

**Nr 39**

*Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om flyttning av fordon i vissa fall, dels i ämnet väckta motioner, dels ock en motion angående omhändertagandet av skrotbilar.*

Genom en den 31 mars 1967 dagtecknad proposition, nr 107, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av första lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden och protokoll hållet i lagrådet, föreslagit riksdagen att antaga ett vid propositionen fogat förslag till lag om flyttning av fordon i vissa fall.

---

I samband med propositionen har utskottet behandlat, dels två i anledning av densamma väckta motioner, nämligen de likalydande motionerna I: 830 av herr *Strandberg m. fl.* samt II: 1034 av herrar *Bengtson* i Solna (h) och *Söderström* (h), dels ock en vid riksdagens början väckt motion II: 296 av herr *Norrby* (fp) angående omhändertagandet av skrotbilar.

För motionernas innehåll lämnas redogörelse i det följande, s. 4 och 16 f.

**Propositionens huvudsakliga innehåll**

I propositionen framläggs förslag till lag om flyttning av fordon i vissa fall. Lagen 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. Sådant 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 anträffats. 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.

---

Det vid propositionen fogade förslaget är av följande lydelse.

### 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.

**Motionsyrkandena**

I de likalydande motionerna *I: 830* och *II: 1034* hemställas att riksdagen för sin del måtte besluta

*dels* att 7 § i lagen om flyttning av fordon i vissa fall erhåller följande lydelse.

## 7 §.

Är ägare av fordon som förvaras på särskild uppställningsplats ej känd, när tre månader förflutit från den dag då flyttningen kungjordes, eller har fordonet ej avhämtats inom en månad 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 — — — (lika med Kungl. Maj:ts förslag) — — — eller staten.

*dels ock* att 8 § i lagen erhåller följande lydelse.

## 8 §.

Ägare av — — — (lika med Kungl. Maj:ts förslag) — — — upp fordonet.

Vid beräkning — — — (lika med Kungl. Maj:ts förslag) — — — enligt 7 §.

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

Kostnad, som — — — (lika med Kungl. Maj:ts förslag) — — — av kommunen.

I motionen *II: 296* hemställas att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om snabb utredning och förslag om hur omhändertagandet av skrotbilar skall organiseras, varvid de synpunkter som framföres i motionen bör beaktas.



## 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 uppmärksammats 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 olovligen 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.

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).

Beträffande gällande rätt samt innehållet i parkeringskommitténs betänkande, bilskrotningsutredningens betänkande, departementspromemorian och remissyttrandena torde utskottet få hänvisa till propositionen s. 7—38. (Rörande Aktiebolaget Svensk Bilprovningens yttrande över bilskrotningsutredningens betänkande se dock nedan s. 18.)



### Departementschefen

Vid lagrådsremissen anförde *föredragande departementschefen, statsrådet Palme*, följande 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 åberopats. 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 väghållning 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 förfarandet 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 bilskrotningsbranschen så att skrotningsföretagen kan betala för bilskrotet 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 möj-



ligheterna 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 slutskrotningen 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 yttranden, 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 positivt 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 vä-



sentliga 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 förslaget, 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 hilskrotningsutredningen. Det bör framhållas, att före-



komsten 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 bestämmningar 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 återopas 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 beslagtaget 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 anlitande 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 däremot ägare av fordon som flyttas till särskild uppställningsplats inte underrättas omedelbart, påkallar mina förslag i det följande att kungörelse utfärdas om flyttningen och att ytterligare utredning om äganderätten sker. Som några remissinstanser framhållit, är det lämpligt att polismyndighet 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 promemorian, 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 tillräckligt vid för att tillgodose rättssäkerhetens krav. Det bör beaktas, att fordon som flyttas kan representera betydande värde. Särskilt innan förfarandet enligt en ny lagstiftning hunnit bli mera allmänt känt, måste enligt 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 bevisligen underrättats om flyttning måste anses tillräcklig, anser jag därför de aktuella fristerna böra bestämmas som motsvarande respittider i hittegodslagen till sex resp. tre månader. Det kan dock finnas anledning att ompröva 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 betalas.

När de angivna tidsfristerna löpt ut utan att någon gjort gällande sin rätt till fordonet måste, likaväl som när ägaren tidigare uppenbarligen uppgivit 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 verkställts 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.

Ersättningsskyldigheten 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 ersättningsskyldigheten 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 remissyttranden 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.

Beträffande departementschefens specialmotivering torde utskottet få hänvisa till propositionen s. 48—55.

## **Lagrådet**

Lagrådets yttrande återfinnes på s. 60—61 i propositionen. De jämkningar av det till lagrådet remitterade förslaget, som lagrådet har förordat, har vidtagits, se propositionen s. 62.

