

**N:o 3.**

Af herr **August Pettersson**, om revision af lagen, angående väghållningsbesvärets utgörande på landet den 23 oktober 1891.

Under de första tio åren efter den nya väglagens tillkomst förgick knappast en riksdag, utan att en eller flera motioner väcktes, angående ändringar uti densamma. Åren 1893 och 1895 kunde lagutskottet afvisa dessa med den anmärkningen, att lagen var så ny, att den icke ens kommit i full tillämpning på alla orter och att det torde få betraktas såsom mindre riktigt att vidtaga några förändringar, innan man hunnit bilda sig en djupare uppfattning af lagens verkningar, men redan 1897 erkände utskottet riktigheten af en del ändringar, men ansåg dem icke vara af någon synnerlig vikt och betydelse, hvarföre det vore skäl att uppskjuta hvarje ändring i berörda lag, intill dess tidpunkten för en genomgående revision af densamma kunde prövas vara för handen.

Vid 1900 års riksdag väcktes icke mindre än elfva motioner, en del afseende en allmän revision af gällande lag och en del endast speciella ändringar däri. Utskottet, som höll före, att väglagens hufvudgrunder borde i allt väsentligt bibehållas, föreslog en skrifvelse till Kungl. Maj:t med anhållan, att Kungl. Maj:t täcktes föranstalta om revision af lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet den 23 oktober 1891, samt för Riksdagen framlägga det förslag till ändrade bestämmelser i nämnda lag, hvartill en dylik revision kunde föranleda.

Vid behandlingen af utskottets förslag gjordes i båda kamrarna starka invändningar. Särskildt framhöll en bemärkt talare i Andra Kammaren, att tidpunkten för en allmän revision icke vore lämplig, enär lagen icke

*Bih. till Riksd. Prot. 1909. 1 Saml. 2 Afd. 1 Band. 3 Häft. (N:is 3, 4).*

varit gällande i mer än fem år och att sålunda erfarenheten i de stadganden, där väglagen kommit med något nytt, icke vore särdeles stor. När den kommit till en mera allmän och omfattande tillämpning, vore det hans öfvertygelse, att den större erfarenheten af lagens verkningar skulle till äfventyrs gifva vid handen, att väglagen, där den verkligen kommit med något nytt, möjligen skulle behöfva en revision. Det finnes redan nu antydningar till att de stadganden, som finnas i väglagen angående fördelningen af de bidrag, som komme från industriella verk och dylika icke in natura väghållningsskyldige, icke voro fullt riktiga. Det skulle möjligen, kunna finnas skäl att återgå till väglagskommitténs förslag, att väghållningsdistrikten i afseende å vägskatten och således också i fråga om bidragen från de industriella verken skulle ordnas *länsvis* och icke såsom nu i regel häradsvis, hvaremot det senare möjligen skulle kunna bibehållas i afseende å själfva vägunderhållet in natura. »Det är fara värdt», slutade talaren, »att om vi *nu* få en revision och väglagen sedan får tillämpas några år till, så finner man, att åter en revision af lagen är behöflig, men då i helt andra afseenden, än hvad nu blifvit föreslaget».

Riksdagen biföll emellertid utskottets hemställan och resultatet af den skrifvelse, som då afläts till Kungl. Maj:t föreligger i den år 1905 gifna lag angående ändring i vissa delar af lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet, en lag, som kan betecknas såsom slutmålet för de för visso lofvärda sträfvanden, som från jordbrukarnes sida gjort sig gällande i syfte att på alla beskattningsföremål fördela vägunderhållet, i det att de hittills undantagna löntagarne nu äfven finge ingå däruti.

Det dröjde emellertid icke länge, förrän det visade sig, att den dåvarande representanten för Nyköpings stad varit sannspådd. Det är icke bra beställt, som det är. Missnöjet växer alltjämt, och om också Riksdagen kan känna sig trött på de ständigt återkommande vägmotionerna, så torde det vara en representants plikt, att där han finner missförhållanden råda, fästa uppmärksamheten därpå och söka råda bot till deras afhjälpande.

Dessa missförhållanden hafva enligt mitt förmenande sin grund uti den ojämnhet, hvarmed vägunderhållet trycker, icke blott inom olika väghållningsdistrikt utan äfven mellan olika beskattningsföremål.

Uti en motion (N:o 14) i denne kammare vid förlidet års riksdag uppvisade grefve R. Hamilton med siffror denna ojämnhet. I Norrbotten

uppgaf han, att vägunderhållet för jordbruksfastighet i ett distrikt utginge med 21 à 22 kronor pr bevillningskrona men i ett annat inom samma län med endast 5 kronor pr bevillningskrona. I Västerbotten med högst 20 kronor, lägst 2 kronor 50 öre; i Jönköpings län med högst 16 kronor, lägst 1 krona; i Elfsborgs län med högst 10 kronor. lägst 3 kronor; i Malmöhus län med högst 10 kronor 80 öre, lägst 2 kronor 60 öre o. s. v.

Mot det sätt till frågans lösning, som förenämnda motionär föreslog, eller att hela kostnaden för underhåll af allmän väg, bro och färja på landet skulle efter hand öfvertagas af staten, framfördes allvarliga betänkligheter och blef på goda skäl tillbakavisadt.

Under öfverläggningen härom tillät jag mig att hänvisa på en mindre omstörtande utväg, nämligen den, att lagen omlades i den riktningen, att väghållningsdistrikten blefvo större, ja, så stora, att de komme att sammanfalla med landstingsområdena. Härigenom skulle bidragen från rikare kommuner med större industriella anläggningar i vidsträcktare mån än hvad nu är fallet komma de fattigare till del, att icke inom ett distrikt stora fonder hopades, under det att inom ett annat vägkassans medel knappast förslogo till förvaltningskostnaden.

Häruti instämde f. d. statsrådet och chefen för jordbruksdepartementet Th. Odelberg samt några norrlandsrepresentanter.

Om väghållningsdistrikten på nu föreslagna sätt komme att sammanfalla med landstingsområdena, kunde man ju tänka sig, att landstingen finge rätt att inom vissa bestämda gränser ordna med väghållningen allt efter de lokala förhållandena, ty det kan icke vara riktigt, att en lag sådan som denna skall i alla sina detaljer gälla lika för Skåne och Norrland med så vidt skilda naturförhållanden.

Men väghållningsbördan trycker för närvarande ojämnt, icke blott inom de olika väghållningsdistrikten utan äfven mellan de olika beskattningsföremålen, mellan dem, som utgöra vägunderhållet in natura och dem, som fullgöra det i penningar.

Man måste nämligen medgifva, att det icke kännas så hårdt och betungande att med eget folk och dragare fullgöra arbetet på därför lämpliga tider som att taga penningar direkt ur kassan. Särskildt betungande måste det kännas för de små inkomsttagarna, hvilka exempelvis hafva en inkomst af 1,000 till 2,000 kronor och däraf nödgas betala 30, 40 à 50 kronor i vägskatt.

Kommer så därtill, att vägunderhållet af flere skäl i allmänhet är

ganska högt uppskattadt eller åtminstone mycket ojämnt beräknadt, så är det naturligt, att orättvisan skall förefalla så mycket större och stridigheter uppstå mellan dem, som utgöra vägunderhållet in natura och dem, som fullgöra det i penningar.

Det är min öfvertygelse, att åtminstone denna anledning till missnöje skulle bortfalla, om, såsom jag föreslagit, väghållningsdistrikten blefve större, så att mera enhet i uppskattningen komme att göra sig gällande än hvad nu är fallet äfven efter den förändring af uppskattningsnämndens sammansättning, som skedde år 1905. Kunde därtill någon lindring i vägs-katten beredas de mindre inkomsttagarne, vore det icke obilligt. Jag tror också, att det vore klokt af jordbrukarne att icke ställa sig alltför afvisande gentemot en reform i detta afseende, ty de riskera eljest helt visst att mista bidrag från en hel del personer, som draga sig för att flytta till landet för att icke blifva helt och hållet nedtyngda af skatter.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt, får jag vördsamt föreslå,

att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes föranstalta om revision i ofvan angifna riktning af lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet den 23 oktober 1891 samt för Riksdagen framlägga det förslag till ändrade bestämmelser i nämnda lag, hvartill en dylik revision kan föranleda.

Stockholm den 22 januari 1909.

*Aug. Pettersson.*