

## Nr 107

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om flyttning av fordon i vissa fall; given Stockholms slott den 31 mars 1967.*

Unde åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till lag om flyttning av fordon i vissa fall.

# GUSTAF ADOLF

*Olof Palme*

---

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen framläggs förslag till lag om flyttning av fordon i vissa fall. Lag n innebär att vissa myndigheter får rätt att ingripa mot olämpligt uppställda fordon när allmänna intressen påkallar det. Polismyndighet kan flytta fordon som utgör trafikfara eller betydande trafikhinder. Vägförvaltning och kommunal myndighet får rätt att ingripa med hänsyn till väghållningen eller för att undanskaffa övergivna fordon, således även de s. k. bilvraken. Ådant ingripande förutsätter beslut av polismyndighet, om inte Kungl. Maj:t givit myndigheten rätt att själv meddela flyttningsbeslut.

Fordon som flyttas skall enligt lagen ställas upp i närheten av den plats där det inträffats. Kan det inte lämpligen ske, skall det föras till och förvaras på särskilt anordnad uppställningsplats. Övergivet fordon får dock inte flyttas över gatan eller runt gathörnet. Är fordonet att anse som vrak skall det i princip skrotas omedelbart. Annars måste det tas om hand och förvaras.

Fordon som förvaras på uppställningsplats får hämtas av ägaren inom tre månader från det han underrättats om flyttningen eller, om han inte kunnat nås med underrättelse, inom sex månader från det flyttningen kungjorts. Underlåter ägare att hämta fordonet inom angiven tidsfrist tillfaller det staten eller kommunen.

Myndigheterna får utom i vissa undantagsfall rätt att ta ut kostnaderna i samband med flyttningen av fordonsägaren.

Lagen föreslås träda i kraft den 1 juli 1967.

**Förslag**  
till  
**Lag**  
om flyttning av fordon i vissa fall

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

I denna lag förstås med  
fordon: varje anordning som är eller varit försedd med hjul, band eller medar och som inrättats för färd på marken på annat sätt än på skenor,  
fordonsvrak: fordon som måste anses övergivet enligt bestämmelserna i 2 § 3 och som uppenbarligen har ringa eller intet värde.

Vad som sägs i lagen om ägare av fordon gäller i fråga om fordon som innehas på grund av avbetalningsköp i stället innehavaren, trots att äganderätten ej övergått på honom, och i fråga om övergivet fordon den som senast varit ägare.

2 §.

Fordon får flyttas enligt denna lag om det

1. är uppställt så att fara för trafikolycka uppstår eller betydande hinder uppkommer i trafiken,

2. är uppställt i strid mot föreskrift om uppställning av fordon så att renhållning, snöröjning eller annat arbete på väg avsevärt försvåras, eller

3. med hänsyn till sitt skick, den tid under vilket det stått uppställt på samma plats eller annan omständighet måste anses övergivet.

3 §.

Beslut om flyttning av fordon som avses i 2 § 1 meddelas och verkställs av polismyndigheten.

Beslut om flyttning av fordon som avses i 2 § 2 eller 3 meddelas av polismyndigheten, om vägförvaltning eller kommunal myndighet begär det, och verkställs av den som påkallat beslutet. I den mån Konungen bestämmer får vägförvaltning eller kommunal myndighet själv besluta om sådan flyttning.

I flyttningsbeslut anges om fordonet är fordonsvrak.

4 §.

Fordonsvrak som flyttas skall så snart det lämpligen kan ske skrotas eller undanskaffas på annat sätt.

Flyttas annat fordon, skall det ställas upp så nära den plats där det anträffades, att det lätt kan återfinnas. Kan fordonet ej lämpligen ställas upp på sådant sätt eller är det att anse som övergivet enligt 2 § 3, skall det förvaras på särskild uppställningsplats för fordon som flyttas enligt denna lag.

5 §.

Flyttning av fordon som ej är fordonsvrak skall utföras så att fordonet ej tillfogas onödig skada.

När fordon förvaras på särskild uppställningsplats, skall nödvändiga åtgärder vidtagas för att det ej skall skadas eller brukas obehörigen under förvaringen.

6 §.

När beslut om flyttning meddelats, skall polismyndigheten underrätta ägaren så snart det kan ske.

Har fordon ställts upp till förvaring på särskild uppställningsplats och har ägaren ej kunnat anträffas, skall polismyndigheten utan dröjsmål kungöra flyttningen i tidning inom orten eller på annat lämpligt sätt samt vidtaga de fortsatta undersökningar och åtgärder som kan anses påkallade för att göra underrättelse möjlig.

7 §.

Är ägare av fordon som förvaras på särskild uppställningsplats ej känd, när sex månader förflutit från den dag då flyttningen kungjordes, eller har fordonet ej avhämtats inom tre månader från det ägaren mottog underrättelse om flyttningsbeslutet eller måste ägaren eljest anses ha uppgivit sin rätt till fordonet, tillfaller det kommunen, om beslutet verkställts av kommunal myndighet, och i annat fall staten.

Fordonsvrak som flyttats tillfaller omedelbart kommunen eller staten.

8 §.

Ägare av fordon som flyttats enligt denna lag är skyldig ersätta kostnaderna för flyttningen och övriga åtgärder som vidtagits med stöd av lagen. Ersättningsskyldighet föreligger ej, när ägaren gör sannolikt, att fordonet frånhänts honom genom brott, eller när fara eller hinder som avses i 2 § 1 uppstått till följd av omständighet som inte bort förutses av den som ställt upp fordonet.

Vid beräkning av kostnaderna skall avdragas fordonets värde, om äganderätten övergått enligt 7 §.

Fordon som förvaras på särskild uppställningsplats behöver ej utlämnas, förrän kostnaderna betalats.

Kostnad, som ej uttages av ägaren, bäres av statsverket eller, om flyttningsbeslutet verkställts av kommunal myndighet, av kommunen.

9 §.

Föremål som finnes i fordon anses vid tillämpning av denna lag höra till fordonet. Har föremål som finnes i fordonsvrak ej varit avsett att stadigvarande brukas i fordonet, behandlas det dock enligt bestämmelserna i lagen den 22 april 1938 (nr 121) om hittegods.

10 §.

Mot beslut enligt denna lag får talan ej föras.

## 11 §.

Närmare föreskrifter om beräkning av kostnad som sägs i denna lag och om tillämpningen i övrigt av lagen meddelas av Konungen eller av den myndighet som Konungen bestämmer.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1967.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 10 februari 1967.*

**Närvarande:**

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, EDENMAN, JOHANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, PALME SVEN-ERIC NILSSON, LUNDKVIST, GUSTAFSSON, GELJER, MYRDAL, ODHNOFF

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Palme, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *lagstiftning angående rätt att flytta fordon i vissa fall* och anför.

### **Inledning**

Med den ökande fordonsparken har de s. k. bilvraken i naturen och fordon som uppställs så att de utgör hinder i trafiken eller försvårar nödvändiga väghållningsarbeten blivit ett allt större problem. Det föreligger sedan länge ett påtagligt behov för allmänna organ att kunna flytta eller bortskaffa sådana fordon.

Uttryckliga bestämmelser på området saknas så gott som helt. Med stöd av bl. a. vissa allmänna regler i polisinstruktionen om rätt för polisman att under särskilda förutsättningar använda våld för upprätthållande av allmän ordning och säkerhet har emellertid bortflyttning av bilar i viss utsträckning skett genom polisens försorg. Främst i de större städerna har polis och kommun i samråd sökt lösa problemet enligt lokalt uppdragna riktlinjer.

Sedan justitiekanslern och riksdagens justitieombudsman under senare år var för sig i skilda ärenden ifrågasatt rättsgrunden för vissa företagna flyttningsåtgärder har de berörda myndigheterna blivit än mer osäkra om sina befogenheter. Myndigheterna har därför framfört bestämda önskemål om en snar rättslig reglering på området.

Från statsmakternas sida har frågan under senare tid uppmärksamrats i flera sammanhang.

Den 27 juli 1961 överlämnade Kungl. Maj:t till *parkeringskommittén* för att tagas i övervägande vid utredningsuppdragets fullgörande en framställning i ämnet från Föreningen Sveriges polismästare. I sitt delbetänkande den 18 december 1962 (stencilerat) har kommittén behandlat frågan om polisens befogenhet att flytta och omhändertaga fordon som anträffas olov-

ligen uppställda på allmän plats m. m. Betänkandet har remissbehandlats.

*Bilskrotningsutredningen*, tillkallad enligt Kungl. Maj:ts beslut den 27 juli 1961 på hemställan av riksdagen (L<sup>2</sup>U 1961: 44, rskr 273), behandlade enligt sina direktiv frågan angående omhändertagande och nedskrotning av kasserade bilar och framlade betänkande i ämnet den 7 mars 1964 (SOU 1964: 21). Också detta betänkande har remissbehandlats.

I den nya naturvårdslagen — vilken trätt i kraft den 1 januari 1965 (SFS 1964: 822) — har upptagits vissa bestämmelser som utformats i uttalat syfte att tillgodose önskemålen om ökat skydd för naturen mot nedskräpning genom bilvrak. Tillämpningen av dessa bestämmelser förutsätter, att den som förorsakat nedskräpningen kan anträffas. I sitt av riksdagen godkända utlåtande (L<sup>3</sup>U 1964: 41) med anledning av propositionen i ämnet ansåg tredje lagutskottet ytterligare utredning påkallad för de fall den skyldige inte är känd. Enligt utskottet borde, även om frågan såvitt angår bilvraken skulle komma att övervägas i samband med behandlingen av bilskrotningsutredningens betänkande, en prövning av hela problemkomplexet komma till stånd. Riksdagens skrivelse i ärendet, som bereds inom jordbruksdepartementet i samråd med andra berörda departement, har ännu inte föranlett något Kungl. Maj:ts beslut i denna fråga.

Frågan om rätt för polisen att flytta och omhänderta fordon och om omhändertagande av övergivna bilvrak har slutligen under senare tid behandlats i riksdagen med anledning av väckta motioner. Med hänsyn till frågornas aktualitet inom kommunikationsdepartementet har motionerna inte föranlett någon riksdagens åtgärd (se L<sup>3</sup>U 1966: 22 och ABU 1966: 7).

Såväl parkeringskommitténs som bilskrotningsutredningens förslag mötte vid remissbehandlingen omfattande kritik på väsentliga punkter. På uppdrag av min företrädare har därför inom departementet utarbetats en *promemoria* (stencil K 1966: 2) som utmynnar i ett nytt och samordnat förslag till bestämmelser i ämnet. Promemorians lagförslag torde få fogas vid statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

Efter remiss har yttranden över promemorian avgetts av justitiekanslern (JK), riksåklagaren (RÅ), hovrätten över Skåne och Blekinge, hovrätten för Nedre Norrland, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, försäkringsinspektionen, riksrevisionsverket, statens naturvårdsnämnd, rikspolisstyrelsen, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Östergötlands, Jönköpings, Kronobergs, Blekinge, Malmöhus, Hallands, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Skaraborgs, Värmlands, Örebro, Västmanlands, Västernorrlands och Norrbottens län, parkeringskommittén, Svenska stadsförbundet, Svenska kommunförbundet, Sveriges Advokatsamfund, Aktiebolaget Svensk Bilprovning, Motororganisationernas Samarbetsdelegation (MSD), Sveriges Trafikbilägares Riksorganisation (STR) samt Trafikförsäkringsföreningen.

RÅ har vid sitt yttrande fogat yttranden av överåklagarna i Stockholm,

Göteborg och Malmö samt två av länsåklagarmyndigheterna. Statens naturvårdsnämnd har bilagt ett yttrande av Svenska Naturskyddsföreningen. Slutligen har överståthållarämbetet och länsstyrelserna redovisat yttranden från ett stort antal representanter för polisväsendet, det statliga vägväsendet samt berörda kommunala myndigheter och organ. Sammanlagt har redovisats drygt femtio yttranden som remissinstanserna i sin tur infordrat.

Yttrande har också inkommit från Motorbranschens Riksförbund (MRF).

### Gällande rätt

Som framgår av inledningen finns för närvarande praktiskt taget inte några författningsbestämmelser med direkt syfte att reglera myndighets befogenhet att omhänderta felaktigt uppställt eller övergivet fordon. I begränsad utsträckning kan emellertid till stöd för sådana åtgärder åberopas vissa bestämmelser i *polisinstruktionen den 3 december 1965 (nr 686)*, *naturvårdslagen den 11 december 1964 (nr 822)* och *lagen om hittegods den 22 april 1938 (nr 121)*. Vidare kan fordon, som skäligen kan antas ha betydelse för utredning om brott eller vara någon avhänt genom brott eller förverkat på grund av brott, omhändertas enligt de särskilda reglerna om beslag i *rättegångsbalken*.

De aktuella bestämmelserna i polisinstruktionen återfinns i 2 och 18 §§. Enligt 2 § skall polisen upprätthålla allmän ordning och säkerhet, därvid det särskilt åligger polisen bl. a. att hindra att den allmänna ordningen och säkerheten störs genom brott eller på annat sätt. Om polisens maktbefogenheter sägs i 18 § att vid tjänsteåtgärd strängare medel inte får användas än förhållandena kräver. Våld får tillgripas endast när tjänsteuppgiften inte kan lösas på annat sätt och den lindrigaste form som kan leda till avsett resultat skall användas.

Naturvårdslagen, 23 §, förbjuder nedskräpning i naturen med plåt, glas etc. så att otrevnad eller skada för annan kan uppkomma. Åsidosätts förbudet och har förseelsen varit ägnad att för annan medföra skada eller obehag av någon betydelse, straffas vederbörande enligt 37 § med dagsböter. Länsstyrelsen kan också på grund av bestämmelser i 24 § förelägga den som vållat eller annars är ansvarig för nedskräpning att iordningställa platsen. Därvid kan enligt 39 § vite utsättas och, om föreläggandet inte följs, länsstyrelsen anmoda utmätningsmannen att föranstalta om att åtgärden vidtas.

Förutsättningarna för omhändertagande av fordon med tillämpning av hittegodslagens bestämmelser torde knappast praktiskt föreligga i andra fall än när omhändertagande ändå blir aktuellt som beslag i utredning om brott. Ett fordon går knappast förlorat för ägaren i annat fall än när det stulits från honom. I brist på annan lagstiftning lär emellertid hittegods-

lagen ändå i viss utsträckning åberopas för omhändertagande. Med hänsyn härtill och för den ledning det kan ge vid utformande av nya bestämmelser om omhändertagande redogörs här i korthet för de grundläggande bestämmelser som återfinns i 1—4 §§. Fynd skall utan oskäligt dröjsmål anmälas för ägaren eller polisen. Har polismyndighet mottagit sådan anmälan skall fyndet kungöras eller ägaren underrättas. Skyldighet föreligger att väl vårda hittegods. Upphittaren har rätt att överlämna godset till polisen och polisen kan även i övrigt omhänderta det, om det är påkallat. Kan godset inte vårdas utan fara för försämring eller om andra särskilda skäl talar för det kan polisen låta sälja det. Ägaren är berättigad återta godset mot ersättning av kostnader och hittelön. Tvist om ersättningen avgörs av domstol. Anträffas ägaren inte inom sex månader från anmälan eller gör han inte sin rätt gällande inom tre månader från underrättelse eller kan han annars anses ha uppgivit sin rätt, tillfaller godset upphittaren mot betalning av polisens kostnader. Betalas inte kostnaderna inom tre månader från anmaning eller kan upphittaren annars anses ha uppgett sitt anspråk, tillfaller godset, efter avdrag av kostnaderna, kronan. Närmare föreskrifter om polisens befattning med hittegods har meddelats i en särskild kungörelse den 2 december 1938 (nr 677).

Kan uppställning av fordon betecknas som upplag föreligger vissa möjligheter till ingripanden enligt bestämmelser i *byggnadsstadgan den 30 december 1959 (nr 612)*, *naturvårdslagen den 11 december 1964 (nr 822)*, *allmänna ordningsstadgan den 14 december 1956 (nr 617)*, *lagen om allmänna vägar den 30 juni 1943 (nr 431)* och *hälsovårdsstadgan den 19 december 1958 (nr 662)*.

Inom område med fastställd generalplan, stadsplan, byggnadsplan eller utomplansbestämmelser är vissa anläggningar, som inte är hänförliga till nybyggnad, underkastade byggnadslovsskyldighet. Enligt 54 § byggnadsstadgan krävs sålunda byggnadslov för bl. a. inrättande av upplag. I 52 § lämnas anvisningar om vilka krav sådana anläggningar skall uppfylla. Beträffande upplag föreskrivs, att det inte får anordnas så att det orsakar brandfara eller risk för olycksfall, skymmer sikten för trafiken eller för närboende, vanpryder omgivningen eller eljest vållar olägenhet av betydelse. Om anordning inrättats utan byggnadslov när sådant krävs enligt 54 § eller i strid mot gällande föreskrifter, får byggnadsnämnden enligt 70 § vid vite förelägga anordningens ägare att undanröja eller ändra det utförda. Föreläggandet kan ges vid äventyr att åtgärden i händelse av tredska utförs genom nämndens försorg på den tredska kandes bekostnad.

Länsstyrelsen kan enligt 19 § naturvårdslagen förordna om tillståndstvång för bl. a. upplag inom område där sådan anordning kan antas väsentligt skada landskapsbilden. Anordnas upplag utan sådant tillstånd eller i strid mot villkor i tillståndet följer, förutom straffansvar enligt 37 §, att



vitesföreläggande och handräckning för rättelse kan meddelas med stöd av 39 §. Också för det fall tillståndstvång inte föreligger föreskrivs en viss kontroll från det allmännas sida för arbetsföretag som är ägnade att väsentligt ändra landskapsbilden (20 och 39 §§). Bestämmelserna gör inget undantag för sådana planlagda områden där byggnadsstadgans föreskrifter gäller.

Allmän plats inom stadsplanlagt område får enligt 2 § allmänna ordningsstadgan inte användas för upplag utan tillstånd. Överträdelse av bestämmelsen straffas enligt 28 §.

Lagen om allmänna vägar, 32 §, förbjuder bl. a. upplag på väg utan tillstånd. Tillstånd krävs också enligt 33 § för upplag inom visst avstånd från väg om upplaget skulle inverka på trafiksäkerheten. Föreskrifterna är förenade med ansvarsbestämmelse i 61 §. Ingripande i form av rättelse genom utmätningsman kan enligt 63 § ske när upplag anordnats i strid mot bestämmelserna.

Hälsovårdsstadgan innehåller i 55 och 62 §§ vissa föreskrifter till förebyggande av sanitära olägenheter genom upplag.

### Tidigare utredningar och yttranden

Som framgår av den tidigare redogörelsen har under senare år tre utredningar, parkeringskommittén, bilskrotningsutredningen och naturvårdsutredningen vid sidan av varandra men med visst samråd från olika utgångspunkter arbetat på problemet om flyttning av fordon som uppställts så att det är till vanprydnad eller hinder från allmänna synpunkter. Av utredningsförslagen har endast naturvårdsutredningens betänkande lett till lagstiftning i ämnet. Beträffande innehållet i denna lagstiftning hänvisas till redogörelsen för gällande rätt.

Parkeringsutredningens och bilskrotningsutredningens förslag samt remissyttrandena däröver har utförligt redovisats i bilagor till departementspromemorian. Det torde inte vara påkallat att här ge annat än en mera kortfattad redogörelse för dessa förslag och yttranden. Jag hänvisar i denna del också till min kommande redogörelse för innehållet i departementspromemorian, där motiveringarna i vissa hänseenden stöder sig på och återger det tidigare utredningsmaterialet.

#### Parkeringskommittén

##### *Förslaget*

Enligt parkeringskommitténs förslag skulle polisman få rätt att flytta och omhänderta fordon som uppställts i strid mot vägtrafikförordningens bestämmelser eller lokal trafikföreskrift. Bestämmelsen härom skulle införas i 49 § vägtrafikförordningen. Något krav på straffbar förseelse uppställdes inte och flyttning avsågs kunna ske även i sådana fall när åtgärden ytterst

var motiverad av hänsyn till renhållning eller vägarbete eller av önskemålet att bortskaffa övergivna fordon. Beslut borde kunna meddelas även av s. k. kommunala trafikövervakare. Närmare riktlinjer för tillämpningen och för förfarandet kunde anges i centralt utfärdade tillämpningsföreskrifter. Kostnaderna för förfarandet borde förskjutas av polisdistrikten. Ersättning skulle hos den enskilde uttas enligt fastställd taxa. Civilrättsliga regler om det fortsatta förfarandet med omhändertagna fordon ansåg kommittén påkallade men fann inte nödvändigt avvakta en sådan lagstiftning för flyttningsrättens införande. Med hänvisning till pågående reformarbete på skadeståndsrättens område rekommenderade kommittén en i Stockholm tillämpad ordning, som innebär att det allmänna gentemot den enskilde befattningshavaren åtar sig svara för den ersättningskyldighet denne kan ådra sig med anledning av fordonsförflyttning.

