har för sin del anvisat utvägen att motorfordon icke skall få definitivt avföras ur bilregistret om icke samtidigt företes ett intyg av bilskrotfirma, renhållningsverk eller föreståndare för avstjälningsplats eller annan vederhäftig och för här avsett ändamål lämplig person om att bilen omhändertagits på ett tillfredsställande sätt.

Även om en åtgärd av denna art, vilken närmast tar sikte på bilskrotningsproblemet som en ordningsfråga, i någon mån torde kunna förbättra förhållandena är den enligt styrelsens bestämda mening icke tillräckligt effektiv bl. a. av det skälet att skrotfärdiga bilar i stor utsträckning överlåtes utan att anmälan sker till bilregistret. Om man verkligen vill komma till rätta med problemet måste frågan bedömas ur en betydligt mer vidsträckt aspekt varvid framför allt bör ägnas ingående uppmärksamhet åt det i detta sammanhang ytterst väsentliga spörsmålet om de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för att i större skala omdana bilskrotet till råvara för järnbruken.

Under återopande av dessa synpunkter får styrelsen föreslå att de med bilskrotningen sammanhängande problemen göres till föremål för en allsidig utredning. Styrelsen vill samtidigt understryka vikten av att utredningsarbetet bedrivs med största skyndsamhet så att åtgärder hinner vidtagas innan svårigheterna blivit så stora att de framstår som hart när omöjliga att bemästra.

*Svenska landskommunernas förbund* tillstyrker motionerna och anför:

Efter hand som bilbeståndet inom landet ökat har svårigheter uppstått med kasserade bilars omhändertagande och destruktion. Även om svårigheterna åtminstone delvis har sin grund i bristande ansvarskänsla hos vissa bilägare, som utan lov av markägaren överger sina kasserade bilar ute i naturen eller på allmän plats eller enskilt område, torde även andra faktorer spela in. Främst brukar härvid pekats på att det allmänna icke ordnat särskilda platser för uppställning av skrotbilar och att skrothandlarna ofta begär betalning för att taga hand om sådana bilar. Kasserade bilar kan dock inte gärna behandlas som hushållsavfall och även om för ändamålet lämpade avstjälningsplatser skulle anvisas uppstår snart andra olägenheter, om inte bilarna snabbt nedskrotas och skrotet tillvaratages. De s. k. bilkyrkogårdarna kommer i sådant fall att växa både i storlek och antal.

Den bästa lösningen synes vara att de kasserade bilarna tages om hand av den reguljära skrothandeln. Det undandraget sig dock styrelsens bedömning huruvida bilskrothandeln för närvarande fungerar på ett ur allmänna synpunkter tillfredsställande sätt. Möjligen saknar handeln för närvarande den organisation och kapacitet som erfordras för att möta de aktuella kraven på förevarande område. Här kommer även frågan om bilskrotets tillvaratagande och/eller nedsmältning vid järnbruken in i bilden. Enligt vad styrelsen har sig bekant är dessa frågor föremål för berörda branschorgans intresse och det finns anledning förmoda att bilskrothandeln så småningom kommer att anpassas efter den nya situation som uppstått i och med bilbeståndets snabba ökning.

Vad gäller frågan om kostnaderna för skrotbilarnas omhändertagande i de fall dessa ej täckes av bilens saluvärde på bilskrotmarknaden, anser styrelsen att de bör falla helt på vederbörande bilägare.

Då den i förevarande motioner föreslagna åtgärden, innebärande att föreskrifter utfärdas om att motorfordons avförande ur bilregistret icke får ske med mindre ägaren lämnar intyg från bilskrotfirma eller annan om att skrotbilen omhändertagits på ett tillfredsställande sätt, synes väl ägnad att bidra till en sanering av nuvarande olägenheter på området, tillstyrker styrelsen motionerna.

