

Nr 241.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag angående ändring i lagen den 12 maj 1917 (nr 189) om expropriation; given Stockholms slott den 2 maj 1947.

Under återopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed jämlikt § 87 regeringsformen föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till lag angående ändring i lagen den 12 maj 1917 (nr 189) om expropriation.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Herman Zetterberg.

F ö r s l a g

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 §§¹ 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 företaget 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.

88 §.

88 §.

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

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.

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

Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 11 april 1947.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, GJÖRES, DANIELSON, MYRDAL, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG, WEIJNE.

Efter gemensam beredning med t. f. chefen för försvarsdepartementet, statsrådet Quensel, samt cheferna för kommunikations- och handelsdepartementen anmäler chefen för justitiedepartementet, statsrådet Zetterberg, fråga angående *lagstiftning om expropriation för oljeledningar* samt anför därvid följande.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 1 november 1946 tillkallade chefen för handelsdepartementet den 14 i samma månad en utredningsman 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).¹ 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.

Sedan yttranden inhämtats över promemorian jämte därvid fogade lagförslag, anhåller jag att nu få upptaga detta ärende till behandling.

Inledning.

I samband med den ökade utvinningen av olja i Amerikas förenta stater under senare delen av 1800-talet började man där använda underjordiska

¹ Utredningsman är numera statsrådet K. Kock och de sakkunniga äro advokaten H. Lindahl, överstelöjtnanten N. A. G. Bergh, civilingenjören C. D. E. Dellborg, majoren E. G. W. Lindquist och v. assessorn R. af Klintberg, tillika sekreterare.

ledningar för transport av råolja från oljekällorna till raffinaderierna. Enligt uppgift funnos år 1900 i Förenta staterna oljeledningar med en sammanlagd längd av omkring 3 000 svenska mil. Den starka utvecklingen av oljehanteringen under början av 1900-talet medförde en betydande ökning av oljeledningarna, och sådana började även begagnas för transport av färdiga produkter från raffinaderierna till konsumenter och oljehandlare. År 1930 funnos i Förenta staterna rörledningar med en längd av tillhopa omkring 14 800 mil och år 1945 hade denna siffra stigit till 22 000 mil. Även i Asien och Ryssland ha efter amerikanskt mönster oljeledningar anlagts i betydande utsträckning.

För Sveriges del har frågan om anläggande av oljeledningar vid skilda tillfällen varit föremål för uppmärksamhet. År 1938 framlade ett svenskt bolag förslag till en ledning för lätta oljor från Göteborg till Norrköping med en grenledning Laxå—Örebro. Efter krigsutbrottet år 1939 aktualiserades frågan av beredskapsskäl, och den 24 november 1939 uppdrog Kungl. Maj:t åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att verkställa utredning rörande en transportledning för flytande bränsle från importhamn å västkusten till lämplig hamn å östkusten eller vid Mälaren. I anledning härav framlade styrelsen förslag om en ledning för bensin från Uddevalla till Västerås, för vilken kostnaderna beräknades till 7 milj. kronor, exklusive cisterner och hamnanläggningar i Uddevalla. Styrelsen uttalade som sin uppfattning att en dylik ledning skulle vara i stånd att även i fredstid förränta nedlagt kapital. Förslaget föranledde icke någon åtgärd och med avspärrningen av västkusten våren 1940 förlorade det även sin aktualitet.

På senaste tid ha planerna på en oljeledning från västkusten till östkusten åter blivit aktuella, och såsom inledningsvis omnämnts tillkallade chefen för handelsdepartementet under hösten 1946 en särskild utredningsman för utredning av denna fråga. I statsrådet den 1 november 1946, då bemyndigande till utredningen utverkades, anförde chefen för handelsdepartementet bl. a. följande.

