

Nr 253.

Av herr **Edén 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) med förslag till ny lag om allmänna vägar på landet har en synnerligen betydelsefull och sedan länge på dagordningen stående fråga framlagts till riksdagens prövning. Av de olika riktlinjer till denna frågas lösning, som framkommit under det långvariga utredningsarbetet, torde de som utarbetats av 1920 års vägsakkunniga obestriddligen hava vunnit den största anslutningen, och så till vida lärer det vara ägnat att väcka tillfredsställelse, att propositionen i väsentliga delar är byggd på dessa sakkunnigas förslag. Frågan är emellertid både omfattande och invecklad, och det synes nödvändigt att underkasta propositionen en ingående behandling, innan beslut fattas om den genomgripande förändring av vår väglagstiftning, som genom den samma avses. Utan att ingå i en detaljerad granskning av förslaget tillåta vi oss att dels ifrågasätta lämpligheten av vissa enskilda punkter, som av Kungl. Maj:t upptagits ur de sakkunniges förslag, dels också uttala allvarliga betänkligheter mot att Kungl. Maj:t i ett avseende — rörande grunderna för vägbeskattningen — frångått det yrkande, som framställts av de sakkunniga, varigenom ett av de viktigaste önskemål, som förbundits med kraven på en ny väglagstiftning, blivit undanskjutet.

Kungl. Maj:t föreslår, att väghållningsskyldigheten skall överföras på landstingsområdena — med undantag för dithörande städer — och att dessa områden alltså skola bli vägdistrikt med gemensamma vägstyrelser, samt att för varje vägdistrikt skall finnas en vägdirektör med underlydande vägmästare och erforderliga andra biträdande arbetskrafter. Utan tvivel föreligga vägande skäl såväl för en dylik utvidgning av enheterna för väghållningsarbetet som för en organisation med fasta arbets-

krafter till dess ledning och utförande. Men om en sådan organisation skall genomföras, måste det vara angeläget att tillse, att densamma från början göres så enkel som det är möjligt utan att äventyra dess effektivitet, och att man söker förebygga alla tendenser till dess utveckling i sådan riktning, som kan medföra onödiga kostnader och byråkratisering av vägarbetet. Ur dessa synpunkter synes det kunna ifrågasättas, dels huruvida icke möjlighet kunde öppnas för två närgränsande landstingsområden att förena sig om en gemensam vägdirektör — om dessa områden på grund av mindre utsträckning anse detta vara tillräckligt — dels huruvida det måste anses oundgängligen erforderligt att för anställande såsom vägdirektör föreskriva sådana kompetensvillkor, som ingå i propositionens 4 kap., 3 §, nämligen att denna skall vara »en tekniskt utbildad man, vilken helst bör hava fullgjort vad som fordras för anställning i väg- och vattenbyggnadskåren». Dessa kompetensfordringar torde utgå från den förutsättningen, att vägdirektören icke blott skall leda arbetet med vägunderhållet, utan också utarbета förslag och planer till nya vägar. Det förefaller emellertid tämligen tvivelaktigt, om en vägdirektör skall kunna, i all synnerhet i de större distrikten, i någon väsentlig utsträckning fullgöra sistnämnda uppgift, därest han på ett tillbörligt sätt skall ägna sig åt övervakandet av vägunderhållet och ledningen av själva vägbyggnaderna, och i propositionen har man även utgått ifrån att planer och förslag till nya vägar skola kunna utarbetas av andra sakkunniga, närmast tjänstemän inom väg- och vattenbyggnadskåren. Det bör icke vara uteslutet, att ett vägdistrikt kan — åtminstone till en början — finna sig vara tillräckligt betjänat av en vägdirektör med praktiskt förvärvat insikt och erfarenhet inom vägarbetet, även om denne icke fyller de formella kompetenskrav, som i förslaget uppställts, och det ligger nära till hands att förmoda, att en sådan person kan anställas med mindre kostnad. Vi anse oss därför böra hemställa till övervägande, om icke en modifikation i sådan riktning kan göras i förevarande punkt.

Rörande den i förslaget föreskrivna körlagsindelningen för framskaffande av väglagningsämnen, där sådant »icke kan på frivillighetens väg åvägbringas» (4 kap. 8—13 §§), hava delade meningar framträtt, i all synnerhet med hänsyn till den stadgade solidariska ansvarigheten, »en för alla och alla för en», för körlagets medlemmar. Utan att taga principiell ståndpunkt till denna nya institution torde kunna ifrågasättas, huruvida det i varje fall kan anses nödigt att densamma ovillkorligen skall införas i alla väghållningsdistrikt. Departementschefen antager — liksom även de vägsakkunniga — att dessa bestämmelser »endast undantagsvis komma att behöva tagas i bruk». Det borde då ligga nära till

hands att göra dem icke obligatoriska, utan fakultativa, så att körlagsindelning endast sker, om vägstyrelsen prövar sådant nödigt. Därmed skulle vinnas, att å ena sidan de vägdistrikt, som anse sig behöva en dylik säkerhetsåtgärd, kunde införa den, men å andra sidan de distrikt, vilka till äventyrs finna den överflödig, besparas det arbete och de besvärligheter, som en indelning av denna art — med förr eller senare oundgänglig revidering — måste medföra.