## Motionerna

*Motionärerna har anfört:*

På åtskilliga ställen i vårt land börjar framträda en företeelse, som sedan länge är känd i andra länder, särskilt USA, nämligen anhopning av kasserade bilar på vissa platser, som fått namnet bilkyrkogårdar. En stor sådan finnes vid Vaksala kyrka utanför Uppsala, och mindre upplag av skrotbilar börjar uppkomma på många ställen i landet. En diskussion om hur denna utveckling skall kunna hejdas har inletts, och i Landskommunernas tidskrift (nr 5, 1959) har redaktören Bo Rosén gjort ett värdefullt inlägg.

Då en kasserad bil representerar ett metallvärde av minst 100 kr., innebär det år 1959 till omkring 35 000 beräknade antalet skrotbilar, vilket antal antas komma att stiga till omkring 170 000 år 1970, en avsevärd nationalekonomisk tillgång, varför tillvaratagandet av dessa bilar redan på grund härav synes vara ett allmänt intresse. Härtill kommer förfulningen av landskapet genom bilkyrkogårdar och den omständigheten, att bilvraken och särskilt stoppningarna i bilarnas sittdynor lämpar sig väl för råttors anordnande av boplatser. Frågan om en reglering av skrotbilarnas tillvaratagande eller sättet för att bli av med dem har därför också hälsovårdande intresse.

Anledningen till att det i så många fall icke synes komma i fråga att försälja en kasserad bil till en bilskrotfirma synes vara den, att det inte anses löna sig för en firma av detta slag att hämta en skrotbil på ett större avstånd än ett par mil, även om säljaren icke begär någon ersättning för densamma. Risken för uppkomsten av s. k. bilkyrkogårdar synes därför huvudsakligen drabba landsbygden, även om problemet börjat bli aktuellt även i städernas utkanter.

Risken för landsbygden är så mycket större som föreskrifterna i 50 och 51 §§ hälsovårdsstadgan, vilka avser renhållningen av yttre utrymmen till gårdar och bortforslande av orenlighet och avfall till allmän avstjälpnings-

plats eller destruktionsanläggning, endast gäller för hälsovårdstator. Visserligen synes skyldigheten att anordna allmänna avstjälningsplatser enligt 53 § hälsovårdsstadgan åligga varje kommun. I kommentaren till denna paragraf (proposition nr B 46/1958) heter det: »Kommuns skyldighet att anordna allmänna avstjälningsplatser innefattas i dess allmänna åligganden avseende hälsovården enligt 1 § departementsförslaget.» Denna kommentars fortsättning: »Denna skyldighet kan icke av t. ex. en industriidkare med fog åberopas som grund för ett yrkande att kommunen skall anordna avstjälningsplats för avfall från industrin», har emellertid tolkats så, att avstjälningsplatserna endast vore avsedda för hushållsavfall och alltså icke för bl. a. skrotbilar. Bortsett från att åtminstone en del större tätorter med renhållningsverk icke vägrar mottaga bilvrak synes ett klarläggande av frågan om rätt att deponera bilvrak på avstjälningsplats vara önskvärt.

I städerna tillgår kasserandet av en bil ofta så, att ägaren placerar bilen på en avsides liggande gata, parkeringsplats eller annat lämpligt område i stadens utkanter och därefter avlägsnar alla identifieringsmärken. Gatukontoret eller polisen nödgas då ta hand om vraket och placera det på en avstjälningsplats, varpå renhållningsverket efter iakttagande av bestämmelsen om sex månaders förvaring av hittegods låter försälja vraket på auktion.

Den till synes enklaste åtgärden för att komma till rätta med i denna motion påtalade missförhållanden synes vara att föreskriva, genom tillägg till 19 § 2 mom. vägtrafikförordningen, att avförande av motorfordon ur bilregistret icke får ske med mindre ägaren i samband med anmälan om definitivt avförande ur bilregistret bifogar intyg från bilskrotfirma, renhållningsverk eller föreståndare för avstjälningsplats eller annan vederhäftig och för här avsett ändamål lämplig person om att skrotbilen omhändertagits på ett tillfredsställande sätt.