En oljeledning är närmast att anse såsom ett allmänt samfärdsmedel och kan i åtskilliga hänseenden jämföras med en järnvägsanläggning eller en elektrisk kraftledning. Det torde därför icke få ifrågakomma, att på grund av konkurrens mellan olika intressen oljeledningar anläggas parallellt med varandra mellan olika orter. Vidare kräver en anläggning av detta slag, icke minst med hänsyn till en framtida utvidgning av nätet, en planläggning, vid vilken allmänna näringspolitiska och försvarspolitiska hänsyn måste vara avgörande. Det företag, som driver en oljeledning, får otvivelaktigt en viss monopolställning, och det finnes därför anledning kräva statlig kontroll eller statligt inflytande över anläggningen och dess drift i syfte att tillförsäkra dem, som ha behov av dess transporttjänster, så låga transportkostnader som möjligt och lika behandling i fråga om service och taxor. Dessa omständigheter motivera ett koncessionsförfarande. Skulle en lagstiftning i denna riktning komma till stånd, uppstå problem rörande koncessionstvängets räckvidd, krav på säkerhetsåtgärder av samma art som för elektriska anläggningar m. m. Vidare kunna, om med hänsyn till anläggningens karaktär av allmänt samfärdsmedel rätt till expropriation skulle medgivas, vissa särbe-

stämmelser visa sig erforderliga i syfte att förenkla och påskynda expropriationsförfarandet. Frågan i vilken form företaget lämpligast bör drivas påkallar även uppmärksamhet. En tänkbar möjlighet är att staten inträder som delägare vid sidan av andra intressenter. Ett annat alternativ är att anläggningen drives i rent statligt regi eller av ett statligt bolag.

Promemorian.

I den inom 1946 års oljeledningsutredning upprättade promemorian framhålls 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. Speciellt järnvägarna vore nämligen vid ett krigsutbrott hårt ansträngda för att utföra militära transporter, varför det vore av betydelse att från järnvägarna avlasta största möjliga del av de omfattande olje-transporterna. Drivmedelsförsörjningen under beredskap och krig skulle även underlättas, därigenom att en oljeledning komme att minska behovet av fat och tankbilar för drivmedelstransporter landsvägsledes. I promemorian betonas vidare, att även ur andra synpunkter än militära transport av olja genom särskilda ledningar vore 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. Så snart någon del av en oljeledning genom Sverige färdigställts, skulle densamma kunna tagas i bruk och därigenom onödiggöra åtskilliga tankvagnstransporter. 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 framhålls 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 föreläge att erhålla expropriationstillstånd för en sådan oljeledning, emedan denna uppenbarligen vore en anläggning för den allmänna samfärdsels 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 ledning-

ar av väsentlig betydelse för det allmänna — kunde i regel antagas utgöra grenledningar från en allmän oljeledning. Visserligen torde enskild oljeledning i regel komma att framdragas endast över vederbörande intressents egen mark, men man kunde icke bortse från att även annans mark kunde beröras. 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 behöflig 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; och anföres härom i promemorian i huvudsak följande.

Enligt 48 § expropriationslagen skall expropriationsersättning, som fastställes av domstolen i den ort där fastigheten är belägen, nedsättas hos länsstyrelsen inom 90 dagar från det domstolens utslag vunnit laga kraft. Först sedan detta fullgjorts är expropriationen fullbordad och den nye ägaren berättigad att taga fastigheten i besittning. Jämlikt 54 § föreligger möjlighet för den exproprierande att tillträda fastigheten, innan lagakraftägande utslag föreligger, om han hos länsstyrelsen nedsätter den av underrätten bestämda expropriationsersättningen samt dessutom ställer pant eller borgen för ytterligare ersättning, som han kan förpliktas att utgiva. Dessa bestämmelser, vilka uppenbarligen icke äro avsedda för företag som beröra ett mycket stort antal markägare, ha modifierats i vissa fall för att bereda den exproprierande möjlighet att redan före domen i expropriationsmålet erhålla tillträde till erforderlig mark. Sålunda må jämlikt 75 § expropriationslagen Kungl. Maj:t medgiva, att mark må tagas i besittning för rikets försvar, sedan stämning i expropriationsmålet utfärdats. Enligt 78 § gäller, att den exproprierande vid expropriation för allmän väg må taga marken i besittning, sedan stämning i expropriationsmålet utfärdats och pant eller borgen för expropriationsersättningen ställts. Motsvarande undantag ha stadgats, i 82 § för järnväg, i 88 § för farled och flygplats samt i 91 § för framdragande av elektrisk svagströmsledning.