De vägsakkunniga hade föreslagit en jämkning i grunderna för vägbeskattningen därhän, att jordbruksfastighet skall påföras en vägfyrc för varje 200 kronor av taxeringsvärdet samt frälseränta ävensom all annan fastighet, varför fastighetsbevilning utgöres, en vägfyrc för varje 300 kronor av taxeringsvärdet, varemot Kungl. Maj:t bibehållit nu gällande grunder för dessa beskattningsföremåls fyrktal oförändrade (en vägfyrc för respektive 100 och 200 kronor). Vi anse, att starka skäl tala för de sakkunnigas förslag i denna del.

Det är obestriddigt, att en av huvudanmärkningarna mot nuvarande väglagstiftning länge varit den tunga, som genom densamma drabbar i all synnerhet jordbruksfastighet, men i viss mån även annan fastighet i jämförelse med andra beskattningsföremål. Såsom de sakkunniga framhållit, äro jordbruksfastigheter minst dubbelt så hårt belastade som frälseränta och annan fastighet och sex gånger så hårt belastade som inkomsttagare. I en rad av framställningar om reformering av vår väglagstiftning har det varit ett grundläggande krav att härutinnan åstadkomma mera rättvisa bestämmelser. Att nu, när en sådan reform föreslås, utan vidare avvisa detta krav kunna vi icke finna riktigt. Det enda skäl, som departementschefen anført för sin ståndpunkt, utgöres av en hänvisning till det pågående arbetet för en kommunal skattereform; då »frågan om en rättvis fördelning på vederbörande beskattningsföremål av kostnaderna för vägväsendet icke nu kan erhålla en slutgiltig lösning», och då den »inom en nära framtid kommer att upptagas till behandling», vill han icke vidtaga någon ändring. Häremot må först erinras, att sammanhanget mellan den allmänna kommunalskattefrågan och vägbeskattningen icke är sådant, att den senare utan vidare kan fullständigt förknippas med den förra. När förslag till kommunal skattelag på sin tid förelades 1920 års riksdag, sköts vägskattefrågan på framtiden, och även i de direktiv, som uppställts för den nu sittande kommunalskattekommittén, har frågan om vägbeskattningen undantagits för att reserveras till senare, särskild behandling. Under sådana förhållanden, och då det dessutom är omöjligt att förutsäga, huruvida och i vad mån den nya utredningen

om kommunalbeskattningen kan leda till en definitiv reform av denna gren av vårt skatteväsende, synas alla skäl tala för att man nu vidtager de *provisoriska* förändringar rörande vägskatten, som må anses erforderliga, på samma sätt som man genomfört en provisorisk reform av den allmänna kommunalbeskattningen i förväntan på den blivande definitiva lösningen av denna fråga. I full överensstämmelse med denna tankegång är det som vägsakkunniga, såsom de själva uttala, »icke ansett sig kunna underlåta att redan nu vidtaga vissa, mindre genomgripande jämkningar i beskattningsgrunderna, vilka jämkningar dels omedelbart föränledas av det föreslagna ändrade sättet för väghållningsbesvärets utförande, dels stå i samband med senare tids lagstiftningsarbete på skatteväsendets område».

Angående motiven till vägsakkunnigas förslag må det vara tillräckligt att hänvisa till deras betänkande. Särskilt bör emellertid understrykas det av dem påpekade betydelsefulla skälet, att därest naturavväghållningen avskaffas, detta i synnerhet för de mindre bärkraftiga jordägarna lärer komma att verka så, att de gå miste om den fördel, som — även om väghållningsbesväret mången gång visat sig betungande — dock legat däri, att de själva fått fullgöra detta besvär in natura, genom eget arbete; nu skulle de i stället nödgas utgöra en konstant skatt, vilken för dem ofta lärer bliva ännu mera kännbar. Det kan ej undgå att verka såsom en ytterligare skärpning av vägskattetungan, om man nu behåller den särskilda belastning av jordbruksfastigheterna, vilken på sin tid bestämdes under förutsättning av skattens utgörande in natura, fastän hela vägskatten omlägges till en kontant utskyld. Ej minst ur denna synpunkt synas vägsakkunniga hava fullt fog för sin uppfattning, att den av dem föreslagna och av Kungl. Maj:t nu i propositionen upptagna förändringen rörande vägväsendet »oundgängligen påkallar en lindring av jordbruksfastigheternas deltagande i väghållningen».

På grund av vad sålunda anförts hemställa vi,

att de synpunkter rörande den föreslagna nya organisationen av väghållningen, särskilt med avseende på införandet av vägdirektörer och körlagsindelning, som här ovan framlagts, vederbörligen beaktas vid prövningen av Kungl. Maj:ts förevarande proposition, samt

att, därest förslaget i stort sett befinnes böra förordas, i det samma inarbetas de jämkningar i grun-

derna för vägbeskattningen, som av 1920 års vägsakkunniga påyrkats.

Stockholm den 24 mars 1922.

Nils Edén.

Raoul Hamilton.

W. Bäckström.

Carl Jansson.

Linus Lundström.

Johan Olofsson.

Felix Hamrin.

E. A. Nilson.

Jakob Pettersson.

Erik Röing.