#### *Yttrandena*

Över kommitténs förslag yttrade sig efter remiss bl. a. ett betydande antal representanter för domstols-, åklagar- och polisväsendet, centrala väg- och trafikmyndigheter, överståthållarämbetet och samtliga länsstyrelser, Svenska stadsförbundet samt de större trafikantorganisationerna.

Vägmyndigheterna, Svenska stadsförbundet och majoriteten av länsstyrelserna lämnade förslaget utan erinran. Främst från domstols-, polis- och trafikantrepresentanterna men även från vissa länsstyrelser restes emellertid bestämda invändningar mot att möjlighet öppnades till alltför långtgående ingripanden. Man avvisade därvid kommitténs tanke, att en begränsning och precisering av förutsättningarna för ingripande skulle kunna ske i tillämpningsföreskrifterna. Flera remissinstanser ansåg det vidare felaktigt att anförtro beslutanderätten till annan än särskilt kvalificerad polispersonal. Från polisens sida motsatte man sig att polispersonal överhuvudtaget skulle åläggas att undanskaffa fordon när inte rent polisiära hänsyn påkallade det. I fråga om kostnaderna hävdade några remissinstanser, att ett indrivningsförfarande skulle ställa sig alltför kostsamt i förhållande till vad det kunde väntas inbringa. I övrigt framkom delade meningar om, huruvida kostnad skulle beräknas enligt taxa eller uttas med hänsyn till verkliga utgifter i de särskilda fallen. I ett betydande antal yttranden avstyrktes införande av regler om flyttningsrätt innan frågan om det fortsatta förfarandet med omhändertagna fordon lösts. Också bristen på regler om skadeståndsskyldighet för det allmänna ansågs av ett antal remissinstanser utgöra hinder för genomförande av förslaget.

#### **Bilskrotningsutredningen**

##### *Förslaget*

Bilskrotningsutredningen fann problemet med de s. k. bilvraken väsentligen angå personbilar. Dess förslag utformades emellertid så att de kunde utvidgas till att avse även lastbilar och bussar. Utredningen utgick från

den totala nedskrotningen som det enda acceptabla sättet för att omhänderta utranterade bilar.

I betänkandet redogjordes utförligt för förhållandena inom bilskrötningens bransch. Jag finner det påkallat att återge vissa fakta och bedömningar ur denna redogörelse.

Utslagningen av personbilar visar en kraftig stegring sedan slutet av 1950-talet. Antalet anges till 50 000 för 1959 och 75 000 för 1962 samt beräknas 1970 uppgå till 140 000 och 1975 till 185 000. Utredningen har utgått från att den periodiska kontrollbesiktningen åren närmast efter dess införande föranleder en »puckel på trendkurvan». Enligt utredningens undersökningar har utslagningen hittills till väsentlig del motsvarats av slutskrotning.

Den svenska järnhanteringen förbrukar f. n. årligen ca 2,1 milj. ton järnskrot. Huvuddelen därav är s. k. cirkulationsskrot inom järnverken. Köpskrotet utgör ca 650 000 ton, varav 75 000 ton bilskrot. Det svenska järnskrotet, inklusive bilskrotet, bedöms också framdeles få avsättning hos järnverken.

Sedan år 1927 har rått exportförbud på järnskrot i Sverige. På grund av skrotets alltmer ökade betydelse som råvara vid stålproduktionen infördes successivt exportförbud i samtliga stålproducerande europeiska länder. I samband med de exportförbud av generell karaktär som tillkom i Sverige under andra världskriget utvidgades förbudet till att omfatta skrot av alla slag, även metallskrot. Detta utvidgade förbud har upprätthållits av försörjningsskäl och även av handelspolitiska grunder. Inom EFTA är järnskrotet undantaget från liberalisering. Genom särskilda beslut är däremot järnskrotet föremål för fri cirkulation inom Montanaunionsländerna. De svenska järnverken har genom sin inköpsorganisation AB Järnbruksförnödenheter träffat avtal med skrotgrossisterna om leverans av skrot till järnverken. Avtalet innebär bl. a. att bolaget lämnat avsättningsgaranti för allt från grossisterna utbudet svenskt stålskrot av de allmännast förekommande kvaliteterna med undantag för legerat skrot. Skrotpriserna fastställs av bolaget efter hörande av skrotbranschens organisationer.

Bilvraken används dels som reservdelobjekt, dels som avfallsråvara. För att kunna tjäna som avfallsråvara är det ofrånkomligt att vraken bränns och att järnskrotet noggrant rensas från koppar och andra metaller. Vraken måste vidare styckas i lämpliga bitar och eventuellt pressas. I färdigbearbetat skick representerar skrotet av en bil ett värde av 75—135 kr. beroende på fordonets storlek m. m. Reservdelstagningen är en verksamhet som ligger närmare motorbranschen än skrothanteringen. Den bedrivs dels vid s. k. bildemonteringsföretag, dels vid de enligt självbetjäningsprincipen anordnade s. k. bildelsparkerna. Värdet per bil av uttagna delar uppskattas maximalt till 800 kr. och i normalfallet till ca 400 kr. Skrotning sedan de gäng-

bara reservdelarna avlägsnats försummas i synnerhet vid bildelsparkerna, vilket ger upphov till s. k. bilkyrkogårdar. Av bilvraken beräknas 20—25 % f. n. bli föremål för reservdelstagning. Även om framdeles marknaden för begagnade reservdelar inte torde komma att öka i takt med bilbeståndet, bör den enligt utredningen komma att i stort sett behålla sin position i absoluta tal.

Skrotbilarna omhändertas antingen av företag för vilka de primärt är reservdelobjekt eller av företag som direkt skrotar ned vraken. Skrotföretagen är av mycket olika storlek och struktur. I den betydelse 1949 års skrot-handelsförordning anger finns f. n. ca 1 500 s. k. uppköpare och 300 s. k. fasta handlande. Nio grossistföretag har avtal med AB Järnbruksförnödenheter för leverans till järnverken. Skrotbranschen har enligt utredningen fullt tillräcklig kapacitet för att tillgodose det ökande behovet av bilskrotning.

Genom intervjuer och på annat sätt kom utredningen till den uppfattningen att lönsamheten av bilskrotningen avtagit sedan början av 1950-talet och hastigt försämrats under de senaste åren. Det påpekades att priset på järnskrot, vilket har ett nära samband med framställningskostnaden för utbytbara råvaran tackjärn, gått ned och att arbetskostnaden samtidigt stigit. För Stockholm och andra storstadsområden med särskilt höga tomt- och lönekostnader konstaterades den tidigare lönsamheten ha förbytts i förlust med påföljd att skrotföretagen betingade sig ersättning för att ta emot bilvrak för skrotning. Sådana ersättningar hade också rapporterats från mindre orter.

Utredningen övervägde ingående möjligheterna att rationalisera bilskrotningen. Vid i stort sett bibehållna arbetsmetoder fann den förutsättningarna härför mycket begränsade, främst på grund av den ofrånkomliga rensningen av skrotet från koppar o. d. vilken hittills endast kunnat ske för hand. Situationen vore en annan, framhöll utredningen, om kopparn kunde avlägsnas på metallurgisk väg men någon ekonomiskt användbar metod härför saknades. En strukturförändring av hanteringen med övergång till stora företagsenheter skulle möjliggöra användning av »löpande-band-principen» med stora brännugnar, pressar och dylika hjälpmedel av amerikansk typ. En sådan strukturrationalisering skulle emellertid förutsätta en helt annan biltäthet än den svenska under överblickbar tid. I och för sig skulle nämligen ett par företag av denna typ vara tillräckliga för hela det svenska skrotbilfallet men transportkostnaderna bedömdes lägga definitivt hinder i vägen för en sådan koncentration. Utredningen fann det inte möjligt att under överskådlig tid genom rationaliseringar göra bilskrotningen till en självbärande och lönsam hantering.

Enligt utredningens bedömning torde ca 70 procent av samtliga bilägare utan särskilda anordningar både vilja och kunna befordra vraken till rationell slutskrotning, medan återstoden, 30 procent, representeras av bildelsparker, mindre reparationsverkstäder och enskilda bilägare. De förstnämnda två ägargrupperna lagrar ofta vraken alltför länge, vilket resulterar i uppkomst av bilkyrkogårdar. De enskilda bilägarna överger i ökande utsträckning sina skrotfärdiga bilar.

Utredningen utmynnade i följande ställningstaganden och förslag.

Från sina begränsade synpunkter fann sig utredningen inte böra föreslå hävande av exportförbudet för järnskrot.

Utredningen utgick från att ansvaret för slutskrotning bör åvila siste ägaren av en bil. Tanken att kriminalisera övergivande av fordon avvisades med hänsyn bl. a. till att en sådan åtgärd inte skulle ha stöd i det allmänna rättsmedvetandet och skulle innebära att en stor del av våra begränsade polisiära resurser måste insättas för att utreda från rätts säkerhetssynpunkt närmast betydelselösa fall av övergivande.

Däremot fann utredningen ofrånkomligt att något slag av depositionsavgift införs för att garantera och eventuellt stimulera slutskrotning. Efter diskussion av frågorna hur denna avgift borde utformas och administreras stannade utredningen för att inte inlägga något stimulansbelopp i depositionsavgiften utan föreslog att avgiften utformas som en obligatorisk skrotningsförsäkring. Bestämmelserna härom föreslogs inarbetade i trafikförsäkringslagen. Beträffande de personbilar som undantas från denna lags tillämpning — bl. a. sådana som ägs av stat och kommun — sade sig utredningen räkna med att ägarna i de flesta fall även utan skrotningsförsäkring tillser att bilarna skrotas efter användningstiden. Försäkringsplikten skulle gälla ända till dess skrotning skedde och premien utgå som årsbelopp — beräknat till högst 10 kr. — att uttas under bilens hela nyttjandelid. Försäkringsbeloppet, som skulle omfatta kostnaden för skrotning och för transport till skrotgården, skulle utbetalas av försäkringsgivaren direkt till den som utfört skrotningen. För att förhindra oriktiga utbetalningar av ersättning på grund av skrotningsförsäkringen föreslog utredningen, att tillämpningsområdet för 1949 års skrothandelsförordning skulle utvidgas att gälla handel med motorfordon, avsedda för demontering och skrotning.

För att bilvrak som övergetts snabbt skall kunna omhändertas och skrotas ansåg utredningen nödvändigt med en särskild ny lag om omhändertagande av övergivna bilvrak. Betänkandet innehåller förslag till en sådan lag. Förslaget har i huvudsak följande innebörd.

Polismyndigheten har att besluta och verkställa omhändertagande och skrotning av övergivet bilvrak som påträffats på allmän mark eller kro-

nans fastighet eller, på fastighetsägarens begäran, av bilvrak som uppställs på enskild mark.

Med bilvrak avses motorfordon som inte kan användas för sitt ursprungliga ändamål utan att därå nedläggs kostnad som uppenbart överstiger saluvärdet vid påträffandet.

Bilvrak skall anses övergivet om det saknar vissa angivna skyltar och märken för identifiering eller om uppgivne ägaren inte inom viss tid efter underrättelse forslat bort vraket eller angivit annan ägare.

Vederbörande kommun skall svara för kostnader och uppbära intäkter när det gäller ej skrotningsförsäkrade fordon och får utta ersättning av ägaren för eventuell förlust. Ägare av vrak som felaktigt bedömts som övergivet bereds vissa möjligheter till ersättning av allmänna medel.

Tillräckliga hjälpmedel för att förhindra uppkomsten av s. k. bilkyrkogårdar fann utredningen föreligga i befintliga författningsbestämmelser enligt hälsovårdsstadgan och byggnadsstadgan jämte de förslag till ny lagstiftning som hade framlagts av naturvårdsutredningen.

#### Yttrandena

Över betänkandet yttrade sig ett femtiotal remissinstanser, som i sin tur infordrat yttranden från en rad olika myndigheter och organisationer.

Vid remissbehandlingen riktades stark kritik mot utredningens centrala förslag om en skrotningsförsäkring. Däremot välkomnades på de flesta håll förslaget att införa en lag om omhändertagande av bilvrak. Mot lagförslagets enskildheter, bl. a. i fråga om polisens befattning med ärendena och författningsbestämmelsernas redaktionella utformning, framfördes emellertid flera invändningar.

Utredningens bedömning om den också på längre sikt bristande lönsamheten av bilskrotningen föranledde särskilda uttalanden i några yttranden. Motororganisationerna, företrädarna för bilindustrin och motorbranschen, Skrothandelns branschkommitté och några andra remissinstanser ansåg utredningens bedömning i denna del felaktig. Man hänvisade därvid till flera omständigheter. Den ökade kontrollen över fordonen medför förkortning av bilarnas livslängd och leder därmed till en större lönsamhet för demonteringsrörelsen. Samma effekt vinns av den pågående koncentrationen inom bilhandeln till färre märken. Skrotningsföretagen och deras organisationer har såväl intresse som möjligheter att själva fortgående rationalisera verksamheten. Rationaliseringen kan underlättas och har redan i viss mån stimulerats av kommuner och statliga myndigheter. Övriga remissinstanser som yttrade sig i frågan anslöt sig däremot till utredningens uppfattning.

Frågan om hävande av exportförbudet för järnskrot som

ett medel att förbättra lönsamheten inom bilskrotningsbranschen berördes i ett tiotal yttranden. Kommerskollegium, AB Järnbruksförnödenheter och Skrothandeln's branschkommitté fann sig liksom utredningen inte böra förordna en sådan åtgärd. Som skäl åberopades bl. a. frågans internationella aspekter, värdet för skrothandeln av att nu gällande avsättningsgaranti bibehålls samt den omständigheten att förbudet i så fall måste hävas helt, eftersom bilskrot inte praktiskt kan skiljas från annat skrot. Övriga remissinstanser som tog upp frågan förordade eller ifrågasatte utan närmare motivering exportförbudets hävande.

Med få undantag, främst från länsstyrelsehåll, delade remissinstanserna uppfattningen att några fördelar knappast står att vinna genom att generellt kriminalisera övergivande av fordon.

En betydande majoritet av såväl huvudinstanserna som de i andra hand hörda myndigheterna och organen ifrågasatte eller ställde sig avvisande till utredningens förslag om obligatorisk skrotningsförsäkring. Till dem som helt avstyrkte förslaget hörde försäkringsinspektionen, statskontoret och Trafikförsäkringsföreningen. Som skäl mot en skrotningsförsäkring åberopades främst, att förfarandet skulle bli administrativt orimligt betungande, att det skulle motverka rationalisering inom skrotningsbranschen, att avgiftssystemets ändamål är för försäkringsväsendet främmande och att det inte kan vara riktigt att någon annan än den siste ägaren till fordonet åläggs svara för skrotningskostnaden.

En rad skilda förslag om andra vägar för att lösa problemet framkom vid remissbehandlingen. Främst förordades följande alternativ, nämligen att uppgiften att omhänderta bilvrak läggs på kommunerna som en fråga om renhållning, därvid i vissa fall föreslogs en statlig bidragsgivning företrädesvis av bilskattemedel, att skrotningsavgift uttas som ett engångsbelopp då fordonet första gången registreras eller debiteras i anslutning till bilskatteuppbörden, att för avregistrering skall krävas kvalificerat intyg om att fordonet skrotats eller att hela frågan får anstå för att lösas i samband med den pågående utredningen om bilregistreringen.

När det gäller utredningens förslag om en särskild lag om omhändertagande av övergivna bilvrak ställde sig remissinstanserna som nämnts i princip mycket positiva.

Bl. a. i yttrandet från rikspolisstyrelsen avstyrktes emellertid bestämt att polisen skulle ha att ta befattning med övergivna bilvrak på det sätt som angivits i lagförslaget. Styrelsen framhöll att strävan under senare tid varit att befria polisen från de åligganden som inte har anknytning till dess primära verksamhet och som hittills inkräktat allvarligt på huvuduppgiften att upprätthålla allmän ordning och säkerhet. Den aktuella uppgiften, som direkt rör renhållningen i samhället, borde enligt styrelsen handhas av kommunen.

Den föreslagna definitionen av bilvrak betecknades av bl. a. hovrätten över

Skåne och Blekinge och Trafikförsäkringsföreningen som alltför omfattande och skilda förslag till ändrad lydelse av bestämmelsen framfördes.

Förutom den omarbetning av lagförslaget som måste ske om den föreslagna skrotningsförsäkringen ej genomförs påkallades från flera håll en omredigering också för att göra lagen mer klar och lättförståelig.

Utredningens uppfattning att uppkomsten av bilkyrkogårdar kan hindras i tillräcklig grad utan ny lagstiftning delades av flertalet remissorgan. Ett par länsstyrelser ansåg emellertid att 65 § byggnadsstadgan borde ändras till att omfatta också bilskrotupplag.

## Departementspromemorian

### Allmänna synpunkter

Till grund för promemorians förslag till »Lag om rätt att omhändertaga motorfordon» ligger i huvudsak följande allmänna resonemang och ställningstaganden.

Orsaken till att bilvrak överges i ökad omfattning är att destruktionen f. n. i allmänhet inte kan ske utan kostnad. Detta sammanhänger med förhållandena inom skrotbranschen. En möjlighet till lösning av problemet är att lönsamheten i denna bransch förbättras så att den som lämnar fordon för skrotning får en ersättning som är värd besväret. En annan möjlighet är att vidta sådana åtgärder lagstiftningsvägen att fordonsägarna trots kostnad och besvär finner mest förenligt med egna intressen att själva befordra fordonen till skrotning.

Det av bilskrotningsutredningen förebragta materialet och remissbehandlingen av betänkandet visar att dessa frågor ingalunda är lättlösta. Meningarna om vilka åtgärder som bör vidtas går vitt isär bland sakkunniga myndigheter och organ. Också erfarenheterna i andra länder ger vid handen att man här rör sig med mycket svårbemästrade frågor och avvägningar. Promemorians förslag bygger på förutsättningen att den av bilskrotningsutredningen föreslagna skrotningsförsäkringen inte bör genomföras med hänsyn till de invändningar som framkom vid remissbehandlingen. Det har ansetts uteslutet att inom ramen för arbetet med promemorian utarbeta något annat förslag som skulle kunna leda till en bättre lönsamhet inom bilskrotningsbranschen eller till att alla bilägare ändå skulle förmås att själva låta skrota sina uttjänta fordon. Det genomgångna materialet har dock givit anledning till följande synpunkter på dessa frågor.

Det ligger nära till hands att som vissa remissorgan ifrågasätta upphävande av exportförbudet på järnskrot för att därigenom få ökad konkurrens och högre priser på bilskrotet. Såväl AB Järnbruksförnödenheter som Skrot-handels branschkommitté och kommerskollegium framhåller emellertid att en sådan åtgärd inte kan förväntas medföra någon prishöjning av bety-



delse i förevarande sammanhang. Från skrothandelns sida framhålls också att det avtal om garanti för avsättning av allt olegerat järnskrot inom landet som man nu har skulle gå förlorat om exportförbudet undanröjs. Bilskrotningsutredningens bedömande att från dess begränsade synpunkter på frågan något förslag i denna del inte synes påkallat förefaller riktigt. Det har också anförts att frilistning enbart av bilskrot inte är möjlig, eftersom sådant skrot inte kan praktiskt utskiljas från annat skrot och att det därför måste bli fråga om huruvida förbudet som helhet skall hävas. Även frågans internationella aspekter har framhållits i sammanhanget. Det kan här anmärkas att näringsfrihetsombudsmannen f. n. undersöker de nu berörda särskilda förhållandena inom skrotbranschen.

Möjligheterna till rationaliseringar inom skrotningsbranschen torde inte böra bedömas alltför pessimistiskt. Det ökande skrotbilsfallet och förbättrade kommunikationer är i sig faktorer som kan bidra till att möjliggöra större investeringar. Den tekniska utvecklingen i fråga om sättet att utvinna användbart skrot från fordonen står säkerligen inte stilla. Enligt uppgift är på vissa håll i utlandet — bl. a. i Frankrike — maskiner redan i bruk som gör all manuell hantering i samband med skrotningen överflödig. Även om det i sådana fall blir fråga om så kostsamma investeringar att de fordrar en helt annan koncentration och storlek av hanteringen än vad som är möjligt i vårt land för närvarande, har vägen ändå öppnats mot att behandla problemet från nya utgångspunkter.