Efter övervägande av de olika konkurrerande intressen, som föreligga vid framdragande av en allmän oljeledning, får det anses motiverat, att denna i expropriationshänseende jämställas med farled och flygplats, varav följer att nyssberörda snabbare expropriationsförfarande skulle komma att tillämpas även för allmän oljeledning. För den nu hävdade uppfattningen talar även, att Kungl. Maj:t enligt bestämmelserna i 87 § expropriationslagen ej nödvändigtvis behöver binda expropriationstillståndet till viss mark utan i första hand angiver visst område och i andra hand må föreskriva, att även mark utanför det bestämda området får tagas i anspråk. Härigenom undvikas de formella svårigheter, som eljest lätt skulle kunna uppstå, då det under anläggningsarbetets gång kan visa sig, att en oljelednings sträckning måste ändras på grund av naturhinder eller eljest. Det bör i detta sammanhang framhållas, att det vid expropriation för en oljeledning i regel torde vara tillfyllest, att marken tages i anspråk med blott nyttjanderätt; endast då expropriationen avser större markområden för anläggning av pumpstation eller dylikt, torde det vara erforderligt, att äganderätten övergår till den exproprierande. Åtskilliga nu gällande bestämmelser angående expropriation av nyttjanderätt till mark för elektriska svagströmsledningar föreslås i vederbörande markägares intresse få tillämpning jämväl beträffande allmän oljeledning.

Vad angår enskilda oljeledningar ägde däremot enligt vad i promemorian uttalas nu angivna skäl för ett snabbare expropriationsförfarande m. m. icke giltighet.

Bestämmelser i anslutning till det nu anförda ha upptagits i det vid promemorian fogade förslaget till *lag angående ändring i lagen den 12 maj 1917 (nr 189) om expropriation*, vilket torde fogas såsom bilaga till detta protokoll (*Bilaga A*).

I promemorian föreslås vidare införande av en särskild koncessionslagstiftning för oljeledningar. I detta avseende hänvisas till den förutnämnda skrivelsen från 1946 års oljeledningsutredning, i vilken bl. a. framhålles, att det borde förhindras att oljeledningar förlades parallellt mellan två orter; en sådan utveckling skulle innebära ett slöseri med kapital och arbetskraft som ur samhällseliga synpunkter icke kunde accepteras. Planeringen av en oljelednings sträckning måste även ske med hänsyn till olika intressens berättigade krav och med tanke på en framtida utbyggnad. Industriens lokalisering och försvarsberedskapens krav kunde även påverka ledningens sträckning. Med hänsyn till det anförda vore det tydligt, att Kungl. Maj:ts tillstånd borde erfordras för anläggande av oljeledning samt att tillståndets meddelande borde föregås av en realprövning av ärendet ur närings- och försvarspolitiska synpunkter.

Bestämmelser om koncession såsom villkor för anläggande av oljeledning av väsentlig betydelse för det allmänna ha upptagits i det vid promemorian fogade förslaget till *lag angående koncession för vissa oljeledningar m. m.* Enligt huvudstadgandet i detta lagförslag skall sålunda rätt att här i riket anlägga oljeledning som nu nämnts (allmän oljeledning) vara beroende på särskilt tillstånd (koncession), som meddelas av Kungl. Maj:t. För anläggande av annan oljeledning (enskild oljeledning) skall däremot enligt lagförslaget icke föreligga koncessionsplikt. Sådan ledning må likväl icke utan Kungl. Maj:ts tillstånd framdragas inom område för allmän väg, vattentrafikled, järnväg eller flygplats. Vidare meddelas i lagförslaget vissa bestämmelser om särskilda villkor vid meddelande av koncession, om säkerhetsföreskrifter m. m.

Yttrandena.

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.

I de avgivna yttrandena har lagstiftning i den riktning som i promemorian föreslagits i allmänhet tillstyrkts eller lämnats utan erinran. Åtskilliga myndigheter och sammanslutningar ha särskilt understrukit behovet av en dylik lagstiftning. — Av yttrandenas innehåll rörande förslagets allmänna innebörd må här återgivas följande.