### Utskottet

I förevarande motioner behandlas de problem, som föranledes av de allt vanligare anhopningarna av kasserade bilar på vissa platser, samt andra frågor, som sammanhänger med nedskrotning av bilar.

Motionärerna har fäst uppmärksamheten på ett betydelsefullt problem, som enligt utskottets mening måste angripas från flera utgångspunkter. Upplagen av utranterade bilar förfular landskapsbilden och medför ofta betydande hygieniska olägenheter. Det är därför angeläget att sådana upplag får komma till stånd endast på därför lämpliga platser samt att de redan befintliga anhopningar av dylika bilar, som ur naturskydds- och sanitär synpunkt är olämpligt förlagda, undanskaffas eller åtminstone begränsas. Med hänsyn till att antalet skrotbilar kan antagas komma att växa mycket snabbt synes någon definitiv lösning av problemet emellertid icke stå att vinna genom att anordna upplag, vilka för varje år med all sannolikhet kommer att öka i storlek och antal. En väg att komma till rätta med problemet synes vara att i större skala omdana bilskrotet till råvara för järnbruken. De tekniska och ekonomiska förutsättningarna härför bör utredas. Ett sådant tillvaratagande av skrotet kan vara fördelaktigt även ur nationalekonomisk synpunkt.



Det är emellertid inte endast bilskrotupplagen som förtjänar uppmärksamhet i sammanhanget. Ofta är det förenat med svårigheter för den enskilde att bli kvitt en uttjänt bil. På grund härav förekommer det att kasserade bilar utan tillstånd av markägaren överges ute i naturen eller kvarlämnas på gator och parkeringsplatser. Även sådana enstaka bilvrak är förfulande och kan medföra hygieniska olägenheter. I remissyttrandena påpekas svårigheterna att spåra ägaren till fordonet när nummerplåtar och namnskylt avlägsnats. Kostnaderna för att borttransportera dylika bilar överstiger dessutom ofta dessas värde. Till detta kommer att hittegodslagen är tillämplig på sådana övergivna fordon samt att denna lags regler om kungörande och förvaring av omhändertaget gods gör polismyndigheternas befattning med övergivna forskaffningsmedel kostsam och tidsödande.

I motionerna och remissyttrandena diskuteras olika möjligheter att förhindra att fordon överges på sådant sätt. Motionärerna föreslår, att fordonsägare icke skall tillåtas att avregistrera sitt motorfordon med mindre han genom intyg visat att fordonet omhändertagits. I ett remissyttrande ifrågasattes att införa en depositionsavgift vid registrering av motorfordon, vilken skulle återfås efter avregistreringen först sedan ägaren visat att den kasserade bilen omhändertagits på ett tillfredsställande sätt. Dessa och andra möjligheter synes böra övervägas. Vidare kan ifrågasättas om icke ett enklare förfarande än hittegodslagens bör tillskapas i fråga om övergivna utrangerade bilar.

Såsom framgår av det anförda inrymmer frågan om omhändertagande och destruktion av kasserade bilar problem av skiftande art. Utskottet förordar därför att spörsmålet göres till föremål för utredning. Det synes utskottet angeläget att frågan erhåller en snar lösning.

Under återopande av vad sålunda anförts hemställer utskottet,

att riksdagen i anledning av förevarande motioner, I: 161 och II: 189, i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla att frågan om omhändertagande och destruktion av kasserade bilar göres till föremål för utredning.

Stockholm den 27 april 1961

På andra lagutskottets vägnar:

AXEL STRAND

---

*Vid detta ärendes behandling har närvarit*  
från första kammaren: herrar Strand, Nils Elowsson, Axel Svensson, fru Hamrin-Thorell, fru Carlqvist, fru Gärda Svenson, fröken Nordström\* och herr Kaijser;

från andra kammaren: herrar Nilsson i Göteborg, Rimmerfors, Odhe, Bengtsson i Varberg, Sundelin, Gustavsson i Alvesta, Hamilton\* och Tobé\*.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.