Rationaliseringen måste emellertid i första hand vara en uppgift för branschen själv. Det allmänna har ett intresse av att det finns en väl utvecklad företagsamhet på skrotningsbranschens område. Inte minst kommunerna torde därför anse sig betjänta av att när det gäller exempelvis markfrågor bidra till att underlätta en rationalisering. En samordning myndigheterna emellan när det gäller att avsätta omhändertagna fordon på ett rationellt sätt måste också eftersträvas. Men det allmännas intresse torde inte vara av sådan karaktär att åtgärder av mer ingripande art är motiverade. Och det måste vara felaktigt att låsa utvecklingen och motverka branschens eget intresse av rationalisering genom att garantera viss ekonomisk gottgörelse till företagen för varje skrotat fordon. Denna invändning drabbar förslaget om skrotningsförsäkring men den gäller också vissa förslag som framförts vid remissbehandlingen och som går ut på att redan vid fordonens inregistrering eller under deras »livstid» i samband med bilskatteuppbörden eller liknande säkra en avgift som direkt eller indirekt måste komma skrotningsföretagen tillgodo.

Mot att en viss skrotningsavgift förhandsvis avsättes för alla fordon — vare sig detta sker genom debitering på fordonsägarna eller genom att bilskattemedel avsättes för ändamålet — talar också att ett sådant system kan på goda grunder befaras motverka fordonsägarnas intresse av att själva befordra fordonen till skrotning. Det synes inte orealistiskt att anta, att många fordonsägare kommer att anse sig »ha gjort sitt» genom den ekonomiska utgiften och att fordonen därför kommer att överges i ökad utsträckning.

Den direkta och den preventiva effekten av en kriminalisering av övergivandet torde som bilskrotningsutredningen ansett inte på långt när uppväga det betydande merarbete med därav följande kostnader och krav på personella resurser en sådan bestämmelse skulle medföra för polisen.

På längre sikt bör enligt promemorian finnas vissa möjligheter att angripa problemet med hänsyn till bilregisterutredningens arbete. Inom ramen för dess uppdrag bör bestämmelser om förutsättningarna för avregistrering och konsekvenserna av underlåtenhet att avregistrera fordon kunna utformas så att det mer uttalat kommer att vara ett fordonsägarnas eget intresse att kasserade bilar befordras till skrotning. Målet skulle vara att genom sådana och andra tänkbara åtgärder — såsom förbättrade möjligheter att via ett rationellt register spåra försumliga ägare — vinna garantier för att den enskilde i betydligt ökad omfattning kommer att själv undanskaffa sitt fordon även om skrotningen är förenad med viss kostnad för honom. Det hänvisas också till den utredning som kan förutses med anledning av bl. a. riksdagens skrivelse 1964: 371 (se L<sup>3</sup>U 1964: 41 s. 91 och s. 101 yrkandet under B).

Från olika håll har emellertid med skärpa framhållits att en snar förbättring är påkallad. De intressen som aktualiserat frågan representeras dels av polisen, som upprätthållare av allmän ordning och säkerhet i trafiken, dels av kommunerna som ansvariga i viss omfattning för renhållning, snöröjning och väghållning, dels vägmyndigheterna med hänsyn till deras uppgifter i fråga om väghållning. Med nuvarande förhållanden har man i stor omfattning sett sig nödsakad ingripa med flyttningsåtgärder trots osäkerhet om rättsgrunden för sitt handlande och trots avsaknaden av bestämmelser om det fortsatta förfarandet. Myndigheterna har krävt en säkrare rättslig grund när det gäller möjligheter till ingripande såväl mot bilvrak som mot olämpligt uppställda fordon i övrigt. Dessa krav bör, framhålls det i promemorian, om möjligt tillgodoses även om en lösning av frågan i stort inte kan vinnas annat än på längre sikt.

Att ålägga vederbörande myndigheter att svara för bortforsling när flytting är påkallad skulle kunna innebära en avsevärd ekonomisk belastning för det allmänna. Även om myndigheterna ges möjlighet att återkräva flyttningskostnad av fordonsägarna och att tillgodogöra sig fordonens värde i vissa fall ges därigenom ingen garanti för full kostnadstäckning, särskilt inte i fråga om bilvraken men inte heller beträffande fordon som behöver omhändertas i andra fall. Hur stora kostnaderna skulle bli är inte möjligt att förutse. Ett principbeslut med sådan innebörd anses i promemorian inte kunna förordas i dagens läge och i vart fall inte utan ytterligare utredning. Detta bör inte hindra att man nu — även om det måste betraktas som en lösning av provisorisk karaktär — genomför en lagstiftning som ger myndigheterna rätt att ingripa under vissa preciserade förutsättningar, med möjlighet att återkräva sina kostnader av fordonsägaren, och som ger de bestämmelser om förfarandet vid omhändertagande som nu saknas.

Frågan uppstår då hur en sådan lagstiftning skall läggas upp lagtekniskt. Om man skulle bygga vidare på de riktlinjer som varit grundläggande för de två förut redovisade utredningsförslagen skulle detta inne-

bära, att regler om befogenhet att flytta och omhänderta motorfordon och om det fortsatta förfarandet skulle komma att återfinnas i ett flertal författningar. Förutom i hittegodslagen med tillämpningsföreskrifter i fråga om fordon som kommit ur ägarens besittning, allmänna polisinstruktionen och rättegångsbalken i fråga om stulna fordon eller fordon som måste disponeras för utredning om trafikolyckor eller brott, naturvårdslagen i fråga om fordon med känd ägare, vilka uppställts så att därigenom vållats nedskräpning i naturen, samt de skilda författningar som ger möjligheter till kontroll av uppställning som innebär anordnande av upplag skulle bestämmelser av betydelse i sammanhanget komma att återfinnas i

1. vägtrafikförordningen i fråga om felparkerade fordon uppställda på väg,

2. en lag med civilrättsliga bestämmelser om det fortsatta förfarandet med fordon som omhändertagits enligt förordningen,

3. tillämpningsföreskrifter till förordningen, där föreskrifter också skulle ges som begränsar tillämpningen av huvudregeln, samt

4. en särskild lag om omhändertagande av övergivna bilvrak som, rättsenligt eller ej, uppställts på allmän eller enskild mark.

En sådan splittring på olika författningar av bestämmelser som rör samma ämnesområde betecknas i promemorian som lagtekniskt föga tilltalande och ägnad att föranleda betydande olägenheter i praktiken. Från polishåll har särskilt framhållits, att i det enskilda fallet gränsdragningen mellan bilvrak och »levande» bilar ofta kan vara besvärlig och att det därför vore önskvärt att reglerna så långt möjligt samordnades. I utlåtande 1956: 36 över förslag till allmän ordningsstadga hade första lagutskottet särskild anledning att beröra den nu aktuella frågan. Utskottet uttalade bl. a., att ehuru bestämmelser om borttagande av fordon motiveras av helt artskilda omständigheter, det inte bör ifrågakomma att uppta särskilda sådana bestämmelser i spridda författningar. I den mån en speciell reglering erfordras bör denna ske på ett ställe i lagstiftningen och där innehålla samtliga förutsättningar för borttransport, vilka anses böra särskilt lagfästas. Utskottet fann den naturliga platsen för en sådan reglering vara i anslutning till trafikförfattning.

Det skulle enligt promemorian föra för långt att i sammanhanget ta upp frågan om en samordning kan och bör ske av alla de berörda bestämmelserna. Avsevärda fördelar, inte bara lagtekniskt, skulle emellertid vara att vinna om bestämmelser motsvarande de under punkterna 1—4 tas upp i en gemensam författning jämte tillämpningsföreskrifter till denna. Förutom att praktiska skäl uppenbart talar för en sådan lösning synes vissa tungt vägande synpunkter som framkommit under remissbehandlingen knappast kunna tillgodoses på annat sätt. Sådana synpunkter är kraven på uttömmande och överskådliga regler om förutsättningarna för ingripande och om tillgodoseende i tillbörlig mån också av andra legitima intressen än trafik-

hänsyn såsom renhållning och vägarbete. Det behövs också noggranna och enhetliga föreskrifter angående förfarandet efter omhändertagande. En uppdelning i fråga om verkställighet, förskjutande av kostnader etc. måste ske med hänsyn till de ändamål som skall tillgodoses genom flyttningen. Enligt promemorian är det varken lämpligt eller möjligt att genomföra en sådan gemensam lagstiftning inom vägtrafikförordningens ram. Parkeringskommitténs uppfattning om gränserna för vad trafikförfattningarna bör och formellt kan innehålla i detta hänseende synes riktig.

Någon konflikt med andra rättsregler på området torde inte behöva förutses. Tillämpning av hittegodslagen i fråga om motorfordon kan knappast ha varit avsedd av lagstiftaren och har närmast tillgripits som en nödlösning i brist på andra bestämmelser. De möjligheter till ingripande mot nedskräpning som intagits i den nya naturvårdslagen är snarast ett komplement till de avsedda nya reglerna. Däremot kan det synas tveksamt om det utan särskild hänvisning i lagen är uppenbart, att den inte är tillämplig när visst fordon har samband med misstanke om brottslig gärning och omhändertagandet regleras i rättegångsbalken. Förslaget utgår emellertid från att en sådan hänvisning inte är nödvändig.

I en bilaga till promemorian lämnas en översikt över vissa skadeståndsfrågor som uppkommer i sammanhanget. Översikten visar att rättsläget är i hög grad osäkert när det gäller den enskildes möjligheter till ersättning för skada som kan vållas genom de nu ifrågasatta flyttningsbesluten. När en ny lagstiftning om omhändertagande av fordon ändå föreslås införd utan särskilda åtgärder för att lösa skadeståndsfrågorna, motiveras detta med följande påpekanden och synpunkter.

Det erkänns f. n. inte i vårt lands lagstiftning någon allmän skyldighet för stat och kommun att ersätta skador som uppkommer i offentlig verksamhet. Endast på ett fåtal speciella områden, såsom i fråga om oskyldigt häktade och dömda och om brist i redovisning i vissa fall av kronofogde m. fl., har särregler införts. I praxis under senare år har emellertid högsta domstolen vid ett par tillfällen ansett det allmänna böra svara för sakskada som uppstått vid myndighetsutövning. I vad mån man härav kan dra någon slutsats om domstolarnas benägenhet att utan författningsstöd ålägga det allmänna skadeståndsansvar i fortsättningen är osäkert.

Förslag föreligger emellertid till en genomgripande revision på skadeståndsrättens område. Kommittén rörande det allmännas skadeståndsansvar har år 1958 framlagt betänkande med förslag till lag om skadestånd i offentlig verksamhet (SOU 1958: 43) och skadeståndskommittén har i betänkande år 1964 (SOU 1964: 31) avgivit förslag till lag med vissa bestämmelser om arbetsgivares och arbetstagares skadeståndsansvar.

Efter nordiska departementala förhandlingar under senare delen av år 1965 har frågorna om det allmännas skadeståndsansvar och om principalansvaret upptagits till fortsatt behandling inom justitieministerierna i de

tre skandinaviska länderna och i Finland med sikte för vår del på att ett fullständigt lagförslag skall kunna remitteras till lagrådet under år 1967.

Mot bakgrund av detta lagstiftningsarbete synes det inte böra komma i fråga att införa en särskild skadeståndsrättslig reglering på det område som här behandlas. De åtgärder från det allmännas sida som skulle möjliggöras med promemorians förslag är inte heller av den särart att det måste anses nödvändigt att avvakta en slutlig lösning på skadeståndsrättens område. Det har inte heller ansetts lämpligt eller möjligt att här föreslå föreskrifter från det allmännas sida, utan motsvarighet på andra rättsområden, angående villkor om försäkring för rätt att flytta fordon.

I överensstämmelse med vad som gäller angående beslag enligt rättegångsbalken har dock i 4 § förslaget införts bestämmelser om vårdnadsplikt när omhändertagande sker.

### Förslagets enskildheter

#### *Förutsättningar för omhändertagande*

Den bestämmelse parkeringskommittén utarbetat om villkoren för rätt att flytta fordon har i remisskritiken funnits i vissa avseenden för vidsträckt och i andra för begränsad. Å ena sidan öppnas möjlighet till ingripande mot felparkerade fordon, oavsett om den felaktiga uppställningen i det konkreta fallet innebär någon egentlig olägenhet från trafiksäkerhets- eller trafikavvecklingssynpunkt och oavsett om den innefattar straffbar förseelse. Å andra sidan täcker regeln inte sådana i och för sig tänkbara fall, när en flyttning av ett fordon kan vara från allmän synpunkt motiverad, fastän felparkering i teknisk mening inte föreligger.

Uppfattningen att regeln är för vidsträckt delas i promemorian. Förslaget innebär ett helt nytt institut för åtgärder mot försumliga fordonsförare och ett ingripande kan medföra avsevärt förfång för den enskilde. Under sådana omständigheter bör lagstiftaren gå fram med varsamhet. När det gäller påpekandet att förslaget är för begränsat konstateras att det i praktiken knappast torde ha aktualiserats något fall, där bortflyttning varit påkallad med hänsyn till renhållning eller snöröjning utan att uppställningen stått i strid med gällande lokala trafikföreskrifter. Med hänsyn till fordonsägarnas möjligheter att förutse i vilka fall ingripande kan företas synes det också nödvändigt att förutsätta felparkering för att undanskaffande i renhållnings- eller snöröjningssyfte skall få ske. Detsamma gäller fordon som är till hinder för vägarbete. I ett speciellt fall anses dock en utvidgning motiverad. Fordon som måste antas vara övergivet bör inte få hindra myndigheternas arbete för tillsyn och reparation av vägbanan även om det i och för sig är lagligt uppställt.

Författningstexten i 1 § a), där det anges att fordonet skall vara uppställt »i strid mot gällande föreskrifter så att det utgör fara eller betydande

hinder i trafiken eller avsevärt försvårar renhållning, snöröjning eller annat arbete på väg», har utarbetats med utgångspunkt från att lagen bör klart utsäga vilka allmänintressen flyttningsregeln skall tillgodose och tydligt ange att bortforsling får ske endast om fordonets kvarstående innebär verklig olägenhet med hänsyn till något av dessa intressen.

Under 1 § b) i förslaget medges omhändertagande av fordon »som med hänsyn till det skick vari det befinnes, den tid under vilken det stått uppställt på samma plats eller annan omständighet måste antagas vara övergivet».

Övergivet fordon kan alltså med denna bestämmelse i motsats till bilskrotningsutredningens förslag tas omhand även om det inte är bilvrak. Några andra förutsättningar för omhändertagande än dem som uppställs för att fordonet skall kunna anses vara övergivet krävs inte. För en sådan regel talar enligt promemorian inte bara att, som förut nämnts, övergivna fordon inte bör få hindra renhållning, snöröjning o. d., även om de i och för sig är lagenligt uppställda. Brist på parkeringsutrymmen eller olägenhet av mindre allvarlig art för trafiken eller trafiksäkerheten är andra omständigheter som anses böra kunna föranleda flyttning av övergivet fordon. Hälsorisker för lekande barn, estetiska synpunkter eller intresset att inte låta egendom förfaras bör också kunna åberopas.

Frågan om ett omhändertaget fordon är bilvrak eller ej tillmäts i förslaget betydelse när det gäller det fortsatta förfarandet. I 1 § andra stycket föreskrivs därför, att om beslut om omhändertagande avser fordon, som uppenbarligen har ringa eller intet värde och som saknar skylt och handling utvisande registreringsnumret eller ägarens namn och hemvist, fordonet skall betecknas som bilvrak i beslutet. Den valda definitionen bygger på de synpunkter i frågan som framkommit vid remissbehandlingen av bilskrotningsutredningens betänkande. Det förutsätts, att biträde av sakkunnig värderingsman i allmänhet torde vara påkallat i den bedömning som måste föregå ett beslut om omhändertagande av bilvrak.

Förslaget omfattar, liksom de två föregående utredningsförslagen, inga andra fordon än motorfordon. Det ifrågasätts emellertid i promemorian, om inte också vissa andra fordon borde omfattas av lagstiftningen. Närmast åsyftas att ingripande kan tänkas bli påkallat i fråga om övergivna eller felaktigt uppställda släpvagnar. Även om något behov av sådana ingripanden inte framkommit av tidigare utredningar och remissyttranden bör enligt promemorian denna fråga särskilt uppmärksammas vid ett ställningstagande till förslaget.

### *Beslut och verkställighet*

I promemorian erinras om den negativa inställning som vid remissbehandlingen av de två föregående utredningarna kommit till uttryck från polisens sida angående dess befattning med annat än rent polisiära upp-

gifter. Det betecknas emellertid som ofrånkomligt med hänsyn till de avvägningar som måste föregå ett beslut om omhändertagande att endast polismyndighet skall äga meddela sådant beslut. Möjlighet till delegation av beslutanderätten till kvalificerad tjänsteman förutsätts bli införd genom ändring i kungörelsen den 9 oktober 1964 (nr 595) om handläggning av vissa polischefsuppgifter. Med hänvisning till vad som anförts vid remissbehandlingen av parkeringskommitténs betänkande förordas i promemorian att i princip endast polisbefäl skall kunna komma i fråga för uppgiften.

Beträffande verkställigheten rymmer förslaget i 2 § möjlighet till uppdelning mellan myndigheterna. Beslut om omhändertagande antas med den föreslagna regleringen bli aktuellt dels när polisen själv ingriper inom ramen för sin verksamhet och är beredd svara för verkställigheten, dels när kommun eller vägmyndighet anser det förenligt med sina intressen att verkställa flyttning och därför påkallar polismyndighetens beslut. Någon motsvarighet till den av bilskrotningsutredningen föreslagna bestämmelsen om rätt för ägare av enskild fastighet att påkalla flyttning upptas inte. Eftersom omhändertagande av övergivna fordon tillåts oberoende av var de anträffas kan markägare begära flyttning genom kommunens försorg. Något hinder för avtal mellan markägaren och kommunen i kostnadsfrågan föreligger inte. Kommunen kan givetvis också, påpekas det, av eget initiativ, efter inhämtande av bemyndigande från polisen, verkställa sådan flyttning.

#### *Det närmare förfarandet*

I lagförslaget upptas de bestämmelser som ansetts grundläggande i fråga om det fortsatta förfarandet vid omhändertagande av fordon. Det förutsätts att ingående föreskrifter rörande tillämpningen utfärdas av Kungl. Maj:t eller rikspolisstyrelsen.

Förslaget utgår från att bilvrak skall förstöras utan dröjsmål och ger därför den myndighet som tar det om hand rätt att själv bestämma vart det skall föras. I övrigt ges i 3 § två möjligheter för den verkställande myndigheten, nämligen antingen förflyttning så kort sträcka att den som söker fordonet lätt kan upptäcka det från den plats där det stått uppställt eller transport till plats som särskilt anordnats för ändamålet. Riktlinjer för i vilka fall det ena eller andra alternativet företrädesvis bör användas förutsätts komma att framgå av tillämpningsföreskrifterna, där det också enligt promemorian bör närmare anges hur uppställning skall ske för att kraven på den kortare förflyttningen skall anses uppfyllda. Vidare bör i sådana föreskrifter närmare bestämmas vad som skall avses med särskilt anordnad uppställningsplats. Krav på bekantgörande i lämplig form för allmänheten av sådana platser bör uppställas i dessa bestämmelser. Det bör ankomma på de berörda verkställande myndigheterna själva att genom inbördes avtal ordna frågan om uppställningsplatser på ett från administrativ och ekonomisk

synpunkt rationellt sätt. Ett åtagande från endera parten behöver, påpekas det, givetvis inte innebära ett övervältrande av verkställighetskostnad på denne, eftersom överenskommelse kan träffas om hyra och ersättning i övrigt från övriga intressenter.

Anvisningar om hur flyttning i olika fall bör genomföras tekniskt — genom bogsering, med kranvagn etc. — förutsätts också ingå i tillämpningsföreskrifterna.

Reglerna i 4 § om skyldighet att ta vård om fordon som förts till särskild uppställningsplats har upprättats efter huvudsakligt mönster av 27 kap. 10 § rättegångsbalken. Vårdnadspliktens närmare innehåll bör regleras i tillämpningsföreskrifterna.

Det har ansetts påkallat att lagen upptar regler om underrättelseplikt och om konsekvenserna av att äganderätten inte kan utrönas eller att ägare som underrättats underlåter att avhämta sitt fordon.