## **Motionernas motiveringar m. m.**

### *Motionerna I: 830 och II: 1034*

Till stöd för yrkandet anföres följande.

Liksom länsstyrelserna i Malmöhus, Hallands, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Västernorrlands län och fyra polismästare finner vi att den föreslagna förvaringstiden för de fall ägare inte kunnat anträffas är för lång. Även vi anser att fordonen bör tillfalla kronan redan efter tre månader, oberoende av motsvarande regler i hittegodslagen. I fråga om förvaringstidens längd efter det ägaren av fordonet blivit underrättad anser vi, att en månad i stället för av departementschefen föreslagna tre månader är tillräcklig.

I 8 § står » — — — Fordon som förvaras på särskild uppställningsplats behöver ej utlämnas, förrän kostnaderna betalats — — — » Vi anser, att ordet »behöver» bör utbytas mot »får», eftersom det inte kan anses rim-



ligt, att annan än fordonsägaren skall stå för kostnaderna i detta sammanhang. Vad i övrigt säges i 8 § har vi intet att invända mot.

### *Motionen II: 296*

Till stöd för yrkandet anföres bl. a. följande.

Det är ägnat att förvåna att bilregisterutredningen, som tillkallades den 10 april 1964, ej beräknas slutföra eller delredovisa sitt arbete under år 1967. Skrotbilsproblemet har ju mycket påtagliga beröringspunkter med registreringssystemet. När länsstyrelserna nu successivt tillförs databehandlingsutrustning skapas helt nya förutsättningar för tidsenlig och effektiv registrering inte minst genom det automatiserade informationsutbyte med trafikförsäkringsbolagen som kan etableras.

Bilskrotningsutredningen har inte utarbetat något godtagbart förslag angående samhällets medverkan i bilskrotningsverksamheten. På s. 31 i sitt betänkande snuddar dock utredningen vid en tankegång som är värd att vidareutveckla. Där anförs att »— — — de inspektionsanstalter, som kommer att inrättas för den allmänna periodiska fordonskontrollen», d. v. s. AB Svensk bilprovning, »— — — påtar sig en servicefunktion, som innebär att man underlättar för ägaren att bli av med den utrangerade bilen.» AB Svensk bilprovning har i sitt remissyttrande över utredningens betänkande, avgivet då företaget var under uppbyggnad, av olika skäl avvisat förslaget.

AB Svensk bilprovning har förvånansvärt snabbt byggt upp en väl fungerande och allmänt respekterad kontrollverksamhet. Denna baseras på en stark central förvaltning och ett utbyggt nät av kontrollstationer. Företagets kontroll är oftast den direkta eller indirekta orsaken till en bilägars beslut att utränga sitt fordon. Denne ser därför en servicefunktion hos företaget för medverkan vid fordonets skrotning som naturlig. Starka skäl talar för att företaget göres till huvudman för samhällets medverkan vid bilskrotning.

En sålunda utvidgad verksamhet vid AB Svensk bilprovning skulle kunna ges exempelvis följande former.

Ett relativt tätt nät av mottagningsstationer för utrangerade fordon upprättas över hela landet. Dessa stationer kan utgöras av kontrakterade skrotningsföretag och sopstationer, bilprovningsstationer osv. Vid mottagning av fordon utfärdas utrangeringsbevis, som av mottagaren insändes till bilregistret. Den vidare hanteringen av fordonet ombesörjes av skrotningsföretag, med vilka AB Svensk bilprovning tecknat avtal som medger full insyn i och kontroll av skrotningsverksamheten.

Så långt får förslaget ses huvudsakligen som en service gentemot de skötsamma bilförarna, vilken helt kunde finansieras med höjda avgifter för den obligatoriska årliga fordonskontrollen. Denna höjning torde kunna understiga 10 kr. per årlig kontroll. Väsentliga rationaliseringsmöjligheter hos skrotningsentreprenörerna torde uppstå.

En ändring av fordonsregistreringsförfarandet så att säljaren och inte såsom nu köparen ges ansvaret för omregistrering av fordonet vid överlåtelse ger möjligheter till återsökning av tillkommande kostnader för omhändertagande av övergivna fordon. För identifierbara fordon sker återsökning direkt hos senast registrerad ägare, för icke identifierbara fordon täcks kostnaden genom statsbidrag. Staten kan sedan anses täcka bidragskostnaden genom indrivning av fordonsskatt hos senast registrerad ägare.

Jämsides med den föreslagna verksamheten hos AB Svensk bilprovning



kan väsentliga delar av nu förekommande bilskrotning fortfarande bedrivas. Detta torde framför allt vara aktuellt vid de företag som arbetar med reservdelsutvinning.