Statens bränslekommission har andragit:

Bränslekommissionen har tidigare i olika sammanhang haft anledning framhålla behovet av att åtgärder snarast vidtagas i syfte att åstadkomma en bättre lagerhållning av oljor i landet. Erfarenheten har visat, att en avspärrning av vårt land från importen av flytande bränslen kan inträda ej endast på grund av krig och vad därmed sammanhänger. Rådande isförhållanden ha ånyo aktualiserat detta. Behovet av lagerutrymmen och deras placering i landet är nära beroende av de möjligheter att transportera oljan som föreligga. I detta hänseende kan en lämpligt utlagd oljeledning få en mycket framträdande betydelse. En grundläggande förutsättning, om man tänker sig en oljeledning för mörka oljor, är givetvis, att den blir så ordnad att olja kan transporteras även under den kalla delen av året. Det är därvid icke fråga endast om att hålla oljan vid en temperatur över fryspunkten utan om att hålla densamma vid en sådan temperatur, att den överhuvud taget kan pumpas. Speciellt i ett läge som det nu aktuella, då hela importen måste koncentreras till en hamn, Göteborg, skulle en oljeledning, exempelvis mellan nämnda ort och större förbrukningscentra i mellersta Sverige, avsevärt underlätta oljedistributionen. Av särskilt nu angivna skäl finner bränslekommissionen det önskvärt, att rättsliga förutsättningar skapas för att oljeledningar skola kunna anläggas i landet. De i promemorian framlagda lagförslagen ha till syfte att underlätta och reglera anläggandet av oljeledningar. Expropriation skulle kunna tillgripas för anläggning ej endast av s. k. allmän oljeledning utan även av enskild oljeledning. Tillkomsten av en allmän oljeledning skulle förutsätta koncession av Kungl. Maj:t; även anläggandet av enskild oljeledning skulle under vissa förhållanden kräva offentligt tillstånd. Vad som sålunda föreslagits synes bränslekommissionen ändamålsenligt. Kommissionen anser sig alltså böra tillstyrka en lagstiftning i huvudsaklig överensstämmelse med vad som angivits i promemorian.

Riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap har uttalat:

Ur försvarsberedskapens synpunkt är det önskvärt, att oljeledningar komma till stånd. Såsom i promemorian framhållits skulle de ökade möjligheterna att frakta olja vara av stor betydelse i en kritisk situation. Tillkomsten av oljeledningar kunde även utvidga möjligheterna för en lämplig placering av beredskapsförråden. I den mån det är fråga om underjordisk ledning av mera avsevärd längd skulle denna dessutom tjäna såsom mer eller mindre skyddat lagringsutrymme. För planeringen av den utbyggnad av landets cisternutrymmen, som erfordras ur försvarsberedskapssynpunkt, är det därför av många skäl av stor vikt, att klarhet snarast erhålles i frågan om och när den planerade oljeledningen mellan väst- och ostkusten kommer till stånd. Även oljeledningar av mindre omfattning kunna emellertid vara av värde ur beredskapssynpunkt. Med hänsyn härtill anser riksnämnden det önskvärt, att lättnader i expropriationsförfarandet genomföras för att underlätta tillkomsten av oljeledningar samt att Kungl. Maj:t får möjlighet att föreskriva villkor för oljelednings begagnande m. m. Riksnämnden tillstyrker därför lagstiftningsåtgärder i detta syfte.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län har framhållit såsom uppenbart, att underjordiska oljeledningar skulle få en mycket stor betydelse både för underlättande av landets oljeförsörjning och för en god transporthushållning. Det måste då också anses angeläget, att nu gällande lagstiftning på sådant sätt ändrades och kompletterades, att genomförandet av planerna på dylika ledningar möjliggjordes. Såvitt länsstyrelsen kunnat finna, vore de nu framlagda lagförslagen i huvudsak lämpliga.

Handelskammaren i Karlstad har yttrat bl. a. följande.

