

Nr 246.

Av herr **Ödström m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 100, med förslag till lag om allmänna vägar på landet.

Genom Kungl. Maj:ts proposition, nr 100, har föreslagits en genomgripande förändring i vägunderhållets utförande. Denna förändring berör i främsta rummet jordbruksfastigheterna, i det dessa, som hittills utgjort större delen av vägtungan genom vägunderhåll in natura, enligt förslaget visserligen befrias från naturavvaghållning men i stället nödgas betala så mycket högre vägs katt. Denna förskjutning från naturaprestation till kontant betalning måste givetvis bliva särdeles betungande. Det oaktag innehåller propositionen icke något förslag till motverkande av den ökning i jordbrukets redan förut tryckande börda, som måste bliva följden av propositionens ståndpunkt i förevarande avseende.

1920 års vägsakkunniga, vilkas förslag ligger till grund för propositionen, hade i denna fråga en från propositionen avvikande och enligt vårt förmenande riktigare åsikt. De sakkunniga anförde:

»Jordbruksfastigheterna hava hittills burit den utan jämförelse tyngsta delen av väghållningsbördan. De torde få anses för närvarande vara minst dubbelt så hårt belastade som frälseränta och annan fastighet samt sex gånger så hårt belastade som inkomsttagarna. Detta förhållande motiveras i främsta rummet därav, att vägarna ansetts i synnerhet tillgodose jordbruksfastigheternas intressen, men även, och i icke obetydlig grad därav, att jordbrukarna hittills fått utgöra sin andel av väghållningsbesväret huvudsakligen in natura. Även om naturavvaghållningens fullgörande mången gång, särskilt på grund av automobiltrafikens förstörande inverkan på vägarna, visat sig betungande, långt mera än vad uppskattningen utvisar, lär det i synnerhet för de mindre bärkraftiga

jordägarna te sig som en fördel att själva få verkställa det för naturavväghållningen erforderliga arbetet i stället för att kontant betala det. Genom väghållningens utförande enligt de sakkunnigas förslag inträder en förändring uti förevarande avseende, som enligt de sakkunnigas mening oundgängligen påkallar en lindring av jordbruksfastigheternas deltagande i väghållningen. Det får därvid ej heller förbises, att det till stor del är automobiltrafiken, som gjort det nödvändigt att frångå väghållningen in natura, samt att denna trafik icke läser tillgodose jordbrukarnas intressen i högre grad än övriga medborgares. På grund av vad sålunda anförts hava de sakkunniga ansett billigheten fordra, att jordbruksfastighet påföres en vägfyrk, icke såsom förut för varje 100 kronor av dess taxeringsvärde, utan för varje 200 kronor av taxeringsvärdet. Att härutöver fortfarande medgiva särskild lindring för staten eller menighet tillhöriga allmänningsskogar, synes icke böra ifrågakomma, utan bliva dessa att likställa med övriga jordbruksfastigheter.

Beträffande annan fastighet tala åtskilliga skäl för att likställa industriella anläggningar, bergverk o. s. v. med jordbruksfastigheter. Dylika inrättningar kunna hava lika stort gagn av vägarna som jordbruksfastigheterna, särskilt sedan bruket av lastautomobiler numera blivit allmänt. Emellertid inrymmas under beteckningen annan fastighet även sådana fastigheter, som uteslutande äro avsedda till bostad, och läser det vara uppenbart, att dylika fastigheter böra i mindre grad än jordbruksfastigheterna deltaga i väghållningen. Vid övervägande härav och då ett rationellt ordnande av beskattningen i förevarande avseende icke nu kan genomföras, hava de sakkunniga ansett sig böra föreslå, att frälseränta och all annan fastighet, för vilken fastighetsbevillning erlägges, åsättes en vägfyrk för varje 300 kronor av taxeringsvärdet i stället för såsom nu för varje 200 kronor av taxeringsvärdet.

Inkomsttagare skola enligt de sakkunnigas mening liksom hittills påföras en vägfyrk för varje 30 kronor av den beskattningsbara andelen av inkomsten.*

De synpunkter, som av de sakkunniga framhållits, finna vi väl grundade. Det skäl för att nu helt undanskjuta frågan om lindring för jordbruket, som i propositionen anförts, nämligen att frågan om vägskattens ordnande icke nu kan slutgiltigt lösas, finna vi ej hållbart. Huru frågorna om skattskyldigheten till kommuner och vägdistrikt än komma att lösas, torde det vara uppenbart, att jordbruksfastigheterna rättvisligen måste beredas en lindring i väghållningsbördan, motsvarande allra minst vad de vägsakkunniga föreslagit. Detta förslag kan alltså ej anses föregripa den kommande utredningen i dessa frågor på ett hinder-

ligt sätt. Vi anse alltså, att Kungl. Maj:ts förslag i denna del bör ändras till överensstämmelse med de vägsakkunnigas förslag.

Om än genom sistnämnda förslag förhållandet mellan de olika beskattningsföremålen deltagande i väghållningstungan blivit någorlunda tillfredsställande reglerat, kan det dock icke förbises, att väghållningsbördan efter den, huvudsakligen på grund av automobiltrafiken, nödvändiga övergången till det föreslagna nya underhållssystemet kommer att bli mera tryckande än förut och detta för alla beskattningsföremål. Särskilt kommer detta att göra sig kännbart för köpingar och municipalsamhällen. Kungl. Maj:ts förslag synes visserligen giva en såvitt möjligt tillfredsställande lösning åt den svåra frågan angående ordnandet av förhållandet mellan vägdistrikten och samhällena, men man får ej förbise, att samhällena på grund av fastighetsbildningslagens föreskrifter ofta kunna vara så betungade av enskild gatuhållning, att fullgörandet av samhällenas i och för sig rättvisa skattskyldighet till vägdistriktet kan bli alltför tryckande. Till undanröjande av dessa allvarliga olägenheter fordras en väsentlig förhöjning av det av Kungl. Maj:t föreslagna statsbidraget till vägunderhåll och vinterväghållning. Med hänsyn till de nu förhandenvarande finansiella svårigheterna vilja vi emellertid inskränka oss till att föreslå allenast en förhöjning av det i propositionen föreslagna grundbidraget från 30 till 50 procent av vägdistriktets kostnadssumma.

Vi få alltså vördsamt hemställa, att riksdagen ville

dels vidtaga sådan ändring i 4 kap. 7 § av Kungl. Maj:ts förevarande förslag, att detta kommer i överensstämmelse med de av 1920 års vägsakkunniga föreslagna grunder,

dels ock bestämma det enligt 4 kap. 13 § utgående grundbidraget till 50 procent av vägdistriktets kostnadssumma.

Stockholm den 24 mars 1922.

<i>P. Ödström.</i>	<i>Johan Olofsson</i> i Digernäs.	<i>Gust. Andersson</i> i Rasjön.
<i>Oscar Osberg.</i>	<i>Linus Lundström.</i>	<i>Adolf Janson.</i>
<i>Th. Hansén.</i>	<i>Sv. Bengtsson.</i>	<i>Eskils Hans Hansson.</i>
<i>Eric Rydström.</i>		<i>Sven Olsson.</i>