Problemet med omhändertagande av uttrangerade fordon kräver en snabb lösning. Starka skäl talar för att verksamheten vid AB Svensk bilprovning utvidgas till att omfatta medverkan vid omhändertagandet. Den nytillkommande verksamheten kan finansieras huvudsakligen genom höjda avgifter för den obligatoriska fordonskontrollen.

*Aktiebolaget Svensk bilprovning* anförde i sitt ovannämnda, den 15 september 1964 avgivna remissyttrande över bilskrotningsutredningens betänkande bl. a. följande.

Det är uppenbart att ägare av sådana fordon, som vid trafiksäkerhetskontroll hos bolaget belägges med körförbud, i viss utsträckning beslutar att uttränga fordonet i stället för att låta reparera bristfälligheterna. Bolaget har dock vid övervägandet av konsekvenserna härav ansett sig kunna räkna med att ansvaret för fordonens bortforsling från bolagets anläggningar liksom självfallet för deras slutliga utträngning alltjämt åvilar fordonets ägare. Planeringen av bolagets anläggningar har skett med denna utgångspunkt. En ändring i förutsättningarna för bolagets verksamhet på sätt som antyds i betänkandet skulle åtminstone i vissa fall kräva en utökning av planerade uppställningsplatser, vilket i nuvarande skede av bolagets uppbyggnad ter sig svårgenomförbart. Härtill kommer att bolagets anläggningar i åtskilliga fall är så centralt belägna, att en uppställning av uttrangeringsfärdiga fordon knappast kan accepteras. Ej heller när det gäller bolagets personal har den hittillsvarande planeringen för rekrytering och utbildning tagit sikte på annan verksamhet än den som förutsatts vid bolagets bildande. Enligt bolagets mening saknas därför för lång tid de praktiska möjligheterna för bolaget att åta sig den nämnda servicefunktionen. Bolaget vill därutöver ifrågasätta lämpligheten av att förena det positiva arbetet att genom kontinuerlig fordonskontroll öka trafiksäkerheten med direkta engagemang i en bilskrotningsverksamhet med ekonomiska inslag.

Enligt vad utskottet erfarit har Aktiebolaget Svensk bilprovning i anledning av motionen II:296 ånyo övervägt frågan om bolagets medverkan vid bilskrotning samt därvid beslutat vidhålla den uppfattning, som kommit till uttryck i ovan återgivna remissyttrande.

### Utskottet

I förevarande utlåtande behandlar utskottet en proposition, varigenom framläggs förslag till lag om flyttning av fordon i vissa fall. Därjämte uppger utskottet två motioner i ämnet och en fristående motion angående omhändertagandet av skrotbilar.

Den föreslagna lagen, som avses träda i kraft den 1 juli 1967, 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 trafik hinder. Vägförvaltning och kommunal myndighet får rätt att ingripa med hänsyn till väghållningen eller för att undanskaffa övergivna fordon. Här för krävs emellertid beslut av polismyndighet, om inte Kungl. Maj:t givit myndigheten rätt att själv meddela flyttningsbeslut. Fordon som flyttas skall ställas upp i närheten av den plats, där det anträffats, eller förvaras på särskild uppställningsplats. Är fordonet att anse som vrak skall det dock skrotas eller undanskaffas på annat sätt. Fordon som förvaras på uppställningsplats får hämtas av ägaren inom tre månader från det han mottagit underrättelse om flyttningsbeslutet eller, om ägaren inte är känd, 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 av fordonsägaren ta ut kostnaderna i samband med flyttningen.

Utskottet finner det framlagda lagförslaget i allt väsentligt väl avvägt samt ägnat att läggas till grund för lagstiftning. I det följande upptar utskottet till närmare behandling endast de spörsmål som berörs i motionerna.

I de likalydande motionerna I: 830 och II: 1034 hemställas med anledning av 7 § i lagförslaget att den tid inom vilken fordon som förvaras på särskild uppställningsplats tillfaller kommunen eller staten måtte bestämmas till en månad från det ägaren underrättats om flyttningsbeslutet eller — om kungörelse om flyttningen skett — till tre månader från kungörandet.

Utskottet anser i likhet med departementschefen att ifrågavarande tidsgränser bör bestämmas så att de tillgodoser rättssäkerhetens krav och att de praktiska svårigheterna av en lång förvaringstid därvid måste träda i bakgrunden. Tidsfristerna, som överensstämmer med hittegodslagens motsvarande respittider, bör därför lämpligen utformas i enlighet med propositionens förslag. Om erfarenheterna av lagstiftningen påkallar det bör självfallet frågan om tidsfristernas längd omprövas och en lösning i enlighet med motionärernas förslag kan därvid komma att ytterligare övervägas. I sammanhanget bör också beaktas att hittegodslagen är föremål för översyn inom justitiedepartementet samt att resultatet av detta arbete kan bidra till en förändrad inställning till hithörande problem.