Kammaren har med stort intresse tagit del av promemorians innehåll. Projektet om anläggande inom landet av underjordiska rörledningar för transport av olja är otvivelaktigt en fråga av vital betydelse i flera hänseenden och värd synnerligt beaktande ej minst från näringslivets sida. Från andra länder hämtade erfarenheter ha givit vid handen, att rörledningstransport är det avgjort effektivaste och billigaste sättet att forsla olja till lands. För vårt vidkommande med vår relativt betydande oljekonsumtion och våra stora avstånd skulle ett lyckligt genomförande av ifrågasatta planer tvivelsutan innebära en rationaliseringsåtgärd av första ordningen på oljedistributionens område. Utan att taga ställning till projektets tekniska genomförbarhet — svårigheterna torde härvid särskilt avse transport under den kalla årstiden av tyngre oljor — önskar handelskammaren sålunda giva sitt stöd åt planerna på anläggande av ett rörledningssystem för oljetransport och tillstyrker för sin del utan erinran ett genomförande av de i promemorian föreslagna lagstiftningsåtgärderna såsom utgörande en erforderlig förutsättning för projektets praktiska förverkligande.

Vad härefter särskilt angår de föreslagna ändringarna i *expropriationslagen* har någon erinran av principiell innebörd icke framställts. I flera yttranden har betonats, att expropriationsrätt borde föreligga även i fråga om enskilda oljeledningar. Från flera myndigheters och sammanslutningars sida har även framhållits, att det vore synnerligen angeläget att förslaget i denna del snarast framlades för riksdagen, varvid *handelskammaren i Göteborg* påpekat, att planer om anläggande av oljeledningar vore aktuella.

Lantbruksstyrelsen har uttalat, att den föreslagna utvidgningen av expropriationslagen nära komme att beröra jordbrukets intressen, enär det syntes sannolikt, att ifrågavarande ledningar i betydande utsträckning komme att framdragas genom odlad jord. Styrelsen förutsatte emellertid, att vid bestämmande av ersättning vid expropriation för ifrågavarande ändamål vederbörlig hänsyn toges till olägenhet, vilken kunde åsamkas jordbrukare genom framtida tillsyns- och underhållsarbeten å oljeledning, som nedlagts i hans jord. Vidare borde beaktas, att oljeledning icke nedlades på sådant djup, att den vare sig vållade olägenheter vid den normala brukningen av jorden eller förorsakade skada i fråga om täckdikningsanläggning.

Beträffande vissa bestämmelser i förslaget till ändring i expropriationslagen ha emellertid erinringar framförts. I flera yttranden har sålunda framhållits, att det i promemorian föreslagna snabbare expropriationsförfarandet för allmänna oljeledningar borde äga tillämpning jämväl beträffande enskilda oljeledningar. Denna ståndpunkt har intagits av *överståthållarämbetet, länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, statens bränslekommission och förenade svenska oljeimportörers aktiebolag*.

Även *handelskammaren i Göteborg* har framhållit, att det jämväl vid anläggande av enskild oljeledning borde finnas möjlighet att använda det snabbare expropriationsförfarandet. Eftersom nu avsedda fall torde bli ganska fåtaliga och det vore av vikt att de ifrågasatta medgivandena lämnades endast vid verkligt bärande skäl, borde det emellertid ankomma på Kungl. Maj:t att bestämma om reglerna rörande det snabbare förfarandet borde äga tillämpning vid expropriation för enskild oljeledning.

Göta hovrätt har uttalat, att enligt 88 § andra stycket i förslaget skulle i fråga om expropriation för allmän oljeledning gälla vad i 90 och 92—96 §§ lagen om expropriation stadgats. Detta hade enligt vad som anförts i promemorian föreslagits i vederbörande markägares intresse. För tillgodoseende av markägares behöriga intressen borde nämnda bestämmelser även göras tillämpliga i fråga om enskilda oljeledningar. Hovrätten hemställde därför om ändring av förslaget i sådan riktning.

Överståthållarämbetet har ifrågasatt, om icke stadgandet i 89 § expropriationslagen rörande elektriska svagströmsledningar borde äga tillämpning vid expropriation för oljeledningar.

Beträffande de föreslagna särbestämmelserna rörande expropriation för oljeledningar har vidare *järnvägsstyrelsen* framhållit, att expropriationsrätten i regel komme att omfatta befogenhet att företaga arbeten med ledningarnas nedgrävande i marken samt rätt att ha desamma kvarliggande därstädes, men att i allmänhet fråga icke uppstode om utnyttjande av något markområde i vanlig mening. Under dessa omständigheter borde hithörande expropriationsbestämmelser närmast motsvara vad som gällde för nedläggande av elektrisk kabel. Det kunde därför ifrågasättas, om icke företrädesvis de särskilda bestämmelserna rörande expropriation för elektriska svagströmsledningar skulle träda i tillämpning i stället för bestämmelserna för farleder och luftfartsanläggningar.

Departementschefen.

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 samfärdsels 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 lärer 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 behöflig för ett företag av större gagn för orten. Jag vill alltså föreslå, att expropriationsändamålen utvidgas att omfatta oljeledning som är behöflig 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 svagströmsledningar 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 expropriationsersättning skall sålunda ställas. Vid expropriation för järnväg och farled m. m. gäl-

ler 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 fastställas, lämna möjlighet till viss utvidgning av expropriationsområdet. Enligt 87 § expropriationslagen gäller sålunda vid expropriation för farleder och anläggningar 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 föreslagits, att vissa vid expropriation för elektriska svagströmsledningars avsedda särbestämmelser skulle gälla jämväl för oljeledningar. 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 oljeledningar 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 överbägande om ytterligare särbestämmelser äro av behovet påkallade.

I enlighet med det anförda har inom justitiedepartementet upprättats förslag till *lag angående ändring i lagen den 12 maj 1917 (nr 189) om expropriation*.

Föredraganden hemställer, att lagrådets utlåtande över lagförslaget, av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar¹, måtte för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas genom utdrag av protokollet.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan bifaller Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten.

Ur protokollet.

Karl Gustaf Grönhagen.

¹ Denna bilaga, vilken är lika lydande med det vid propositionen fogade lagförslaget, har här uteslutits.

Vid den remitterade promemorian fogat förslag

till

L a g

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

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

1 §.

Fastighet, som — — — utrymme däromkring;

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

14. för tillgodoseende av fjällrenskötselns behov.

Särskild rätt — — — till nationalpark.

5. *Särskilda bestämmelser om expropriation för farleder, anläggningar för luftfart och allmänna oljeledningar.*

87 §.

Skall expropriation äga rum för inrättande eller förändring av farled, anläggning för luftfart eller allmän oljeledning, som avses i lagen den

1947 angående koncession för vissa oljeledningar med mera, bestämme Konungen visst område för expropriationen.

Prövas anledning — — — må ske.

88 §.

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

I fråga om expropriation för allmän oljeledning skall dessutom gälla vad i 90 och 92—96 §§ stadgats.

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

¹ Senaste lydelse av 1 §, se SFS 1942:356 samt av 87 och 88 §§, se SFS 1945:856.

Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 28 april 1947.

N ä r v a r a n d e:

justitieråden LAWSKI,
GYLLENSWÄRD,
NISSEN,
regeringsrådet KUYLENSTIERNA.

Enligt lagrådet den 23 april 1947 tillhandakommet utdrag av protokoll över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet den 11 april 1947, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättat förslag till *lag angående ändring i lagen den 12 maj 1917 (nr 189) om expropriation*.

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, föredrogs inför lagrådet av byråchefen för lagärenden i justitiedepartementet hovrättsassessorn S. Edling.

Lagrådet lämnade förslaget utan erinran.

Ur protokollet:

Åke Mossler.

Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet d Stockholms slott den 2 maj 1947.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden SKÖLD, QUENSEL, GJÖRES, DANIELSON, VOUGT, ZETTERBERG, STRÄNG, ERICSSON, WEIJNE.

Efter gemensam beredning med cheferna för försvars- och handelsdepartementen samt t. f. chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Danielson, anmäler chefen för justitiedepartementet, statsrådet Zetterberg, lagrådets den 28 april 1947 avgivna utlåtande över det till lagrådet den 11 april 1947 remitterade förslaget till *lag angående ändring i lagen den 12 maj 1917 (nr 189) om expropriation*.

Med förmålan, att förslaget av lagrådet lämnats utan erinran, hemställer föredraganden, att förslaget måtte jämlikt § 87 regeringsformen genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdade hemställan förordnar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten, att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Thore Wisén.