Det påpekas i promemorian att med hänsyn till kostnadsfrågan det måste ligga i myndigheternas eget intresse att i rimlig omfattning efterforska ägare till varje fordon som omhändertagits. Ger undersökningen resultat eller är ägaren redan från början känd skall enligt 5 § ägaren snarast underrättas om flyttningsåtgärden. Något undantag har här inte gjorts för de korta förflyttningarna eller för flyttning av bilvrak. Det har däremot inte ansetts nödvändigt att innefatta dessa flyttningar i föreskriften i samma paragraf att, om ägaren inte anträffas, flyttning utan dröjsmål skall kungöras på lämpligt sätt. Närmare bestämmelser om underrättelser och kungörande bör inflyta i tillämpningsföreskrifterna. Det anses också lämpligt att i tillämpningsföreskrifterna ge anvisning om att det i vissa fall kan vara motiverat att dröja med verkställighet för att bereda ägaren tillfälle att själv bortskaffa fordonet. Därvid bör anges att föreläggande givetvis kan ges för ägaren med påpekande att flyttning eljest sker. Vidare bör för vissa fall anvisas möjligheten att låta fordonet kvarstå viss tid med anmaning om flyttning fästad på fordonet. Ett generellt villkor i lagen om skyldighet att bereda ägaren tillfälle att själv vidta åtgärden för att verkställighet skall få ske skulle enligt promemorian uppenbarligen i många fall onödigtvis fördröja och komplicera brådskande flyttningar. En annan fråga för tillämpningsföreskrifterna anges vara att genom regler om överskådliga och så långt möjligt centrala register öppna möjlighet för allmänheten att på ett enkelt sätt inhämta upplysning om verkställda flyttningsåtgärder.

Bestämmelserna i 7 § om ägares möjligheter att återfå sitt fordon efter omhändertagande är upprättade efter mönster av hittegodslagen. Det hänvisas till att en inom justitiedepartementet pågående översyn av denna lag kan antas komma att leda till en förkortning av de tidsfrister som nu gäller. Med hänsyn till de betydande kostnader och besvär som är före-



nade med förvaring av motorfordon måste det vara i hög grad önskvärt att tidsfristerna i den nu aktuella lagen begränsas så långt möjligt under behörig hänsyn till den enskildes rättssäkerhet. Tills vidare föreslås i överensstämmelse med motsvarande regler i hittegodslagen en tidrymd av sex månader från omhändertagandet för avvaktande av att okänd ägare skall ge sig tillkänna eller eljest anträffas. Efter denna tid skall äganderätten övergå till kronan. Har kommun svarat för omhändertagandet får därvid kommunens kostnader avdragas. Det förutsätts att sexmånadersgränsen omprövas i den mån hittegodslagens motsvarande bestämmelse kommer att ändras. Övervägande skäl anses emellertid redan nu tala för att trots tremånadersfristen för motsvarande fall i hittegodslagen kräva av ägaren att han avhämtar fordonet inom en månad efter bevislig underrättelse om flyttningen. Ägares rätt att få ut fordonet under förvaringstiden är som förut nämnts — också med motsvarighet i hittegodslagen — begränsad av att myndigheten tillerkänts retentionsrätt i fordonet för sina kostnader.

En direkt föreskrift att omhändertaget bilvrak skall undanskaffas så snart det kan ske ansågs påkallad av bilskrotningsutredningen och har tagits in i 8 §. Även om det normala sättet för destruktion måste bli att fordonet skrotas, har andra sätt för undanskaffande inte uteslutits. Ägares möjlighet att förfoga över bilvrak upphör alltså enligt förslaget i princip i och med omhändertagandet. Har vraket av någon anledning i första hand förts till en uppställningsplats eller har det flyttats till annan plats men ännu ej skrotats, föreligger därför ingen skyldighet att lämna ut det men myndigheten kan, påpekas det, ändå finna det förenligt med sitt intresse att låta ägaren återfå det, om han begär det och ersätter flyttningskostnaderna.

Liksom bilskrotningsutredningens förslag innehåller promemoriaförslaget i 9 § en regel om att lösören, som påträffas i annat fordon än sådant som flyttas endast kort sträcka, skall behandlas enligt lagen om hittegods. Undantag har emellertid införts för tillbehör till fordonet.

#### *Kostnaderna*

Genom bestämmelser i 6, 7 och 8 §§ förslaget öppnas möjlighet för myndighet som omhändertagit fordon att få ersättning av ägaren för sina kostnader. När det gäller fordon som förvaras av myndigheten förbinds rätten till ersättning med retentionsrätt i fordonet. Trots att invändningar mot återkrav rests vid remissbehandlingen av parkeringskommitténs förslag har det i promemorian ansetts nödvändigt med ersättningsregler. Risken att få ersätta flyttningskostnad måste innebära en återhållande faktor när det gäller felaktig uppställning eller övergivande av fordon. Det bör, påpekas det, ligga i myndigheternas intresse att inte bedriva äganderättsutredningar och efterforskningar som inte står i rimlig proportion till utsikterna att nå resultat. Hur kostnaderna skall beräknas bör enligt promemorian över-

vägas ytterligare. Lagförslaget förutsätter i 11 § att beräkningsgrunden skall fastställas av Kungl. Maj:t eller den myndighet Kungl. Maj:t bestämmer.

### *Besvärsrätt*

I promemorian behandlas också frågan om och på vilket sätt den som är missnöjd med ett flyttningsbeslut skall kunna få beslutet överprövat. Det finns enligt promemorian knappast anledning att räkna med att något ingripande från det allmännas sida blir aktuellt i sådana fall där ägaren eller föraren till ett fordon anträffas innan omhändertagande skett. Vederbörande finner med all sannolikhet bäst förenligt med sina intressen att själv flytta fordonet om han ges möjlighet till det. Frågan om ett besvär förfarande är motiverat bör därför bedömas med utgångspunkt från att det gäller fall där myndigheterna redan verkställt ett flyttningsbeslut.

Ett skadeståndskrav från vederbörande ägares sida eller frågan om det rättmätiga i en debiterad flyttningskostnad kan, påpekas det, givetvis av den ena eller den andra parten göras till föremål för domstols prövning. Vid sidan av denna möjlighet bedöms en prövning av flyttningsbeslut i administrativ väg inte fylla någon uppgift, särskilt som en sådan prövning inte är bindande för domstolarna. I 10 § förslaget anges därför att talan inte får föras mot ett beslut om omhändertagande.

### *Upplag*

Promemorian hänvisar till de bestämmelser i skilda författningar som öppnar möjlighet för det allmänna att på olika sätt förebygga uppkomsten av icke önskvärda s. k. bilkyrkogårdar och att ingripa mot redan befintliga sådana upplag. Dessa bestämmelser har redovisats i redogörelsen för gällande rätt.

Det erinras om att bilskrotningsutredningen ansett ytterligare lagstiftning på området överflödig men betonat vikten av att de möjligheter som ges utnyttjas i full skala av myndigheterna bl. a. så att ingripande sker i tid. Vidare påpekas att flertalet remissorgan anslöt sig till denna uppfattning, även om ytterligare åtgärder genom en ändring av 65 § byggnadsstadgan föreslogs från några håll.

Med hänsyn särskilt till att frågan om åtgärder till skydd mot bilskrotupplag nyligen behandlats av statsmakterna i samband med att en ny naturvårdslag antagits och att några erfarenheter ännu inte vunnits av de nya bestämmelser på området som införts i lagen anses i promemorian något nytt initiativ i dagens läge inte påkallat.

## Remissyttrandena

### Allmänna synpunkter

Med undantag av ett par hörda lokala myndigheter ställer sig samtliga remissinstanser positiva till att en lagstiftning enligt riktlinjerna i departementspromemorian kommer till stånd. Förslaget hälsas i allmänhet med stor tillfredsställelse och i de flesta yttrandena förordas eller yrkas bestämt att det snarast blir genomfört. Den föreslagna lösningen betecknas på många håll som lagtekniskt tilltalande samt enkel och lättfattlig för såväl de berörda myndigheterna som allmänheten. De flesta remissinstanserna anser bestämmelserna effektiva och ändamålsenliga. Några däremot beklagar att frågan om ansvaret för att utrangerade fordon undanskaffas inte får en slutlig lösning och betraktar förslaget endast som ett steg i rätt riktning i avvaktan på resultatet av andra utredningar, främst bilregisterutredningen.

En stor majoritet finner det riktigt att genomföra lagstiftningen utan separat reglering i fråga om skadestånd och oberoende av de allmänna överväganden som pågår i fråga om bl. a. det offentliga skadeståndsansvar. I flera yttranden beklagar man att denna fråga måste lämnas olöst men finner lagstiftningen så angelägen att betänkligheterna i detta hänseende fått vika. Ett par remissorgan anser emellertid att en ny skadeståndslagstiftning bör avvaktas.

Av företrädarna för domstolsväsendet uttalar *hovrätten över Skåne och Blekinge* att övertygande motiv framförts för sammanförande av bestämmelser i ämnet till en enhetlig lag och finner bestämda fördelar med det sätt på vilket lagförslaget formellt byggts upp. *Hovrätten* tillstyrker förslaget i alla delar utom i fråga om besvärsmätt. *Hovrätten för Nedre Norrland* är däremot mycket tveksam till om lagstiftningen bör genomföras med hänsyn till att skadestandsfrågan inte är löst. Eftersom behovet av bestämmelser måste anses trängande godtas ändå förslaget som ett provisorium. Med beaktande av detta begränsade syfte finner *hovrätten* lagförslaget i allt väsentligt ändamålsenligt.

*JK* och *RÅ* delar den i promemorian uttalade uppfattningen att det inte nu är möjligt att lösa hela frågan och tillstyrker förslaget med vissa påpekanden i enskilda punkter.

*Försäkringsinspektionen* finner förslaget ha betydande fördelar och tillstyrker det med beklagande av att kostnadsfrågan inte kunnat lösas. *Riksrevisionsverket* anser det riktigt att ej avvakta en skadeståndslagstiftning och finner det möjligt att bilregisterutredningen skall kunna lösa kostnadsfrågan på längre sikt. Verket har ingen annan erinran än att en utredning om ett taxsystem för uttagande av kostnader från fordonsägarna bör ske innan lagstiftningen genomförs. *Trafikförsäkringsföreningen* har intet att invända mot förslaget.

Av de centrala myndigheter och organ som mer direkt berörs av lagförslaget betecknar till en början *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* förslaget som lagtekniskt välbetänkt och anser det utgöra en skälig avvägning mellan allmänna och enskilda intressen. Det anknyter också nära till en promemoria till ledning för vägförvaltningarnas handlande som styrelsen utfärdat i brist på rättslig reglering. *Rikspolisstyrelsen* har ingen principiell invändning. Med hänsyn till önskvärdheten av en snar lagstiftning instämmer styrelsen i att finansieringsfrågan tills vidare måste lösas på föreslaget sätt. Erfarenheterna får därefter visa om kostnaderna blir ett problem. *Svenska stadsförbundet* påpekar, att det hade varit önskvärt om frågan angående fordonsägarnas ekonomiska ansvar hade lösts, men finner behovet av rättsligt säker grund för ingripande så stort att lagstiftningen bör genomföras snarast. Den ekonomiska sidan av problemet bör dock skyndsamt upptas till fortsatt övervägande. *Svenska kommunförbundet* uttalar att den föreslagna lagen visserligen inte löser hela problemet men i polismyndighetens hand kan bli ett gott medel att snabbt och effektivt omhänderta motorfordon.

ÖÄ och de hörda *länsstyrelserna* som avgett yttranden tillstyrker utan undantag att förslaget i huvudsak genomförs men betonar i flera fall betydelsen av att kostnadsfrågan snarast får en mer principiell och slutlig lösning.

*MSD* finner det angeläget att den föreslagna lagstiftningen snarast kommer till stånd men påpekar vikten av att fordonsägarna inte blir lidande och anser därför att förslaget inte bör träda i kraft förrän den väntade nya skadeståndsrättsliga regleringen realiserats. *STR* har uppfattningen att avsaknaden av skadestandsregler på området gör förslagets införande oförenligt med traditionell rättsuppfattning. Med hänsyn till det starka intresset av att åtgärder kan vidtas mot fordonen talar emellertid enligt organisationen övervägande skäl för genomförandet. *Sveriges Advokatsamfund* framhåller att en samordning av bestämmelserna är angelägen inte minst för den enskilde.

De yttranden som remissorganen i sin tur inhämtat ger uttryck för starka önskemål om en klar rättslig reglering på området och innebär med något enstaka undantag att förslaget snarast bör genomföras. I sammanhanget lämnas i vissa av yttrandena en närmare redogörelse för de åtgärder man lokalt vidtagit i brist på central reglering. Redogörelserna innebär i sammanfattning följande.

Sedan år 1958 har i Stockholm funnits en sedermera reviderad s. k. A-order angående flyttning av fordon, vilken utfärdats av polismästaren efter godkännande av överståthållarämbetet och stadsfullmäktige. Med stöd därav har åren 1958 t. o. m. första halvåret 1966 omhändertagits och skrotats tillsammans nära 11 000 bilar. I ca 2 500 av dessa fall har tillämpats reglerna i hittegodslagen, medan återstående 8 500 fordon betraktats som renhåll-

ningsobjekt och skrotats omedelbart. I fråga om »hittegodsbilarna», har ägarna låtit höra av sig i endast 4 % av fallen. Ökningen av antalet skrotbilar har varit markant under senare år. Mellan åren 1964 och 1965 var ökningen drygt 1 000 fordon. Gatukontoret har träffat avtal med ett skrotningsföretag i Huddinge, som innebär att företaget sköter bortforsling av såväl »hittegodsbilar» som »skrotbilar» från hela Stockholms jurisdiktionsområde. Företaget förvarar fordonen på en särskilt anordnad plats under bevakning med egen personal och hundar samt ombesörjer skrotningen. Förvaringsplatsen har ställts till förfogande av kommunen. Stadens kostnader för bortforslingen uppgick år 1965 till 126 000 kronor, eller i genomsnitt 44 kronor per fordon. År 1963 var motsvarande genomsnittskostnad 75 kronor. Skrotningsföretaget hämtar enligt avtal med ett flertal kommuner bilar från hela storstockholmsområdet.

I Göteborg tillämpas sedan drygt ett år som en »nödlösning» den ordningen att renhållningsverket på stadskollegiets uppdrag svarar för borttransport och skrotning av bilar som övergivits på stadens gator och allmänna platser. Kollegiet har beviljat särskilt anslag för verksamheten, där man följer rutiner utarbetade av polismyndigheten och verket i samråd. Polisen gör en utredning i frågan om fordonet är övergivet och kan betraktas som skrot. Samma förfarande tillämpas i fråga om fordon på enskild tomtmark, därvid kostnaderna debiteras fastighetsägaren. Fordonsägarna får efter framställning sina fordon hämtade och skrotade genom verkets försorg till verkets självkostnadspris. Verksamheten har hittills omfattat ca 700 fordon.

I Malmö omhändertas och skrotas årligen 100—150 fordon som bilvrak. Undanskaffandet ombesörjs av gatu- eller hamnkontoret men beslutas, på hemställan av de verkställande organen, av polismyndigheten.

Sedan år 1960 har i Västerås gällt vissa av polischefen utfärdade tjänsteföreskrifter om flyttning av fordon uppställda på allmän plats. Något behov av flyttning av andra fordon än bilvrak och andra övergivna fordon har inte förelegat, eftersom man utan större omgång kunnat anträffa ägare till felparkerade bilar som hindrat trafiken.

Inom Karlstad har man från polisens sida sedan den 1 januari 1965 påträffat 30 bilvrak och ingripit mot ca 250 felaktigt uppställda fordon. Tendensen visar en ökning i fråga om bilvraken efter införandet av den årliga kontrollbesiktningen av motorfordon.

### Förslagets enskildheter

Mer än två tredjedelar av huvudinstanserna och en majoritet av de organ dessa i sin tur hört har förordat eller ifrågasatt att lagens tillämpningsområde utvidgas till att avse även andra fordon än motorfordon i vägtrafikförordningens mening.

Förslagets enskildheter i övrigt har på alla punkter uttryckligen biträtts eller lämnats utan erinran i så gott som samtliga yttranden. Vissa enstaka anmärkningar och de erinringar som är gemensamma för ett par och i några fall flera remissinstanser redovisas i det följande.

#### *Förutsättningar för omhändertagande*

*JK och länsstyrelsen i Stockholms län* ifrågasätter, om inte förutsättningen om uppställning i strid mot gällande föreskrifter för att flyttning skall få ske bör utgå. Enligt *JK* kan det väl tänkas förekomma fall när fordon, som uppställts klanderfritt, på grund av någon därefter inträffad omständighet, t. ex. vägras eller häftigt snöfall, behöver snabbt flyttas. Flyttningsrätten blir enligt *JK*:s mening ändå inte för vidsträckt om det samtidigt anges i 3 § att flyttning får ske i första hand endast så lång sträcka som erfordras för att tillgodose det avsedda ändamålet. *Parkeringskommittén* är med hänvisning till situationer som ledningsbrott och eldsvåda inne på en liknande tankegång och anser det i vart fall böra understrykas i motivuttalandena, att ett ingripande från samhällets sida i vissa nödsituationer inte är otillåtet.

De inskränkningar som ligger i kraven på »betydande» hinder i trafiken och »avsevärt» försvårad renhållning etc. är enligt *parkeringskommittén* alltför begränsande för de tillämpliga myndigheterna. Orden »betydande» och »avsevärt» bör därför utgå ur texten. Ett par hörda polismästare har motsvarande uppfattning.

När det gäller definitionen av begreppet bilvrak framhåller *rikspolisstyrelsen, länsstyrelsen i Malmöhus län, statens naturvårdsnämnd* och *tre polismästare* att det inte är ovanligt att registrerings- eller namnskytt sitter kvar på fordonsvraken utan att det ger någon möjlighet att spåra den siste ägaren. Kravet på att bilvrak skall sakna skylt och identifikationshandling bör därför utgå eller mildras. *Parkeringskommittén* vänder sig mot att frågan om ett fordon är bilvrak eller ej skall, om det måste anses ha ringa värde, avgöras med ledning endast av om det saknar skylt eller handling för identifikation. I stället bör i lagtexten bilvrak definieras som »övergivet» fordon med ringa eller intet värde. Till bestämmelsen om övergivna fordon i 1 § b) bör därvid fogas den kommentaren att fordon utan registreringsskytt och annan identifieringshandling i allmänhet får antas vara övergivet.

*Parkeringskommittén* anför vidare följande synpunkter när det gäller fordon på enskild mark.

Fastän detta inte med önskvärd tydlighet framgår av lagtexten och inte heller klart utsagts i promemorian, synes bestämmelsen i 1 § första stycket a) i sin helhet avse endast fordon uppställt *på väg*, varvid med väg torde få förstås allmän väg, gata eller annan allmän plats som är upplåten för allmän samfärdsel ävensom enskild väg som nyttjas till farväg (1 § 1 mom. VTF). Vad beträffar parkering på *enskild mark* — ett ämne som *parkeringskommittén* i sitt arbete kommit att syssla åtskilligt med — synes bestämmelsen alltså kunna tillämpas på sådan enskild väg som nyss sagts

samt, undantagsvis, på annat enskilt område, när detta kan betraktas som allmän plats i VTF:s mening (jfr yttrande av lagrådet i samband med tillkomsten av trafikbrottslagen, prop. 1951:30, och Kungl. Maj:ts beslut den 27 september 1957 ang. lokala trafikföreskrifter för lasarettets i Södertälje gårdsplan). När trafiknämnd med stöd av 61 § 1 eller 2 mom. VTF utfärdat lokal trafikföreskrift för här avsedd enskild mark och fordon uppställts i strid mot denna föreskrift bör således — under de i övrigt i 1 § första stycket a) av förslaget angivna förutsättningarna — beslut om omhändertagande kunna meddelas. Det är också angeläget att möjlighet till omhändertagande i dessa fall nu öppnas. Bl. a. förorsakas f. n. många problem av att bilar på enskild väg som leder till campingplats, badstrand eller sommarstugeområde parkeras på sådant sätt att all trafik på vägen hindras. — Emellertid kan markägaren själv jämlikt 61 § 2 mom. VTF förbjuda motortrafik (och därmed också parkering) på enskild väg. Är ett av markägare med stöd av denna bestämmelse utfärdat (och skyltat) förbud att hänföra under »gällande föreskrifter» i lagförslaget? Frågan synes tveksam och torde böra klarläggas.

Enligt lagförslaget lär alltså ingripande med stöd av 1 § första stycket a) bli möjligt mot ej övergivna fordon uppställda på enskilda farvägar och enskilda områden upplåtna för allmän samfärdsel. Omhändertagande av övergivna fordon enligt samma stycke b) tillåts oberoende av var de anträffas. Förslagets bestämmelser synes därmed täcka det mest påtagliga behovet vad gäller flyttning och omhändertagande av fordon på enskild mark. Kommittén vill emellertid förutskicka att den överväger behovet av parkeringsreglering för viss annan enskild mark än sådan som omfattas av VTF:s vägbegrepp. Det slutliga ställningstagandet till detta spörsmål kan komma att föranleda, att tillämpningsområdet för en bilflyttningsslag bör avgränsas på ett något annorlunda sätt än som nu skett. Erforderligt ändringsförslag kommer i så fall att framläggas i kommitténs slutbetänkande.

De remissinstanser som hävdar att inte bara motorfordon bör kunna flyttas betonar särskilt de problem som kan uppstå genom olämpligt uppställda husvagnar. I ett stort antal yttranden förordas emellertid — mot bakgrund av vunna erfarenheter eller med hänsyn till en väntad utveckling — att också andra slag av motordrivna fordon än motorfordon skall inbegripas. *Hovrätten för Nedre Norrland, rikspolisstyrelsen* och ett par andra remissinstanser anser att lagen bör omfatta alla slags fordon. Rikspolisstyrelsen menar att någon olägenhet inte skulle uppstå genom att i så fall också cyklar inbegrips, eftersom de omhändertas som hittegoods och f. ö. inte är något problem i lagens mening.

#### *Beslut och verkställighet*

Medan flera myndigheter, bland dem *JK* och *RA*, särskilt betonar att beslutanderätten i fråga om flyttning av fordon alltid bör ankomma på företrädare för polisen, har en viss beslutanderätt för kommunala organ eller vägförvaltning förordats eller ifrågasatts av *hovrätten för Nedre Norrland, överståthållarämbetet, länsstyrelsen i Västmanlands län, Svenska stadsförbundet, gatunämnden* och *polismästaren i Stockholm, drätselkammaren* och *polismästaren i Malmö* samt *drätselkammaren i Sundsvall*.

Hovrätten anser det visserligen principiellt välgrundat att beslutanderätten skall ankomma på polismyndigheten ensam. När det gäller att flytta fordon kort sträcka för att möjliggöra renhållning, snöröjning eller annat vägarbete betecknas emellertid detta förfarande som onödigt omständligt. Beslut bör i sådana fall kunna meddelas av befattningshavare hos kommun eller vägförvaltning, möjligen med begränsning till klart konstaterbara överträdelser såsom då fordon ställts upp i strid mot s. k. datumparkering eller stoppförbud.

ÖÄ och de lokala myndigheterna i Stockholm förmenar att också bilvrak bör kunna undanskaffas efter beslut av kommunal befattningshavare, åtminstone i uppenbara fall. Gatunämnden framåller att en annan ordning skulle innebära en betydelsefull ändring för Stockholms del, där gatukontoret enligt polischefens nu gällande order själv beslutar omhändertagande av fordon som plundrats på så väsentliga delar att det inte längre kan anses utgöra ett fordon av den typ som är aktuell. År 1965 och första hälften av år 1966 utgjorde bilvraken 80 % av totala antalet hämtade bilar. Med hänsyn därtill och med beaktande av de ansträngda resurserna inom polisväsendet är det enligt nämndens mening lämpligast om det smidiga arbetssätt som tillämpas i Stockholm kan bibehållas. Vidare påpekas, att i samband med högertrafiken nya regler införs om nattparkering i innerstaden. De tillåter på alla gator, med undantag för genomfarts- och s. k. citygator, parkering alla nätter i veckan utom en, då uppställning är förbjuden på båda gatusidorna. Det blir då nödvändigt för en effektiv snöröjning och renhållning att fordon som hindrar arbetet omedelbart kan flyttas. Man måste räkna med att polismyndigheten, särskilt nattetid, inte kan avdela personal för beslut så snabbt som krävs. För att inte synnerligen besvärliga situationer skall behöva uppstå i renhållningsarbetet till men för trafikanterna är det därför enligt gatunämnden i högsta grad angeläget att Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t utser ges rätt att förordna lämplig kommunal befattningshavare för beslut om flyttning sådan kort sträcka som avses i 3 § lagförslaget. Polismästaren framför i stort sett samma synpunkter med påpekande att en polisutredning alltid verkar fördröjande. Kvalifikationerna för att ett fordon skall anses vara bilvrak innebär enligt polismästarens yttrande garanti för att polisen ändå får besluta i tveksamma fall. Beträffande flyttning för renhållning anförs, att det med den långt framskridna tekniska rationalisering som präglar nutida gaturenhållning och vägunderhåll inte synes vara en framsynt lösning att förutsätta beslut av kvalificerat polisbefäl i den omfattning det blir fråga om åtminstone i de större städerna. Polismästaren befarar inga större rättsförluster i samband med denna typ av förflyttningar.

Polismästaren i Malmö hänvisar till att polismyndigheten där hittills alltid beslutat om flyttning, medan gatu- eller hamnförvaltningen verkställt beslutet och att detta varit ett villkor från stadens och hamnens represen-



tanter för deras medverkan med hänsyn till svårigheterna att avgöra om fordon är vrak eller inte. Polismästaren lämnar ändå frågan öppen, om inte kommun eller annan väghållare bör tillerkännas möjlighet att besluta undanskaffande av bilvrak med rätt att hänskjuta tveksamma fall till polismyndighetens bedömande.

Svenska stadsförbundet anser att beslutanderätten såväl i fråga om bilvrak som när det gäller flyttning för renhållning bör kunna delegeras till lämpligt befäl inom renhållningsorganisationen.

Länsstyrelsen i Västmanlands län och drätselkamrarna i Malmö och Sundsvall ifrågasätter för sin del en delegation av beslutanderätten när det gäller korta flyttningar för väghållningsändamål.

*RÅ, överståthållarämbetet och parkeringskommittén* tar upp frågan om inte delegation av polismyndighetens beslutanderätt bör kunna ske även till lägre polispersonal än polisbefäl. *RÅ* och överståthållarämbetet anser det kunna ske när det är fråga om flyttning kort sträcka, medan kommittén bedömer risken för felaktiga beslut så liten att enskild polisman alltid bör kunna ingripa sedan han fått tillräcklig utbildning och erfarenhet för uppgiften.

*Hovrätten för Nedre Norrland* ifrågasätter lämpligheten av att kommuns och vägförvaltnings behörighet att verkställa flyttningsbeslut görs beroende av polismyndighetens bemyndigande. Vad angår kommunerna synes en sådan ordning stå i mindre god överensstämmelse med principerna för den kommunala självstyrelsen. Hovrätten förordar därför att behörigheten direkt regleras i lagen. *Länsstyrelsen i Värmlands län* anser att bemyndigande för vägförvaltning bör utfärdas av länsstyrelsen med skyldighet för vägförvaltningen att göra anmälan till polismyndigheten för undersökning innan verkställighet sker.

I de flesta yttranden godtas som nämnts förslaget om innebörd i fråga om fordon på enskild mark. *Gatukontoret i Stockholm* förutsätter exempelvis, att det kan bli aktuellt med överenskommelse mellan staden och Djurgårdsförvaltningen i frågan. *Länsstyrelserna i Malmöhus och Uppsala län, parkeringskommittén, Sveriges advokatsamfund* samt *Svenska naturskyddsföreningen* och *MRF* framför emellertid synpunkter om utökade befogenheter för den enskilde markägaren.

De båda länsstyrelserna menar att polismyndighet bör kunna uppdra åt ägare eller nyttjanderättshavare till mark där övergivet fordon anträffas att verkställa beslut om undanskaffande.

Parkeringskommittén anför.

Såsom i promemorian påpekas föreslås ingen bestämmelse om rätt för ägare av enskild fastighet att påkalla eller verkställa flyttning. Detta innebär att den enskilde måste förmå i allmänhet två myndigheter att fatta

beslut till hans förmån, om ett fordon ställts upp felaktigt på hans fastighet. Först skall polisen fatta beslut om omhändertagande. Detta utgör ett för fordonsägarens rättssäkerhet nödvändigt villkor, varemot kritik inte kan riktas. Sedan skall kommunen förmås verkställa flyttningen (polismyndighet och vägförvaltning synes vara orealistiska i detta sammanhang). Det innebär alltså en frivillig kommunal uppgift. Man kan inte beräkna att kommunen alltid skall ha intresse och tillräckliga resurser för dessa uppgifter. Skulle kommunen anse sig inte kunna verkställa beslutet — inte ens mot ekonomisk kompensation — ger förslaget den enskilde inga möjligheter att få flyttningen till stånd. Det förefaller i många situationer vara en onödig omgång att man skall behöva anlita kommunen för omhändertagandet. Det vore önskvärt om i författningen öppnades möjlighet för polismyndigheten att, när förutsättningar föreligger för omhändertagande av fordon uppställt på enskild mark, bemyndiga markägaren att själv eller genom entreprenör verkställa flyttningen. Sådant bemyndigande bör dock inte ges annat än om vederbörande kan förutsättas ombesörja omhändertagandet på lämpligt sätt och reglera berättigade skadeståndskrav, exempelvis genom att han tecknat försäkring. Förbehåll härom kan inskrivas i tillämpningsföreskrifterna.

-----

Såsom kommentar till 2 § synes lämpligen böra påpekas, att lagens bestämmelser — oavsett om kommitténs förslag här ovan angående rätt för enskild att verkställa beslut vinner anslutning — inte hindrar enskild fastighetsägare att flytta, tillgodogöra sig eller eljest förfoga över fordon som uppenbarligen är res derelictae.

Advokatsamfundet framhåller att den enskilde markägaren bör kunna påkalla flyttningsbeslut hos polismyndigheten. Naturskyddsföreningen gör gällande att markägare måste vara berättigad att flytta bort fordon som står i vägen eller är störande för omgivningen, liksom han inte har behövt finna sig i att annat gods uppläggs på hans mark. MRF betecknar det som angeläget att flyttning får ske av fordon på enskild mark, exempelvis ej avhämtrade fordon vid en bilverkstad.

#### *Det närmare förfarandet*

Förslagets bestämmelser om myndigheternas skyldighet att vårda omhändertaget fordon godtas inte av *länsstyrelserna i Östergötlands, Malmöhus, Älvsborgs, Västernorrlands och Norrbottens län, statens naturvårdsnämnd, Svenska stadsförbundet*, de hörda *lokala myndigheterna i Malmö* samt ett par andra lokala remissinstanser. I allmänhet tolkas i dessa yttranden förslaget så att myndigheterna åläggs en mer långtgående tillsyn än den man kunnat förvänta av fordonsägarna om fordonet fått stå kvar. På några håll befaras bestämmelserna leda till krav på inomhusförvaring av omhändertagna fordon. I olika former yrkar dessa remissinstanser därför på en uppmjukning av vårdningsregeln.

I fråga om underrättelseskyldigheten finner *JK, RÅ, statens naturvårdsnämnd* och ett par hörda lokala instanser att underrättelse till fordons-

ägare är onödig vid flyttning sådan kort sträcka som avses i förslagets 3 §. *Rikspolisstyrelsen* anser det föreslagna kungörelseförfarandet när ägare ej anträffas kunna slopas, eftersom ägarna kan väntas vända sig till polisen med förfrågan och polisen också bör kunna lämna besked om alla flyttade fordon. Liknande synpunkter anförs i ett par andra yttranden. *Länsstyrelsen i Norrbottens län* menar att kungörelse i tidning är överflödigt om anslag uppsätts hos de berörda myndigheterna och *MSD* finner det tillräckligt om det anges att kungörelse skall ske på lämpligt sätt. *Länsstyrelsen i Västmanlands län* och ett par lokala instanser anser att polismyndigheterna alltid bör ombesörja underrättelserna och att detta bör ut-sägas i lagen.

Länsstyrelserna i *Malmöhus, Hallands, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs* samt *Västernorrlands län* finner liksom fyra polismästare att den föreslagna förvaringstiden för de fall ägare inte kunnat anträffas är för lång. Samtliga anser att fordonen bör tillfalla kronan redan efter tre månader, oberoende av motsvarande regler i hittegodslagen. *RA* uttalar att en förkortning av sexmånadersfristen torde komma att visa sig påkallad av praktiska skäl. I sammanhanget bör nämnas att några remissorgan uttalar sig för en sexmånadersfrist även om hittegodslagen skulle ändras på denna punkt eller, som *hovrätten för Nedre Norrland*, särskilt anger att en förkortning inte bör ske före en revision av hittegodslagstiftningen. Hovrätten finner dessutom fristen om en månad efter det ägare underrättats alltför kort med hänsyn till att sjukdomsfall eller resa kan hindra denne att hämta omhändertaget fordon.

*Statens naturvårdsnämnd* och *Svenska naturskyddsföreningen* betonar, med hänsyn till att förslaget anvisar möjligheten att undanskaffa fordon även på annat sätt än genom skrotning, att tippning av bilvrak i grustag bör förekomma endast i undantagsfall med hänsyn till riskerna för förorening av grundvattnet.

#### *Kostnaderna*

När det gäller kostnaderna för verksamheten har i huvudsak följande speciella synpunkter framförts.

*Riksrevisionsverket* hänvisar till att polisväsendets kostnader torde få bestridas från den lokala polisorganisationens omkostnadsanslag. Inkomster-na bör redovisas som särskilda uppbördsmedel under detta anslag till dess närmare erfarenheter vunnits av deras omfattning. Verkets uppfattning att kostnaderna bör uttas av fordonsägare enligt taxa delas av ett par remissorgan, medan man på ett par andra håll menar att de faktiska utgifterna bör återkrävas.

*JK* och *länsstyrelsen i Älvsborgs län* ifrågasätter, om något står att vinna med ett återkravs-förfarande mot fordonsägarna.

*Hovrätten för Nedre Norrland* påpekar att kostnad för omhändertagande i regel torde uppgå till förhållandevis ringa belopp, medan en bil många gånger representerar ett betydande värde. Det förefaller därför hovrätten stötande att fordon efter tidsfristens utgång helt skall tillfalla kronan. I stället förordas, att kronan vid försäljningen får gottskriva sig ett belopp motsvarande kostnaderna för omhändertagandet och förvaringen men att återstoden skall innehållas för utbetalning till vederbörande rättsinnehavare. För dennes fordran bör reglerna om tioårig preskription gälla.

*Drätselkammaren i Västerås* påtalar inkonsekvensen från principiell synpunkt av att kommunerna får tillgodogöra sig alla eventuella intäkter av bilvraken men måste avstå från de övervärden andra fordon kan representera, eftersom sådana fordon skall tillfalla kronan sedan kommunens flyttningskostnad dragits av. *Drätselkammaren i Malmö* menar också att kronan har en förmånligare ställning än kommunerna. Enligt drätselkammaren borde statsverket vara skyldigt att redovisa samtliga försäljningar under viss tidrymd och därav ersätta samtliga kostnader som belöper på de försålda fordonen. *Stadskollegiet i Göteborg* finner det orimligt att kommunerna ej skall få tillgodogöra sig överskott på försålda fordon men å andra sidan åläggs bära förlusterna för fordon som inte inbringar tillräckliga medel till kostnaderna för omhändertagandet och förvaringen. Försäljningar under en lämplig avräkningsperiod, exempelvis ett budgetår, bör därför sammanföras så att totala kostnaderna avräknas mot totala intäkterna och endast eventuellt överskott vid en sådan beräkning tillfaller kronan. *Gatunämnden i Hälsingborg* förordar samma tillvägagångssätt.

#### *Besvärsrätt*

Medan remissorganen i allmänhet lämnar lagförslagets 10 § utan erinran eller, som *RA*, uttryckligen förklarar sig dela uppfattningen att besvär i administrativ ordning inte tjänar något praktiskt syfte, anser *hovrätten över Skåne och Blekinge*, *hovrätten för Nedre Norrland*, *länsstyrelsen i Blekinge län* och *MSD* att besvär bör få anföras över beslut om omhändertagande.

Hovrätten över Skåne och Blekinge kan inte dela de i promemorian anförda motiven för att avskära besvärsrätten. Skadeståndstalan vid domstol är enligt hovrättens mening inte någon praktiskt framkomlig väg att få beslutet prövat. Eftersom lagen innehåller uttryckliga bestämmelser som ålägger fordonsägare att betala flyttningskostnad, om fordonet har omhändertagits enligt lagen, kan domstol inte heller i mål om sådan kostnad ingå på annat än storleken av det debiterade beloppet. Skyldigheten att betala beloppet med hänsyn till de förhållanden som föranlett omhändertagandet kan däremot inte prövas. Fullföljd i administrativ ordning är därför den enda möjligheten till omprövning. Det kan inte anses att behov av omprövning aldrig skulle föreligga. Frågan kan ha betydelse för

att avgöra rättsenligheten av liknande uppställningar i framtiden. Det kan vidare vara av värde att, när ett fordon som bedömts som bilvrak omhändertagits men finns i behåll, få frågan om fordonet är bilvrak eller ej omprövad. Inte heller kan bortses från behovet att genom överklagande åstadkomma en mer enhetlig rättstillämpning. Överhuvudtaget bör enligt hovrättens uppfattning beaktas, att besvärsrätten är fundamental som rätts-säkerhetsgaranti i den svenska förvaltningen. Hovrätten kan inte finna att så starka skäl som krävs för ett förbud mot besvär har förebragts i promemorian. Besvär bör få anföras i sista hand i regeringsrätten. Visst tilllägg i lagen om Kungl. Maj:ts regeringsrätt är därför också påkallat.

Hovrätten för Nedre Norrland anför att, om en fordonsägare är missnöjd med debiterad flyttningskostnad och därför inte vill betala den, han bör kunna få det rättmätiga i debiteringen prövat så snabbt och billigt som möjligt. Besvär över beslutet i administrativ ordning måste då vara att föredra framför talan vid domstol. Hovrätten föreslår därför, att talan mot beslut enligt den föreslagna lagen skall få föras hos länsstyrelse. Det bör emellertid vara part obetaget att föra talan vid domstol.

Länsstyrelsen i Blekinge län anser att ett administrativt besvär förfarande bör underlätta för den enskilde att få frågan om det rättmätiga i en debiteringsavgift prövad. Talan vid domstol betecknas som ett alltför kostsamt sätt att få rättelse. MSD hänvisar för sin del till att ett omhändertagande kan innebära ej oväsentliga ekonomiska konsekvenser för fordonsägaren.

### *Upplag*

*Svenska stadsförbundet* och *Svenska kommunförbundet* ifrågasätter om inte skrotupplag bör jämnställas med fabriksbyggnader i 65 § byggnadsstadgan, så att byggnadslovsskyldigheten enligt 54 § samma stadga kommer att gälla också områden för vilka inte finns fastställd generalplan, stadsplan, byggnadsplan eller utomplansbestämmelser.

### *Formella synpunkter*

*Hovrätten för Nedre Norrland* påpekar att vid avbetalningsköp med ägareförbehåll köparen uppenbarligen bör anses som ägare i den föreslagna lagens mening. En erinran om detta bör intas i författningstexten. Likaså bör anges att förutom ägaren den som har dispositionsrätt till ett omhändertaget fordon äger rätt att utfå det. Det förhållandet att bestämmelserna inte är tillämpliga när fordon har samband med brott och omhändertagandet regleras i rättegångsbalken bör framgå av lagen. I sistnämnda hänseende är *RÅ* av en annan mening och finner hänvisning till rättegångsbalken onödig. *RÅ* anmärker däremot mot förslagets terminologi att flyttning kort sträcka inte bör kallas omhändertagande. Sådana korta flyttningar bör regleras särskilt i lagen med hänsyn till att de enligt *RÅ:s* mening bör kun-

na beslutas av enskild polisman utan underrättelse till ägaren. JK anser att om ersättningskyldighet skall åvila ägaren detta bör komma till klarare uttryck i lagtexten, förslagsvis genom en särskild bestämmelse omedelbart före innehållet i 6 och 7 §§. JK tar liksom rikspolisstyrelsen och ett par andra remissorgan också upp frågan om hur begreppet motorfordon skall förstås. Enligt JK torde vägtrafikförordningens begreppsbestämning bli tillämplig, medan rikspolisstyrelsen menar att en definition bör införas i lagen, därvid bör beaktas att den måste inbegripa också fordon som saknar sådana vitala delar att det inte längre är fordon i vägtrafikförordningens mening.

### Departementschefen

#### Allmänna synpunkter

Motorfordon som ställts upp olämpligt på vägar och gator utgör inte sällan en allvarlig fara för trafiken. De kan dessutom ofta försvåra framkomligheten och hindra en rationell väg- och renhållning. Ett särskilt problem är de uttjänta bilar som vårdslöst överges längs trafiklederna och i naturen. De inte bara skämmer omgivningen utan har också visat sig vara hälsofarliga lekplatser för barn. Problemen växer ju mer antalet fordon ökar. De myndigheter som i sin verksamhet berörs av dem har sökt att komma till rätta med de mest påtagliga missförhållandena. Allmänna rättsgrundsatser om rätt att förfoga över herrelöst gods eller om befogenhet att ingripa i nödsituationer har i vissa fall återopats. I andra fall har fordon flyttats med stöd av bestämmelserna i polisinstruktionen eller lagen om hittegods. Åtgärdernas rättsenlighet har vid flera tillfällen ifrågasatts bl. a. av JK och JO och myndigheterna själva har uttalat tveksamhet om sina befogenheter.

Frågan om möjligheterna att kunna flytta på fordon, som är till hinder eller fara för trafiken eller som omöjliggör en rationell våghållning eller nödvändiga vägarbeten, har behandlats av parkeringskommittén. Dess förut redovisade förslag till lösning av denna fråga har emellertid inte ansetts kunna läggas till grund för lagstiftning. Från polisens sida motsatte man sig bestämt kommitténs förslag att uppgiften skulle läggas helt på polismyndigheten. I ett stort antal remissyttranden ansåg man förslaget ge myndigheterna alltför långtgående befogenheter. Den avgörande invändningen var att kommittén skjutit frågan om utarbetande av regler för forfarande på framtiden.

Även frågan om de övergivna fordonen har behandlats från skilda utgångspunkter utan att man kunnat finna en godtagbar och tillräckligt effektiv lösning. Olika åtgärder har övervägts för att förbättra lönsamheten inom bilsrottningsbranschen så att skrotningsföretagen kan betala för bil-

skrotet i stället för att som nu på de flesta håll begära ersättning för skrotningen. Man har vidare undersökt möjligheterna att genom lagstiftning förmå bilägarna att låta skrota fordonen, t. ex. genom att införa någon form av depositionsavgift, eventuellt med inlagt stimulansbelopp, eller straffrättsliga påföljder för underlåtenhet att ombesörja skrotning. Det har också diskuterats att lägga över ansvaret för undanskaffande av övergivna fordon på staten eller kommunerna.

Bilskrotningsutredningen har, som jag redovisat förut, ingående belyst förhållandena inom bilskrotningsnäringen och redogjort för sin uppfattning om dess lönsamhet nu och framdeles. Det är givetvis angeläget att möjligheterna till rationalisering inom branschen tillvaratas. Om det är lämpligt eller möjligt att häva exportförbudet på skrot eller att vidta någon annan åtgärd från det allmännas sida med hänsyn till de särskilda förhållandena inom bilskrotningsbranschen bör dock inte avgöras i detta sammanhang. Enligt vad jag erfarit avser näringsfrihetsombudsmannen att inom kort inge en framställning till chefen för handelsdepartementet med begäran om allsidig prövning av dessa frågor.

Uppfattningen att problemet bör lösas genom åtgärder som leder till att fordonen mera allmänt skrotas genom bilägarnas egen försorg låg till grund för bilskrotningsutredningens förslag om en obligatorisk s. k. skrotningsförsäkring. Förslagets närmare innebörd och de invändningar det mötte vid remissbehandlingen har framgått av min tidigare redogörelse. Förutom erinringar av principiell art androgs mot förslaget huvudsakligen, att det skulle leda till ett administrativt tungrott och dyrbart förfarande och att det skulle motverka den önskvärda rationaliseringen inom bilskrotningsbranschen, eftersom skrotningsföretagen skulle garanteras en ersättning för varje skrotat fordon. Det har inte under ärendets behandling kommit fram något annat förslag till avgiftssystem som inte kan mötas med liknande invändningar. Att införa bestämmelser om straff för den som överger sitt uttjänta fordon i stället för att låta skrota det torde inte bli särskilt effektivt, så länge inte systemet för bilregistrering ger större möjligheter att spåra en fordonsägare. Resultatet av bilregisterutredningens överväganden kan dock förändra förutsättningarna så att det blir möjligt att lösa problemet genom att lägga ett ökat ansvar för sluskskrotningen på bilägaren.

Bilskrotningsutredningens förslag till särskild lag om omhändertagande av övergivna bilvrak bygger på principen att ansvaret för undanskaffande av vraken läggs på allmänna organ. Utredningen förutsatte emellertid vid detta förslag, att den obligatoriska skrotningsförsäkringen skulle införas och att uppgiften och kostnaderna för det allmänna därigenom skulle reduceras betydligt. I flera yttranden över betänkandet förordas, att det allmänna skall svara för uppgiften även om systemet med en obligatorisk skrotningsförsäkring inte genomförs. Så länge bilägarna inte på ett effektivare sätt kan förmås att själva undanskaffa vraken, finner jag för egen

del att en sådan reform blir alltför betungande för det allmänna. I vissa av yttrandena föreslås visserligen en avgift vid registrering av nytt fordon, vilken skulle komma det allmänna till godo. Avgiften kunde beräknas slå igenom på priset vid överlåtelse av fordonen och därmed också drabba den siste ägaren. Förslaget måste emellertid leda endera till ett omständligt förfarande för att återbetala avgiften till ägare som själva ombesörjer skrotning eller också till att bilägarna helt fritas från uppgiften och att det allmänna övertar allt ansvar för skrotning av uttjänta fordon. Det sist sagda gäller också om det allmännas kostnader, såsom föreslagits i andra yttrandena, skulle täckas av bilskattemedel.

Även frågan i vad mån det allmänna bör ha ansvaret kan komma i ett annat läge, om man på grundval av bilregisterutredningens förslag kan införa ett tillräckligt effektivt registreringsförfarande, så att äganderätten till övergivna fordon lätt kan fastställas. Jag vill i denna del också erinra om den utredning som övervägs med anledning av bl. a. den i inledningen nämnda riksdagsskrivelsen 1964: 371 med anledning av propositionen med förslag till naturvårdslag.

Det i promemorian upptagna förslaget till lag om rätt att omhänderta fordon är avsett att ge polismyndigheterna, vägförvaltningarna och kommunerna rätt att flytta fordon i vissa fall. Förslaget gäller såväl fordon som ställts upp olämpligt från trafik- och väghållningssynpunkter som övergivna fordon, således även bilvraken. Genom förslaget åläggs inte de berörda myndigheterna någon skyldighet att handla i det särskilda fallet. Myndigheterna bereds bara möjlighet att var och en inom sitt verksamhetsområde företa åtgärderna. Vill en myndighet utnyttja möjligheterna till ingripande, måste vissa regler för tillvägagångssättet följas. Dessa är avsedda bl. a. att säkerställa att den enskildes intresse beaktas i tillbörlig omfattning. Vederbörande myndighet åtar sig också ansvaret för flyttningskostnaderna men ges rätt att ta ut ersättning för dem av fordonsägaren. För att lagen skall kunna tillämpas i full omfattning förutsätts, att särskilda uppställningsplatser anordnas för fordon som flyttas enligt lagen. Efter mönster av hittegodslagen föreslås gälla, att fordonsägarna efter utgången av vissa tidsfrister förlorar sin rätt till fordon som tillvaratagits och förvaras på sådana platser. Flyttning kan emellertid också ske »tvärs över gatan». Bilvraken skall enligt förslaget undanskaffas så snart det kan ske.

Även om flera remissinstanser understryker, att lagstiftningen måste ses som ett provisorium i avvaktan bl. a. på resultatet av bilregisterutredningens arbete, ställer man sig i så gott som samtliga yttranden positiv till att förslaget genomförs. De direkt berörda myndigheter som yttrat sig anser det i allmänhet angeläget, att bestämmelserna snarast träder i kraft.

För egen del finner jag en lagstiftning i hög grad påkallad för att man i möjligaste mån skall komma tillrätta med de missförhållanden som råder.



Det synes nödvändigt att ge myndigheterna större och säkrare möjligheter att ingripa, när allmänna intressen påkallar det. Inte minst viktigt är att förenhetliga de olika lokala myndigheternas åtgärder och att skapa garantier för den enskildes rättssäkerhet. En klar rättslig reglering på området måste också stimulera till ökade insatser från myndigheternas sida.

Promemrieförslaget innefattar enligt min mening en godtagbar avvägning av de skilda intressen som gör sig gällande på området. Att mera generellt verkande åtgärder kan bli nödvändiga när det gäller övergivna bilvrak bör inte hindra, att förslaget genomförs även i fråga om sådana fordon. Också till det närmare innehållet i förslaget kan jag ansluta mig i väsentliga delar. Det tillvägagångssätt som förordas är utformat så, att myndigheterna kan bygga vidare på den verksamhet som med stöd av skilda bestämmelser redan inletts. Praktiska och ekonomiska erfarenheter kan successivt tas till vara. De kostnader som kan vara förenade med verksamheten torde komma att i inte ringa mån uppvägas av de fördelar som står att vinna i andra hänseenden.

Flera remissinstanser framför vissa betänkligheter mot att en ny lag införs, innan frågan om det allmännas skadeståndsansvar rättsligt reglerats. Endast två av dem anser emellertid, att en ny skadeståndslagstiftning bör avvaktas. Övriga finner den föreslagna lagen så angelägen att betänkligheterna i detta hänseende fått vika.

Det är enligt min mening inte lämpligt att föregripa arbetet på en reglering av det allmännas ansvar för försummelser i offentlig verksamhet genom att införa regler om skadestånd på detta speciella område. Jag delar också uppfattningen, att det inte är nödvändigt att avvakta resultatet av detta arbete.

I det följande behandlar jag de olika huvudfrågorna i promemorians förslag.

### *Förutsättningar för flyttning*

När det gäller förutsättningarna för flyttning av hänsyn till trafiken eller väghållningen, bygger promemorians förslag på de synpunkter som framförts vid remissbehandlingen av parkeringskommitténs betänkande. De åtgärder som skall möjliggöras kan, som flera remissinstanser framhållit, leda till avsevärt förfång för den enskilde. Det finns därför anledning att gå fram med varsamhet. Jag ansluter mig till uppfattningen, att endast olägenheter av mera påtaglig art bör godtas som grund för rätt att flytta fordon. Kravet i promemorian, att uppställningen skall innebära fara eller betydande hinder i trafiken eller avsevärt försvåra renhållning, snöröjning eller annat arbete på väg, tillstyrks i så gott som samtliga remissyttranden. Därigenom anges också enligt min mening på ett i det väsentliga lämpligt sätt förutsättningarna för ingripande. Jag ansluter mig också i princip till försla-

get, att uppställningen för att berättiga till ingripande i de angivna fallen måste ha skett i strid mot gällande föreskrifter.

Enligt allmänna rättsgrundsatser torde den som påträffar ett föremål som otvetydigt är bortkastat eller eljest övergivet i allmänhet vara berättigad att lägga beslag på och förfoga över det efter eget gottfinnande. Det kan därför förefalla opåkallat att genom lagstiftning tillerkänna vissa bestämda myndigheter rätt att flytta fordon som övergivits och ge regler för förfarandet. Det framgår emellertid av utredningsmaterialet, att sådana uttryckliga regler fyller ett uttalat praktiskt behov. Någon erinran på denna punkt har heller inte framförts vare sig mot promemorians förslag eller mot det tidigare förslaget av bilskrotningsutredningen. Det bör framhållas, att förekomsten av en sådan reglering givetvis inte hindrar någon från att fritt bortskaffa ett fordonsvrak som uppenbarligen saknar värde och utan varje tvivel är herrelöst.

Remissyttrandena över promemorians förslag ger klart belägg för att en ny lagstiftning om flyttningsrätt bör omfatta även andra fordon än motorfordon. Olika uppfattningar har framförts om var gränsen bör dras. Det föreligger uppenbarligen främst ett behov av att kunna tillämpa bestämmelserna på alla slag av motordrivna fordon och släpvagnar. Vid närmare övervägande förefaller det emellertid knappast möjligt att med återgivande av vägtrafikförordningens bestämmingar av just dessa begrepp eller genom en för den nya lagstiftningen speciell definition uppnå en i detta sammanhang ändamålsenlig och samtidigt enkel och otvetydig gränsdragning. Som hovrätten för Nedre Norrland och rikspolisstyrelsen påpekar torde det inte innebära någon nackdel, om lagen kan åberopas i fråga om alla fordon i vägtrafikförordningens mening. Det bör erinras om, att förbudet i vägtrafikförordningen mot uppställning som innebär fara eller hinder i trafiken, avser alla slag av fordon. Detsamma gäller i allmänhet också lokala trafikföreskrifter som förbjuder uppställning.

#### *Beslut och verkställighet*

I enlighet med promemorieförslaget bör flyttning föregås av ett formligt beslut om åtgärden. Beslutanderätten är i förslaget förbehållen polismyndigheten. Majoriteten av remissinstanserna har understrukit betydelsen av den garanti mot felaktiga avgöranden som vinnas med en sådan ordning. Jag delar i princip denna uppfattning. Flera lokala myndigheter med erfarenhet av hithörande frågor har emellertid påpekat, att en undantagslös sådan regel måste leda till stora praktiska svårigheter. Enligt min mening har dessa invändningar starkt fog för sig.

När det gäller ingripande i trafikens intresse måste det naturligen vara en polisuppgift att avväga, om uppställningen innebär fara eller sådant hinder att flyttning bör ske. Det har inte begärts och finns enligt min mening ingen

anledning att föreslå, att någon annan myndighet skall få meddela beslut i dessa fall.

I övrigt — dvs. när flyttning påkallas för att möjliggöra väghållning eller när det är fråga om övergivet fordon — bör även vägförvaltning eller kommunal myndighet kunna fatta beslut om flyttning i den mån Kungl. Maj:t särskilt medger det. Kungl. Maj:t kan därmed pröva vederbörande myndighets kompetens och närmare fastställa gränserna för beslutanderätten.

Beträffande verkställigheten bygger som nämnts promemorians förslag på principen om frivillighet. Var och en av de berörda myndigheterna bör själv få avgöra om det ligger i dess intresse att utnyttja de möjligheter lagen ger att flytta ett fordon med hänsyn också till de kostnader åtgärden kan medföra. Enligt promemoriaförslaget är myndigheterna därför vid sidan av varandra behöriga att verkställa ett och samma beslut, varvid kommun och vägförvaltning för sin behörighet visserligen är beroende av ett bemyndigande från polismyndigheten. Jag anser det inte rationellt med en sådan ordning. En bestämd uppdelning av verkställigheten bör enligt min mening gälla. Åtgärden att flytta ett fordon, som är uppställt så att fara uppstår för person eller egendom eller så att det utgör ett betydande hinder i trafiken, måste anses ligga i linje med polisens uppgift att sörja för allmän ordning och säkerhet. Det bör därför alltid ankomma på polismyndighet inte bara att fatta beslut i sådana fall utan också att verkställa dem. Med anknytning till myndigheternas verksamhet i övrigt bör på motsvarande sätt vägförvaltning eller kommunal myndighet ha att svara för verkställigheten, när det gäller flyttning för väghållningsarbete eller flyttning som avser övergivet fordon.

Principen om frivillighet bör komma till uttryck genom att det anges i lagen, att vägförvaltning eller kommunal myndighet svarar för verkställigheten endast när myndigheten begärt ett beslut av polismyndigheten eller, efter förordnande av Kungl. Maj:t, själv fattat flyttningsbeslutet.

Det kan givetvis inte krävas, att den myndighet som enligt lagen svarar för verkställighet av ett flyttningsbeslut alltid skall anlita egna anställda för utförande av de faktiska flyttningsåtgärderna. Biträde av enskilt företag eller av annan myndighet med en väl utbyggd organisation för uppgiften kan säkerligen ofta vara rationellt. Den som har ansvaret för flyttningen bör, som jag återkommer till, vara skyldig tillse att fordonet inte skadas. Sådan skyldighet måste inverka vid valet av entreprenör. Myndigheten torde bl. a. böra förvissa sig om att entreprenören har betryggande försäkring för den skada han eller anställd kan orsaka.

#### *Det närmare förfarandet*

Lagen bör, som förordats i promemorian och rekommenderats av bilskrotningsutredningen, innehålla en direkt föreskrift om att fordonsvrak

som flyttas skall skrotas eller undanskaffas på annat sätt utan tidsutdräkt.

Jag ansluter mig också i princip till förslaget att vederbörande myndighet i övrigt skall ha att flytta fordonet antingen så kort sträcka att det lätt kan upptäckas från den plats där det förut var placerat eller till uppställningsplats som särskilt anordnats för fordon som flyttas enligt lagen. Såväl mitt förslag som förslaget i promemorian bygger alltså på att det finns sådana särskilda uppställningsplatser. Det sägs inte i promemorian vilken myndighet som skall anordna och svara för dem. Förslaget utgår från att myndigheterna på varje ort sinsemellan får träffa överenskommelse om detta alltefter de lokala förhållandena. Vid remissbehandlingen har upplysts, att uppställningsplatser för flyttade fordon anordnats på flera håll och att i vissa fall kommunen men i andra polismyndigheten svarar för dem. Även om uppgiften närmast synes vara en kommunal angelägenhet, finns det enligt min mening inte någon anledning att rubba anordningar som redan vidtagits. Det torde inte heller finnas någon omständighet som talar emot att myndigheterna även i fortsättningen ordnar denna fråga på det sätt som synes mest ändamålsenligt med hänsyn till förutsättningarna på varje särskild ort.

När fordon flyttas, torde den myndighet som svarar för åtgärden enligt allmänna rättsgrundsatser vara skyldig att se till att fordonet inte kommer till skada. Det kan därför ifrågasättas, om särskilda regler om vårdnadsplikt är påkallade. För att skapa klarhet i detta hänseende bör dock regler ges i lagen på motsvarande sätt som skett bl. a. i rättegångsbalken, i fråga om beslagttaget gods, och i hittegodslagen. Eftersom den myndighet som flyttar fordonsvrak skall vara skyldig att undanskaffa det snarast möjligt, blir givetvis någon vårdnadsplikt inte aktuell beträffande sådana fordon. Den vårdnadsregel som föreslagits i promemorian för övriga fall har bedömts som alltför sträng av flera remissinstanser. För min del finner jag, att skilda regler bör gälla för själva flyttningen och den efterföljande förvaringen när fordonet ställts upp på särskild uppställningsplats. Om flyttningen bör föreskrivas, att den skall utföras så att fordonet inte tillfogas onödig skada. När fordon flyttas »över gatan» tillkommer därutöver uppenbarligen, utan att det behöver utsägas i lagen, att den nya uppställningsplatsen skall väljas med tillbörlig omsorg. I övrigt upphör självfallet myndighetens befattning med och ansvar för sådant fordon när flyttningen är fullgjord. När det gäller förvaring på uppställningsplatserna bör det krävas av myndigheterna, att fordonen skyddas mot skada genom obehörigt brukande eller yttre våld. Däremot bör det inte fordras särskilda åtgärder för att undvika den försämring ett fordon i allmänhet är utsatt för när det är uppställt utomhus och inte används.

I en lagstiftning som den förevarande är det av vikt att genom särskilda regler tillgodose fordonsägarnas intresse av att snabbt bli underrättade om vidtagna åtgärder. Jag kan inte dela uppfattningen i vissa remissyttranden

att promemorians förslag går för långt på denna punkt. Så snart ägare blir känd bör alltså underrättelse ske, oavsett på vilken grund och på vilket sätt flyttning företas. Ger en omedelbar undersökning av fordonet med anlitan- de av tillgängliga uppgifter i bilregistret inte upplysning om äganderätten, bör ytterligare efterforskningar inte krävas när flyttningen gäller vrak eller sker till plats i närheten av den ursprungliga parkeringsplatsen. Kan där- emot ägare av fordon som flyttas till särskild uppställningsplats inte un- derrättas omedelbart, påkallar mina förslag i det följande att kungörel- se utfärdas om flyttningen och att ytterligare utredning om äganderätten sker. Som några remissinstanser framhållit, är det lämpligt att polismyn- dighet ombesörjer underrättelser, kungörande och äganderättsutredning, oberoende av vem som beslutar eller verkställer flyttning. Ett särskilt regis- ter hos polismyndigheten, dit allmänheten kan vända sig med förfrågningar, bör ge tillförlitlig och aktuell upplysning om alla flyttningar som sker inom distriktet. Regler härom kan lämpligen upptas i tillämpningsföreskrifter till lagen.

Det är varken praktiskt möjligt eller önskvärt att fordon förvaras på uppställningsplats under alltför lång tid. Det måste, som föreslagits i pro- memorian, fastställas en tidsgräns inom vilken en ägare har att göra sina anspråk gällande. Gränsen bör bestämmas så att förvaringen inte blir orimligt betungande för myndigheterna men den bör samtidigt vara till- räckligt vid för att tillgodose rättssäkerhetens krav. Det bör beaktas, att fordon som flyttas kan representera betydande värde. Särskilt innan för- farandet enligt en ny lagstiftning hunnit bli mera allmänt känt, måste en- ligt min mening de praktiska svårigheterna av en lång förvaringstid träda i bakgrunden. Trots att endast en remissinstans haft någon erinran emot uppfattningen i promemorian, att en månads respittid för ägare som bevis- ligen underrättats om flyttning måste anses tillräcklig, anser jag därför de aktuella fristerna böra bestämmas som motsvarande respittider i hitte- godslagen till sex resp. tre månader. Det kan dock finnas anledning att om- pröva frågan om förvaringstidernas längd, sedan viss tids erfarenhet vunnits av den nya lagstiftningen. Ett givet tillfälle torde vara, om det pågående arbetet på en revision av hittegodslagstiftningen leder till en förkortning av respittiderna för ägare av sådant gods.

Som föreslagits i promemorian bör vederbörande myndighet ha rätt att vägra utlämna ett fordon som förvaras, om inte flyttningskostnaderna be- talas.

När de angivna tidsfristerna löpt ut utan att någon gjort gällande sin rätt till fordonet måste, likaväl som när ägaren tidigare uppenbarligen upp- givit sin rätt, fordonet betraktas som herrelöst. Det är inte självklart att, som föreslagits i promemorian, ett sådant fordon bör tillfalla staten. Några remissinstanser framhåller, att kommunerna ställs i ett oförmånligt läge i förhållande till staten, om kommun som flyttar fordon inte på något sätt

får avräkna sina kostnader för verksamheten i stort mot överskott som kan uppkomma när ägare inte gör anspråk på fordon, vars värde överstiger flyttningskostnaderna. Jag anser det rimligt, att kommunen får tillgodogöra sig ett övervärde, när flyttningsbeslutet verkställes av kommunal myndighet.

Eftersom fordonsvrak förutsätts bli omedelbart skrotat, upphör i princip ägarens möjligheter att förfoga över det i och med att det tas om hand. Någon vårdnadsplikt är som förut anförts inte motiverad. Förslaget i promemorian innebär också, att den myndighet som flyttar det äger tillgodogöra sig dess värde. Jag förordar en regel som innebär, att fordonsvrak utan respittid för ägare tillfaller huvudmannen för den myndighet som flyttar det.

### *Kostnaderna*

Med endast ett par undantag har remissinstanserna anslutit sig till den i promemorian uttalade uppfattningen, att bestämmelser om skyldighet för fordonsägare att betala flyttningskostnader är ägnade att motverka de icke önskvärda uppställningar det här gäller. Även jag anser sådana bestämmelser betydelsefulla i förebyggande syfte. Lika viktigt är att myndigheterna så långt möjligt får sina kostnader täckta och därigenom ges ökade möjligheter att ingripa i den allmänna ordningens intresse.

Ersättningskyldigheten bör givetvis omfatta förutom kostnaderna för flyttningsåtgärden också skrotningskostnad, när det gäller fordonsvrak, och kostnader för kungörelse, förvaring och vård i fråga om fordon som flyttats till särskild uppställningsplats. Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t utser bör äga bestämma hur kostnaderna skall beräknas. I första hand bör den verkliga kostnaden ersättas men möjlighet bör föreligga att fastställa lokalt gällande taxor. Jag återkommer i specialmotiveringen till vissa fall, där undantag från ersättningskyldigheten måste anses påkallade.

Det antas i promemorian, att visst samarbete mellan myndigheterna kan visa sig rationellt. En kommun kan exempelvis ha en utbyggd organisation med utrustning för flyttningar och kan därför åta sig att som entreprenör utföra flyttningar även för polisens räkning. En statlig myndighet kan anlita en uppställningsplats som anordnats och drivs av kommunen. Eftersom kostnaderna bör bäras av den myndighet som har ansvaret för verkställigheten av ett flyttningsbeslut, förutsätts i promemorian en ekonomisk uppgörelse mellan parterna i sådana fall. För att förebygga oklarhet om kostnadsansvaret anser jag, att i lagen uttryckligen bör anges, att kostnad som inte uttas av ägaren skall stanna på kommunen, om kommunal myndighet svarat för verkställigheten, och annars på staten.

### Besvärsrätt

En prövning i administrativ väg av beslut om omhändertagande anses i promemorian inte fylla någon uppgift. Det anges därför, att talan inte får föras mot sådant beslut. Det allt övervägande antalet remissinstanser ansluter sig till detta förslag. I ett par yttranden hävdas emellertid, att besvärsrätten inte bör avskäras.

Besvärsrätten måste enligt min mening anses sakna praktisk betydelse när det gäller möjligheterna för en fordonsägare att förekomma flyttning. För att syftet med lagen skall tillgodoses måste flyttning som är omedelbart påkallad kunna ske utan hinder av anförda besvär. När verkställigheten kan uppskjutas, bör ägaren, om det kan ske, beredas tillfälle att själv flytta fordonet. En erinran om detta torde få tas in i tillämpningsföreskrifterna.

Den enskildes intresse av att kunna få ett beslut om flyttning prövat måste därför praktiskt sett begränsa sig till frågor om skadestånd eller om skyldighet för myndighet att utan ersättning för flyttningskostnad utlämna ett fordon, som förvaras på särskild uppställningsplats. Frågor om skadestånd bör inte avgöras i administrativ ordning. Detsamma gäller i fråga om skyldigheten att betala flyttningskostnader och kostnadernas storlek.

Jag ansluter mig därför till förslaget i promemorian och förordar, att talan i administrativ väg inte skall få föras mot beslut enligt lagen.

### Upplag

När det gäller särskilda åtgärder mot störande upplag av bilskrot hänvisar departementspromemorian till de bestämmelser i skilda författningar, vilka jag berört närmare i min redogörelse för gällande rätt. Med hänsyn särskilt till att frågan om sådana åtgärder nyligen behandlats i samband med att en ny naturvårdslag antagits anses i promemorian något nytt initiativ inte vara påkallat f. n. Svenska stadsförbundet och Svenska kommunförbundet har i sina remissytranden framfört vissa yrkanden på denna punkt. Jag anser i likhet med vad som uttalats i promemorian, att man bör ta ställning till behovet av ytterligare lagstiftning, först sedan större erfarenhet vunnits genom tillämpningen av de nya bestämmelser i ämnet som införts i naturvårdslagen.

Promemorians förslag har i enlighet med det sagda överarbetats inom kommunikationsdepartementet, varvid upprättats förslag till *lag om flyttning av fordon i vissa fall*. Detta förslag torde få fogas till statsrådsprotokollet som *bilaga 2*.

### Specialmotivering

Departementsförslaget är, som förut anförts, i motsats till förslaget i promemorian tillämpligt också på andra fordon än motorfordon. Vidare betecknas i departementsförslaget myndigheternas ingripande enligt lagen genomgående som flyttning i stället för, som i promemorieförslaget, omhändertagande. Lagens rubrik har utformats i överensstämmelse härmed.

#### 1 §.

Paragrafen innehåller vissa begreppsbestämningar.

Som förut anförts skall den föreslagna lagen i princip omfatta alla fordon av de slag som innefattas i vägtrafikförordningens fordonsbegrepp. Detta begrepp kan dock inte oförändrat föras över till lagen, eftersom vissa bestämmelser är avsedda att tillämpas även i fråga om fordon som saknar sådana vitala delar att det kan ifrågasättas, om de längre är fordon i förordningens mening. Den valda bestämningen motsvarar den som återfinns i vägtrafikförordningen med den jämkning som föranleds av nyssnämnda förhållande.

Det framgår av vad jag förut anfört, att lagförslaget liksom förslaget i promemorian medger ett mycket radikalt förfarande i fråga om fordonsvraken. Det är därför av särskild vikt, att detta begrepp får en tillräckligt klar och samtidigt restriktiv avgränsning. Det bör som remissinstanserna påpekat inte vara avgörande för frågan, om fordonet saknar sådan skylt och handling som anges i promemorian förslag. Att så är fallet behöver inte innebära att fordonet är övergivet. Å andra sidan kan det givetvis vara fråga om ett övergivet fordon även när det är försett med registreringsskylt. Endast övergivna fordon bör enligt min mening omfattas av begreppet fordonsvrak. Frågan om fordonet är övergivet eller ej skall avgöras enligt bestämmelserna i 2 § punkt 3. Förutsättningen att fordonet uppenbarligen skall ha ringa eller intet värde har godtagits av alla remissinstanser. Även om en sådan bestämmelse måste leda till den praktiska olägenheten att i tveksamma fall fordonen inte får behandlas som vrak utan måste flyttas och förvaras på särskild uppställningsplats, anser jag den motiverad med hänsyn till rättssäkerhetsintresset. Jag vill tillägga, att ett övergivet fordon, som den beslutande myndigheten vid egen besiktning inte kan bedöma som uppenbart värdelöst eller av ringa värde, givetvis kan anges vara fordonsvrak om en mera sakkunnig värderingsman anlitas och tveklöst anser att värdet endast är ringa.

Bestämmelsen om vad som i lagen skall förstås med ägare är närmast avsedd för det fall fordonsvrak eller annat övergivet fordon flyttas.

Bestämmelsen i andra stycket har sin motsvarighet i 1 § 8 mom. vägtrafikförordningen.



## 2 §.

I denna paragraf anges förutsättningarna för att fordon skall få flyttas. Den motsvarar 1 § i promemorieförslaget.

Punkt 1 avser flyttning med hänsyn till trafiksäkerheten och framkomligheten i trafiken. Det valda uttrycket att fordonet skall vara uppställt »så att fara uppstår för person eller egendom eller betydande hinder uppkommer i trafiken» ansluter närmare än förslaget i promemorian till föreskriften om förbud mot uppställning i 49 § 1 mom. första stycket vägtrafikförordningen. Den ytterligare förutsättning för rätt till flyttning som upptagits i promemorians förslag, nämligen att uppställningen skall stå i strid mot gällande föreskrifter, har jag ansett kunna utgå. Härmed tillgodoses bl. a. ett yrkande av JK, som menar att lagen och därmed det föreskrivna förfarandet bör kunna tillämpas också när ett fordon som ställts upp lagenligt plötsligt kommer att utgöra sådan fara eller hinder som anges i bestämmelsen genom att vägras, eldsvåda eller liknande oväntad händelse inträffar. Detta innebär inte, att jag tar avstånd från vad som sagts i promemorian om att en fordonsförare så långt möjligt måste kunna förutse, om han utsätter sig för risken att hans fordon flyttas när han ställer upp det. I de nu åsyftade fallen skulle myndigheterna ändå ägt befogenhet att flytta fordonet. Allmänna regler om nödhandlingar, särskilda regler i polisinstruktionen eller, när det gäller eldsvåda, brandlagen torde nämligen ge stöd för ingripande i situationer som innebär så allvarliga risker eller olägenheter. Ändringen i förhållande till promemorieförslaget leder också till att flyttning kan ske av fordon som är uppställt på enskild väg eller plats som inte omfattas av vägtrafikförordningens vägbegrepp, om det i något fall kan anses att fordonet utgör fara eller betydande hinder för trafik som framgår där.

Den uppfattning som ett par remissinstanser företräder, att förutsättningen om olaga uppställning skulle slopas också när det gäller flyttning enligt punkt 2 av fordon som försvårar renhållning, snöröjning och annat arbete på väg, har jag inte anslutit mig till.

Den restriktiva bestämningen av begreppet fordonsvrak i 1 § leder till att fordon, som enligt en mer allmän bedömning måhända kan förefalla uttjänta, inte alltid kan betecknas som vrak i lagens mening. Det är närmast i sådana fall bestämmelserna i punkt 3, såvitt de medger flyttning av övergivet fordon även om det inte är fordonsvrak, kan anses fylla ett praktiskt syfte. Övergivet fordon av mera betydande värde torde i allmänhet vara frånhänt ägaren genom brott. Vid misstanke härom bör åtgärder vidtas med uteslutande tillämpning av rättegångsbalkens regler. En uttrycklig bestämmelse härom har jag ansett obehövlig.

De omständigheter som bör tas till intäkt för att övergivande verkligen föreligger måste variera från fall till fall och kan inte bestämt anges i lagen. Kan äganderätten lätt utrönas med ledning av skylt eller handling på

eller i fordonet, får det anses tala emot att fordonet är övergivet. Å andra sidan bör avsaknaden av sådan skylt och handling i allmänhet inte ensamt kunna läggas till grund för ingripande enligt punkt 3.

### 3 §.

I denna paragraf regleras vem som får besluta och verkställa flyttning. I promemoriaförslaget framgår beslutanderätten av 1 § och regleras verkställigheten i 2 §.

Enligt huvudregeln ankommer det på polismyndighet att besluta om flyttning av fordon. Det har inte ansetts nödvändigt ange, att bestämmelserna avser polismyndigheten i den ort där fordonet påträffas.

Med den möjlighet som öppnas att överlåta beslutanderätten på andra myndigheter synes det inte påkallat att delegation inom polismyndigheten skall kunna ske till lägre personal än polisbefäl. Om lagförslaget antas, torde fråga om ändring i kungörelsen om handläggning av vissa polischefs-uppgifter få anmälas för Kungl. Maj:t.

Som jag angivit i den allmänna motiveringen har jag funnit det påkallat att ange mera bestämda gränser för de olika myndigheternas kompetens än vad som förordats i promemorian. Även med de bestämmelser jag föreslår kan kompetenskonflikter inte undvikas helt. Ett fordon kan vara uppställt så att mer än en av de angivna grunderna för flyttning är för handen. Jag utgår i det följande från att polismyndigheten alltid skall underrättas om flyttningsbeslut som meddelas av annan myndighet och bygger även i övrigt mina förslag på att en smidig samverkan skall komma till stånd myndigheterna emellan. Några praktiska olägenheter av att i något fall skilda myndigheter kan bli behöriga att besluta om flyttning av ett och samma fordon torde därför inte behöva uppstå.

Eftersom det är avgörande för det fortsatta förfarandet, om ett fordon är att anse som fordonsvrak, måste detta anges redan i beslutet. En uttrycklig bestämmelse härom har upptagits i sista stycket av förevarande paragraf. Beslutet måste givetvis i denna del föregås av särskild prövning.

Med anledning av vad parkeringskommittén och ett par andra remissinstanser anfört om flyttning av fordon på enskild mark vill jag anföra följande. Av mina tidigare uttalanden angående förutsättningarna för flyttning har framgått, att de nya bestämmelserna inte bör ges den innebörden att enskild markägare skulle vara förhindrad att utan särskilt beslut av myndighet själv bortskaffa fordon som ingen rättsinnehavare längre gör anspråk på. Föreligger inte förutsättningarna för ett sådant ingripande eller är markägaren tveksam om detta, får han enligt förslaget i promemorian vända sig till en myndighet som enligt lagen är berättigad att flytta övergivna fordon. Detta förorsakar givetvis en viss omgång och garanterar inte att markägarens önskemål alltid blir tillgodosedda. Jag är emellertid inte

f. n. beredd att förorda en regel, enligt vilken enskild person skulle kunna verkställa flyttningsbeslut.

Det rekommenderas i promemorian, att fordonsägaren i möjligaste mån bereds tillfälle att själv flytta fordonet, innan verkställighet sker. Det måste också ligga i myndighetens eget intresse att om åtgärden inte är omedelbart påkallad ge ägaren möjlighet att själv flytta fordonet. I enlighet med vad jag anfört i den allmänna motiveringen torde det kunna anges i tillämpningsföreskrifterna, att myndigheterna i sådana fall skall meddela föreläggande för ägaren, om det kan ske, och fästa anmaning om flyttning på fordonet samt därefter en viss tid avvakta ägarens egna åtgärder, innan verkställighet sker.

#### 4 §.

I denna paragraf, som motsvarar 3 § och 8 § första punkten i promemorian lagförslag, ges föreskrifter om hur myndighet skall förfara med fordon som flyttas.

Förslaget i första stycket första punkten har formulerats om i förhållande till motsvarande bestämmelse i promemorieförslaget för att möjliggöra flyttning »runt gathörnet». Om ett fordon som är uppställt i närheten av en gatukorsning flyttas en kort sträcka men placeras på tvärgatan, torde föraren inte ha nämnvärt större svårighet att återfinna det än om det ställts upp inom direkt synhåll från den ursprungliga parkeringsplatsen. Närmare anvisningar om dessa uppställningar bör kunna ges i tillämpningsföreskrifterna, där det också kan anges, att när flyttning skett meddelande om flyttningen och vem som verkställt den skall fästas på fordonet.

Enligt första stycket gäller vidare, att fordon skall ställas upp på särskilt anordnad uppställningsplats först om flyttning till plats i närheten av den där fordonet påträffats inte lämpligen kan ske. Härmed åsyftas inte att ställa speciellt höga krav på myndigheterna när det gäller att söka en sådan plats som avses i första punkten. I vart fall kan det inte anses åligga myndigheterna att dröja med flyttningen i avvaktan på att lämplig plats i närheten skall bli tillgänglig.

De angivna reglerna gäller givetvis inte fordonsvrak. I enlighet med vad jag tidigare förordat har i andra stycket upptagits en regel, att fordonsvrak som flyttas skall skrotas eller undanskaffas på annat sätt så snart det lämpligen kan ske. Sistnämnda uttryck har valts för att möjliggöra förvaring av vraken en kortare tid, så att en myndighet som utför flyttningar i större skala skall kunna frakta flera vrak samtidigt till skrotning. Företrädarna för naturvården förordar i sina yttranden en föreskrift om att undanskaffande på annat sätt än genom skrotning bör ske endast i undantagsfall och med särskilt beaktande av bl. a. risken för grundvattensföroreningar genom bilskrot. En sådan erinran till myndigheterna kan synas överflödigt men

bör kunna tas in i tillämpningsföreskrifterna med hänsyn till de stora allmänna värden som kan stå på spel.

Det bör anmärkas, att bestämmelserna om fordonsvrak i denna paragraf och i förslaget i övrigt är avsedda att tillämpas, även om 2 § tredje punkten inte formellt åberopas som grund för ett flyttningsbeslut. Ett beslut med stöd av 2 § första eller andra punkten kan givetvis avse ett fordon som är fordonsvrak i den mening som anges i 1 §.

Av andra stycket framgår vidare, att huvudregeln om flyttning i första hand till plats i närheten över huvud taget inte är tillämplig när det gäller övergivet fordon. Övergivet fordon bör alltid tas om hand när det flyttas. Är det inte fordonsvrak, bör det därför förvaras på särskild uppställningsplats. Även denna regel avses gälla, oavsett om flyttningsbeslutet meddelas på annan grund än den som anges i 2 § tredje punkten.

Bestämmelser om hur uppställningsplats skall anordnas och bekantgöras för allmänheten torde, som förutsätts i promemorian, få tas in i tillämpningsföreskrifterna. Mitt förslag innebär, att om sådan plats inte anordnats i enlighet med givna bestämmelser fordon, som ej är övergivet, kan flyttas endast sådan kort sträcka som avses i första stycket första punkten och övergivet fordon inte kan flyttas annat än om det är fordonsvrak.

#### 5 §.

Paragrafen motsvarar 4 § i promemorians förslag och innehåller bestämmelser om vårdnadsplikt för myndighet som flyttar annat fordon än fordonsvrak.

Myndigheternas förpliktelser när det gäller flyttningsåtgärden framgår av första stycket. Föreskriften innebär inte absolut förbud mot åtgärder som kan skada fordonet. En sådan regel skulle i vissa fall omöjliggöra flyttning. När det gäller låsta fordon torde i många fall en mindre åverkan på fordonet inte kunna undvikas om flyttningsåtgärden skall kunna genomföras på ett smidigt sätt.

Vårdnadsregeln i andra stycket, som gäller förvaring av fordon på uppställningsplatserna, har jag behandlat i den allmänna motiveringen.

Närmare bestämmelser om vårdnadspliktens innehåll — om sättet för flyttning, åtgärder i fråga om låst fordon, avtappning av kylvatten, bevakning m. m. — bör kunna tas in i tillämpningsföreskrifterna.

#### 6 §.

I paragrafen föreskrivs skyldighet att underrätta ägare om flyttningsbeslut och att i vissa fall kungöra att flyttning skett. Den motsvarar 5 § i promemorieförslaget.

Bestämmelsen i första stycket innebär att underrättelseskyldigheten står kvar, även om den undersökning av äganderättsförhållandena som uppen-

bart måste ske i anslutning till att flyttningsbeslut meddelas ger ett negativt resultat. Eftersom den i andra stycket föreskrivna skyldigheten att bedriva fortsatta efterforskningar inte omfattar fordonsvraken eller de korta förflyttningarna, torde det endast i undantagsfall bli aktuellt med någon underrättelse i dessa fall, när ägarens namn inte kunnat utrönas omedelbart.

Kungörelse enligt andra stycket skall utfärdas utan dröjsmål. Detta hindrar inte att det bl. a. i kostnadsbesparande syfte kan visa sig rationellt att kungöra flyttningar viss eller vissa dagar i veckan. Omfattningen av den fortsatta utredningen om äganderätten till fordon som förvaras på uppställningsplats bör givetvis anpassas till omständigheterna i varje särskilt fall med hänsyn inte minst till fordonets värde. Arbetet och kostnaderna för utredningen måste stå i rimlig proportion till ägarintresset och det intresse myndigheten kan ha att utröna äganderätten med hänsyn till sin rätt att kräva ersättning för flyttningskostnader.

Bevislig underrättelse blir nödvändig för beräkningen av de respittider som anges i 7 §. Det krävs vidare för att polismyndigheten skall kunna fullgöra sina skyldigheter i fråga om underrättelse, kungörande och utredning särskilda bestämmelser om skyndsamma meddelanden och uppgifter till polismyndigheten från andra myndigheter som beslutar eller verkställer flyttning. Sådana meddelanden är nödvändiga också med hänsyn till det register jag förordat hos polismyndigheten angående alla flyttningar. Regler i dessa hänseenden torde kunna ges i tillämpningsföreskrifterna.

#### 7 §.

Enligt denna paragraf tillfaller fordon under vissa förutsättningar staten eller kommun.

Som utgångspunkt för sexmånadersfristen gäller enligt första stycket den dag då flyttningen kungjordes. Även om formerna för kungörande inte har fastställts i lagen, blir ägaren härigenom bättre ställd än om tiden räknas från dagen för flyttningen.

En bestämmelse som motsvarar promemorians förslag om retentionsrätt har upptagits i 8 §.

#### 8 §.

Paragrafen rör fordonsägares skyldighet att ersätta kostnader för flyttning och andra åtgärder enligt lagen. Den motsvarar de regler om ersättningskyldighet som upptagits i 6—8 §§ i promemorians förslag.

Från huvudregeln har i första stycket gjorts två undantag. Jag har i anslutning till 2 § framhållit, att rättegångsbalkens regler självfallet skall tillämpas i fråga om fordon som kan misstänkas vara frånhänt någon genom brott. Detta utesluter givetvis inte att flyttning enligt den nu föreslagna la-

gen kan komma att ske av fordon som stulits från ägaren. Någon ersättningskyldighet bör inte föreligga i sådana fall. En fordonsägare bör dock inte kunna freda sig mot ersättningskrav endast genom ett löst påstående om att fordonet frånhänts honom. Som förutsättning för undantaget föreskrivs därför, att ägaren skall göra sitt påstående sannolikt. Det andra undantaget är avsett för vissa fall som också berörts vid 2 §, när hinder eller betydande fara uppstår genom vägras, eldsvåda eller annan sådan oväntad händelse.

Tredje stycket motsvarar den vid remissbehandlingen allmänt godtagna bestämmelsen i 7 § promemorieförslaget om ägares rätt att utfå fordonet först när myndigheternas kostnader betalats. Den som har dispositionsrätt till eller i övrigt kan i ägarens ställe göra anspråk på fordonet bör, som hovrätten för Nedre Norrland påpekat, ha samma rätt som ägaren att utfå det. En uttrycklig bestämmelse härom måste anses överflödig.

#### 9 §.

Paragrafen reglerar förfarandet med föremål som anträffas i fordon som flyttas.

Den som lämnar sina tillhörigheter i ett fordon kan inte sägas ha tappat dem, om en myndighet flyttar fordonet. Lika oegentligt synes det vara att anse myndigheten eller någon av dess tjänstemän som upphittare, när sådana föremål tillvaratas. Detta hindrar dock inte att, som i promemorians förslag, hittegodslagens regler förklaras vara tillämpliga i dessa fall. Enligt min mening måste emellertid detta vara både osmidigt och från den enskildes synpunkt onödigt. I förevarande paragraf har därför i stället angetts som huvudregel, att vid tillämpning av lagen föremål som finns i fordon skall anses höra till detta. Det betyder vid en kort förflyttning, att föremålen lämnas kvar i fordonet, när myndighetens befattning med det upphör. Förvaras fordonet på särskild uppställningsplats, skall förvaringen och vården omfatta också föremål som anträffats i fordonet och dessa får avhämtas av ägaren eller tillfaller staten eller kommunen efter samma grunder som fordonet. De föreslagna reglerna om underrättelser och kungörande av flyttning och om respittider enligt 7 § måste anses likvärdiga med motsvarande regler i hittegodslagen, när det gäller rättsskyddet för den enskilde.

Huvudregeln kan givetvis inte gälla, när fordonsvrak flyttas, eftersom det omedelbart skall tillfalla staten eller kommunen och undanskaffas. Det finns uppenbarligen ingen anledning att räkna med, att den som överger ett fordonsvrak medvetet lämnar något föremål av värde i det. För de fall sådant föremål ändå påträffas, måste det därför antas endera att det tappats av fordonsägaren eller att det förlorats av någon annan som uppehållit sig i fordonet. Jag har med hänsyn härtill ansett det berättigat att ange, att i sådana fall hittegodslagens bestämmelser gäller.

Undantaget från huvudregeln gäller inte föremål som får anses ha varit avsedda att stadigvarande brukas i fordonet. Om fordonet med beaktande av det värde sådana tillbehör kan ha är att anse som fordonsvrak, tillfaller också dessa omedelbart staten eller kommunen och får undanskaffas.

#### 11 §.

Paragrafen innehåller bemyndigande för Kungl. Maj:t eller den myndighet Kungl. Maj:t bestämmer att besluta om grunder för beräkning av kostnader som anges i 8 § och att utfärda tillämpningsföreskrifter till lagen.

Jag har i anslutning till olika bestämmelser redan angivit vissa frågor som enligt min uppfattning torde få regleras i särskild tillämpningskungörelse. Närmare föreskrifter kan finnas påkallade också i andra hänseenden såsom om besiktning av fordon före och efter flyttning, om anlitande av entreprenör och krav på försäkring hos denne samt om biträde av värderingsman.

#### Hemställan

Jag hemställer, att lagrådets utlåtande över förslaget till *lag om flyttning av fordon i vissa fall* inhämtas för det i 87 § regeringsformen avsedda ändamålet genom utdrag av protokollet.

Vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:

*Britta Gyllensten*

**Förslag**  
till  
**lag om rätt att omhändertaga motorfordon**

1 §.

Polismyndighet äger besluta om omhändertagande av

a) motorfordon som är uppställt i strid mot gällande föreskrifter så att det utgör fara eller betydande hinder i trafiken eller avsevärt försvårar renhållning, snöröjning eller annat arbete på väg, samt

b) motorfordon som med hänsyn till det skick vari det befinner sig, den tid under vilken det stått uppställt på samma plats eller annan omständighet måste antagas vara övergivet.

Avser beslutet fordon som uppenbarligen har ringa eller intet värde och som saknar skylt och handling utvisande registreringsnumret eller ägarens namn och hemvist, skall fordonet i beslutet betecknas som bilvrak.

2 §.

Rätt att verkställa beslut om omhändertagande av fordon tillkommer, förutom polismyndigheten, kommun eller vägförvaltning som polismyndigheten bemyndigar därtill.

3 §.

Omhändertagande enligt denna lag innebär rätt att flytta fordonet antingen så kort sträcka att det lätt kan upptäckas från den ursprungliga uppställningsplatsen eller till uppställningsplats som särskilt anordnats för omhändertagna fordon eller, i fråga om bilvrak, till plats som den omhändertagande myndigheten bestämmer.

4 §.

Påbörjad flyttning av annat fordon än bilvrak medför skyldighet för vederbörande myndighet att väl vårda fordonet samt noggrant tillse, att det ej skadas, försämrats eller missbrukas genom omhändertagandet. Flyttas fordonet sådan kort sträcka som sägs i 3 § upphör myndighetens vård och tillsyn sedan flyttningen verkställts.

5 §.

Ägare till fordon som flyttas skall snarast underrättas om det kan ske. Flyttas annat fordon än bilvrak till särskilt anordnad uppställningsplats skall, om ägaren ej anträffas, flyttningen utan dröjsmål kungöras genom meddelande i tidning inom orten eller på annat lämpligt sätt.

6 §.

Kostnad för omhändertagande av fordon som flyttas sådan kort sträcka som sägs i 3 § får sökas åter av fordonets ägare.



7 §.

Ägare av fordon som flyttas till särskilt anordnad uppställningsplats är berättigad utfå det mot erläggande av ersättning för omhändertagandet och förvaringen.

Kan äganderätten till sådant fordon ej utrönas inom sex månader från det flyttningen skett eller avhämtas ej fordonet inom en månad från det ägaren mottagit underrättelse om flyttningen eller kan ägaren eljest anses ha uppgivit sin rätt tillfaller fordonet kronan. Kommun får därvid göra avdrag som motsvarar kostnaderna för omhändertagandet och förvaringen.

Förslår ej fordonets värde till täckande av kostnaderna äger myndigheten söka bristen åter av ägaren.

Bestämmelserna i denna paragraf gälla ej bilvrak.

8 §.

Omhändertaget bilvrak skall så snart ske kan befordras till skrotning eller på annat lämpligt sätt undanskaffas. Den omhändertagande myndigheten äger tillgodogöra sig intäkt som inflyter därav. Kostnad för omhändertagandet och skrotningen får med avdrag för intäkter sökas åter av bilvrakets ägare.

9 §.

Anträffas i omhändertaget fordon andra lösören än tillbehör till fordonet skall därmed förfaras enligt bestämmelserna i lagen om hittegoods. Vad nu sagts gäller ej, när fordonet förflyttats sådan kort sträcka som sägs i 3 §.

10 §.

Mot beslut om omhändertagande enligt denna lag får talan ej föras.

11 §.

Närmare föreskrifter om beräkning av kostnad och ersättning som sägs i denna lag samt om lagens tillämpning i övrigt meddelas av Konungen eller den myndighet Konungen förordnar.

**Förslag**  
till  
**Lag**  
**om flyttning av fordon i vissa fall**

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

I denna lag förstås med  
fordon: varje anordning som är eller varit försedd med hjul, band eller medar och som inrättats för färd på marken på annat sätt än på skenor,  
fordonsvrak: fordon som måste anses övergivet enligt bestämmelserna i 2 § 3 och som uppenbarligen har ringa eller intet värde,  
ägare: den som är eller senast varit ägare av fordon som flyttas.

Vad som sägs i lagen om ägare av fordon skall i fråga om fordon som innehas på grund av avbetalningsköp i stället gälla innehavaren, trots att äganderätten ej övergått på honom.

2 §.

Fordon får flyttas enligt denna lag om det

1. är uppställt så att fara uppstår för person eller egendom eller betydande hinder uppkommer i trafiken,
2. är uppställt i strid mot föreskrift om uppställning av fordon så att renhållning, snöröjning eller annat arbete på väg avsevärt försvåras, eller
3. med hänsyn till sitt skick, den tid under vilket det stått uppställt på samma plats eller annan omständighet måste anses övergivet.

3 §.

Beslut om flyttning av fordon som avses i 2 § 1 meddelas och verkställs av polismyndigheten.

Beslut om flyttning av fordon som avses i 2 § 2 eller 3 meddelas av polismyndigheten, om vägförvaltning eller kommunal myndighet begär det, och verkställs av den som påkallat beslutet. I den mån Konungen bestämmer får vägförvaltning eller kommunal myndighet själv besluta om sådan flyttning.

I flyttningsbeslut anges om fordonet är fordonsvrak.

4 §.

Flyttas fordon som avses i 2 § 1 eller 2, skall det ställas upp så nära den plats där det anträffades, att det lätt kan återfinnas. Kan fordonet ej lämpligen ställas upp på sådant sätt, skall det förvaras på särskild uppställningsplats för fordon som flyttas enligt denna lag.

Flyttas fordon som avses i 2 § 3 och är det ej fordonsvrak, skall det förvaras på särskild uppställningsplats som avses i första stycket. Fordonsvrak som flyttas skall så snart det lämpligen kan ske skrotas eller undanskaffas på annat sätt.

## 5 §.

Flyttning av fordon som ej är fordonsvrak skall utföras så att fordonet ej tillfogas onödig skada.

När fordon förvaras på särskild uppställningsplats, skall nödvändiga åtgärder vidtagas för att det ej skall skadas eller brukas obehörigen under förvaringen.

## 6 §.

När beslut om flyttning meddelats, skall polismyndigheten underrätta ägaren så snart det kan ske.

Har fordon ställts upp till förvaring på särskild uppställningsplats och har ägaren ej kunnat anträffas, skall polismyndigheten utan dröjsmål kungöra flyttningen i tidning inom orten eller på annat lämpligt sätt samt vidtaga de fortsatta undersökningar och åtgärder som kan anses skäliga för att göra underrättelse möjlig.

## 7 §.

Är ägare av fordon som förvaras på särskild uppställningsplats ej känd, när sex månader förflutit från den dag då flyttningen kungjordes, eller har fordonet ej avhämtats inom tre månader från det ägaren mottog underrättelse om flyttningsbeslutet eller måste ägaren eljest anses ha uppgivit sin rätt till fordonet, tillfaller det kommunen, om beslutet verkstälts av kommunal myndighet, och i annat fall staten.

Fordonsvrak som flyttats tillfaller omedelbart kommunen eller staten.

## 8 §.

Ägare av fordon som flyttats enligt denna lag är skyldig ersätta kostnaderna för flyttningen och övriga åtgärder som vidtagits med stöd av lagen. Ersättningsskyldighet föreligger ej, när ägaren gör sannolikt, att fordonet frånhänts honom genom brott, eller när fara eller hinder som avses i 2 § 1 uppstått till följd av omständighet som inte bort förutses av den som ställt upp fordonet.

Vid beräkning av kostnaderna skall avdragas fordonets värde, om äganderätten övergått enligt 7 §.

Fordon som förvaras på särskild uppställningsplats behöver ej utlämnas, förrän kostnaderna betalats.

Kostnad, som ej uttages av ägaren, stannar på statsverket eller, om flyttningsbeslutet verkstälts av kommunal myndighet, på kommunen.

## 9 §.

Föremål som finnes i fordon anses vid tillämpning av denna lag höra till fordonet. Har föremål som finnes i fordonsvrak ej varit avsett att stadigvarande brukas i fordonet, behandlas det dock enligt bestämmelserna i lagen den 22 april 1938 (nr 121) om hittegoods.

## 10 §.

Mot beslut enligt denna lag får talan ej föras.

## 11 §.

Närmare föreskrifter om beräkning av kostnad som sägs i denna lag och om tillämpningen i övrigt av lagen meddelas av Konungen eller av den myndighet som Konungen bestämmer.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1967.

*Utdrag av protokoll, hållet i lagrådet den 30 mars 1967.*

Närvarande:

f. d. justitierådet	LIND,
justitierådet	SÖDERLUND,
regeringsrådet	ÅBJÖRNSSON,
justitierådet	BRUNNBERG.

Enligt lagrådet den 21 mars 1967 tillhandakommet utdrag av protokoll över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 10 februari 1967, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i 87 § regeringsformen avsedda ändamålet inhämtas över upprättat förslag till *lag om flyttning av fordon i vissa fall*.

Förslaget, som finns bilagt detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av kanslirådet Böret Palm.

*Lagrådet yttrade:*

2 §.

I denna paragraf anges förutsättningarna för att fordon skall få flyttas. Enligt punkt 1 får flyttning ske om fordonet är uppställt så att fara uppstår för person eller egendom eller betydande hinder uppkommer i trafiken. I promemorieförslaget hade ytterligare angivits att uppställningen skulle stå i strid mot gällande föreskrifter. Departementschefen har ansett att denna förutsättning kan utgå. I motiven uttalas att ändringen bl. a. medför att det föreskrivna förfarandet bör kunna tillämpas också när ett fordon som ställts upp lagenligt plötsligt genom någon oväntad händelse kommer att utgöra sådan fara eller hinder som anges i bestämmelsen. Därmed torde avses fara med hänsyn till trafiksäkerheten och framkomligheten i trafiken. Vidare framhålls att ändringen i förhållande till promemorieförslaget leder till att flyttning kan ske av fordon som är uppställt på enskild väg eller plats som inte omfattas av vägtrafikförordningens vägbegrepp, om det i något fall kan anses att fordonet utgör fara eller betydande hinder för trafik som framgår där.

Lagrådet har ingen erinran mot att lagens tillämpningsområde bestäms på nu angivet sätt. I det remitterade förslaget har emellertid lagtexten i punkt 1 erhållit en lydelse som medger rätt till flyttning även då detta icke krävs av hänsyn till trafiken. Så snart ett fordon är uppställt så att fara uppstår för person eller egendom föreligger enligt förslaget förutsätt-

ning för att fordonet skall få flyttas. Om t. ex. en på enskilt område uppställd husvagn anses innebära brandrisk genom de i vagnen använda uppvärmningsanordningarna, skulle sålunda en förflyttning av vagnen kunna ske med stöd av den nya lagen. Ingripande i sådana och liknande situationer och förfarandet därvid regleras i annan lagstiftning. Tillräcklig anledning synes ej föreligga att utforma den nu aktuella bestämmelsen så att den tillgodoser andra syften än att möjliggöra ingripande i trafikens intresse. Punkt 1 i 2 § bör sålunda begränsas till att avse flyttning som är påkallad med hänsyn till trafiksäkerheten och framkomligheten i trafiken. I enlighet härmed föreslår lagrådet att punkten erhåller följande lydelse: »1. är uppställt så att fara för trafikolycka uppstår eller betydande hinder uppkommer i trafiken».

## 4 §.

Denna paragraf innehåller regler om verkställighet av flyttningsbeslut. Bestämmelserna är olika för olika fall. Första stycket handlar om fordon som avses i 2 § 1 eller 2, under det att i andra stycket ges föreskrifter dels om fordon som avses i 2 § 3 och ej är fordonsvrak och dels om fordonsvrak.

Emellertid framgår av vad departementschefen anfört att reglerna i andra stycket av förevarande paragraf är avsedda att tillämpas även om 2 § 3 inte formellt åberopas som grund för ett flyttningsbeslut utan beslutet i stället meddelas enligt 2 § 1 eller 2. Vad i andra stycket sägs utgör alltså inte blott en specialbestämmelse rörande fordon som avses i 2 § 3 utan även undantag från bestämmelserna i första stycket. För att förslagets nu angivna innebörd skall framgå torde lagrummet böra omformuleras. Lagrådet vill för sin del föreslå följande ändrade lydelse:

»Fordonsvrak som flyttas skall så snart det lämpligen kan ske skrotas eller undanskaffas på annat sätt.

Flyttas annat fordon, skall det ställas upp så nära den plats där det anträffades, att det lätt kan återfinnas. Kan fordonet ej lämpligen ställas upp på sådant sätt eller är det att anse som övergivet enligt 2 § 3, skall det förvaras på särskild uppställningsplats för fordon som flyttas enligt denna lag.»

Ur protokollet:

*Aino Olsson*

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför  
Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms  
slott den 31 mars 1967.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LANGE, KLING, EDENMAN, JOHANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON, LUNDKVIST, GUSTAFSSON, GEIJER, ODHNOFF.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Palme, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter lagrådets den 30 mars 1967 avgivna utlåtande över det till lagrådet den 10 februari 1967 remitterade förslaget till *lag om flyttning av fordon i vissa fall*.

Föredraganden redogör för lagrådets yttrande och föreslår att de jämkningar i 2 och 4 §§ lagförslaget vidtas som lagrådet förordat samt att vissa redaktionella jämkningar i förslaget görs.

Föredraganden hemställer, att Kungl. Maj:t genom proposition föreslår riksdagen att anta lagförslaget med de ändringar som sålunda har angetts.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Margit Edström*