Enligt lagförslagets 8 § behöver fordon som förvaras på särskild uppställningsplats ej utlämnas, förrän kostnaderna betalats. Bestämmelsen bör enligt motionerna I: 830 och II: 1034 avfattas sålunda att fordonet ej får utlämnas förrän kostnaderna betalats. Enligt utskottets mening skulle emellertid en sådan utformning av bestämmelsen utgöra hinder för utlämnande av fordon bl. a. i sådana fall då ägaren bedöms kunna få anstånd med betalning av kostnaderna. En sådan begränsning av myndigheternas handlingsfrihet synes mindre lämplig och utskottet kan därför



ej heller i denna del tillstyrka bifall till motionerna. Anledning till erinran mot Kungl. Maj:ts förslag föreligger enligt utskottet däremot icke.

I motionen II: 296 begärs utredning och förslag rörande organisationen av omhändertagande av skrotbilar. Motionären föreslår bl. a. att Aktiebolaget Svensk bilprovning görs till huvudman för samhällets medverkan vid bilskrotning. Utskottet vill som sin åsikt uttala att frågan om behovet av en utredning om ansvaret för bilskrotningen lämpligen bör ses i belysning av erfarenheterna utav den genom förevarande proposition föreslagna lagen. Dessutom torde böra avvaktas om det på grundval av bilregisterutredningens arbete blir möjligt att införa ett effektivare registreringsförfarande, så att äganderätten till övergivna fordon lättare än nu kan fastställas. Utskottet vill vidare erinra om riksdagens skrivelse till Kungl. Maj:t år 1964 om utredning angående myndighets ansvar för undanskaffande av skräp, vilken skrivelse ännu ej slutbehandlats. På grund av det anförda anser sig utskottet ej böra tillstyrka bifall till förevarande motion.

Utskottet hemställer,

A. att riksdagen, med avslag å motionerna I: 830 och II: 1034, måtte bifalla förevarande proposition, nr 107;

B. att motionen II: 296 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 9 maj 1967

På första lagutskottets vägnar:

ERIK SVEDBERG

---

*Vid detta ärendes behandling har närvarit*

från första kammaren: herr Erik Svedberg (s), fröken Mattson (s), herrar Hjorth (s), Svanström (cp), Schött (h), fru Lilly Ohlsson (s), herrar Lidgard (h) och Hilding (fp)\*;

från andra kammaren: fru Löfqvist (s), herrar Svensson i Vä (cp), Gustafsson i Borås (fp)\*, fröken Andersson i Strängnäs (s), fru Lindevist (s), herrar Jönsson i Malmö (s), Sjöholm (fp) och fru Heurlin (h).

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

---

### Reservation

av herrar Svanström (cp), Schött (h), Lidgard (h), Svensson i Vä (cp), Gustafsson i Borås (fp), Sjöholm (fp) och fru Heurlin (h), vilka ansett dels att femte stycket i utskottets yttrande bort erhålla följande lydelse. Enligt utskottets mening måste det med hänsyn till de betydande kost-



nader och besvär, som är förenade med förvaring av motorfordon, vara önskvärt att tidsfristerna i görligaste mån begränsas. Behörig hänsyn måste dock självfallet tas till den enskildes anspråk på rättssäkerhet. Motionärernas förslag rörande utformningen av ifrågavarande tidsfrister innebär enligt utskottet en lämplig avvägning. Utskottet vill därför föreslå att 7 § i lagen avfattas på det sätt motionärerna förordat.

*dels ock* att utskottets hemställan under A. bort erhålla följande lydelse.

A. 1) att riksdagen — med förklaring att riksdagen icke kunnat i oförändrat skick antaga det genom förevarande proposition, nr 107, framlagda förslaget till lag om flyttning av fordon i vissa fall — måtte, med bifall till motionerna I: 830 och II: 1034 såvitt avser 7 §, för sin del antaga förslaget med den ändringen att 7 § erhåller nedan angivna, såsom *utskottets förslag* betecknade lydelse.

(Kungl. Maj:ts förslag)

(Utskottets förslag)

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 verkställt av kommunal myndighet, och i annat fall staten.

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

Fordonsvrak som — — — — eller staten.

2) att motionerna I: 830 och II: 1034 i övrigt icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd;