

N:o 14.

Af grefve **Hamilton, Raoul**, om öfverflyttning på staten af kostnaderna för det allmänna vägunderhållet på landet.

Såsom jag uti en vid 1907 års Riksdag väckt motion (n:o 46 i Första Kammarken) haft tillfälle påvisa, är den svenska landsbygden i hög grad betungad af skatter, särskildt för kommunala och kyrkliga ändamål samt för vägunderhållet. Enligt Sveriges officiella statistik utgjorde de på hvarje fyrk i landskommunerna debiterade kommunalskatterna år 1904 i medeltal 54,8 öre (motsvarande 5 kronor 48 öre per bevillningskrona — en bevillningskrona är som bekant lika med 10 fyrkar) — i stadskommunerna voro samtidigt de debiterade kommunalskatterna, innefattande i det närmaste alla där utgående skatter, ej obetydligt lägre eller i medeltal 4 kronor 73 öre per bevillningskrona. Af prästlönereglerskommitténs tabeller framgår, att de för jordbruksfastigheter debiterade afgifterna till prästerskapet för ecklesiastikåret 1896—1897 i medeltal uppgått till 27,3 öre per fyrk (= 2 kronor 73 öre per bevillningskrona) för landsbygden. Af en genom kungl. jordbruksdepartementets försorg nyligen af trycket utgifven statistisk tabell, angifvande för hvarje väghållningsdistrikt och län de allmänna vägarne längd och kostnaden för väghållningen m. m. för år 1906, framgår, att vägs-katten sistnämnda år uppgått till i medeltal 9,89 öre per vägfyrk å jordbruksfastighet med väghåll in natura och 30,58 öre per vägfyrk å öfriga beskattningsföremål. Den sammanlagda kostnaden för vägunderhållet för i mantal satt jord motsvarade således en utdebitering af omkring 5 kronor per bevillningskrona. (På en bevillningskrona kommer nämligen $16\frac{2}{3}$ vägfyrkar för i mantal satt jord.) Kommunalskatten, afgifterna till

prästerskapet och vägskatten kunna således beräas uppgå till i medeltal omkring 13 kronor 20 öre för i mantal satt jor.

Enligt Sveriges officiella statistik utdebiterades år 1904 å den i mantal satta jorden öfver 1 krona per fyrk inom icke mindre än 236 af rikets samtliga 2,386 landskommuner och mellan 76 öre och 1 krona i 468 sådana kommuner, å jordbruksfastighet utan mantal öfver 1 krona per fyrk inom 202 och mellan 76 öre och 1 krona i 416 kommuner, å annan fastighet öfver 1 krona i 231 och mellan 76 öre och 1 krona i 452 kommuner samt å alla öfriga beskattningsföremål öfver 1 krona i 193 och mellan 76 öre och 1 krona i 424 kommuner. Samtidigt utdebiterades öfver 7 kronor per bevillningskrona, lika å fast egendom samt å inkomst af kapital och arbete, i endast 3 af landets 93 städer, nämligen i Örebro, Vadstena och Marstrand, med respektive 7 kronor 25 öre, 7 kronor 55 öre och 7 kronor 65 öre. Icke i någon af landets 20 köpingar öfversteg utdebiteringen 6 kronor per bevillningskrona med undantag af Figeholms köping i Kalmar län, där bevillningen för fast egendom uppgick ända till 16 kronor 70 öre per bevillningskrona (men för inkomst blott till 4 kronor 70 öre). I de största städerna var utdebiteringen per bevillningskrona ganska måttlig: i Stockholm växlande mellan 4 kronor 53 öre och 5 kronor 15 öre inom de olika församlingarna, i Göteborg 5 kronor 64 öre, i Malmö 5 kronor 39 öre och i Norrköping 5 kronor 50 öre.

De lämnade siffrorna torde bekräfta det kända förhållandet, att skatterna i allmänhet äro större på landet än i stadssamhällena. Därtill kommer, att stadsbefolkningen ofta har bättre tillgång på medel att betala sina skatter, hvilka således där jämväl ur den synpunkten verka mindre tyngande än för landtbefolkningen.

Nu angifna förhållanden leda helt naturligt därtill, att de rörliga skatteobjekten draga sig till städerna, särskildt de största. Omkring hälften af Sveriges förmögenhet torde vara samlad i de fyra största städerna Stockholm, Göteborg, Malmö och Norrköping. Folkökningen fortgår ock där i allmänhet vida hastigare än annorstädes. Så har folkmängden i dessa fyra städer under 30-årsperioden 1875—1905 ökats från 277,052 till 582,558 personer, eller med 110,2 %, medan folkmängden i riket för öfrigt under samma tid stigit från 4,106,239 till 4,612,327 personer eller med endast 12,3 %. Vid slutet af år 1890 bodde 81,2 % af rikets invånare på landsbygden och 18,8 % i städerna, däraf 5,15 % i Stockholm; vid slutet af år 1904 voro motsvarande procenttal 77,39, 22,61 och 6,04.

Då den jordbrukande befolkningen, svårt nedtyngd af skatter, under

nuvarande förhållanden icke är i stånd att gifva sina arbetare så goda aflöningsförmåner som industriidkarna, har följden blifvit den, att arbetarna öfvergifva jordbrukets tjänst och strömma i allt större skaror till de stora industricentra eller emigrera till Amerika. Endast åldringar och mindre arbetsföra personer stanna kvar i landet, och följden häraf visar sig snart i jordbrukets tillbakagång och ökade utgifter för fattigvården. På detta sätt försvåras ytterligare jordbrukarnas redan förut dåliga ställning och deras belägenhet blir slutligen rent af förtviflad.

För att afhjälpa dessa missförhållanden och åter draga arbetskrafter till jordbruket är det af vikt att på allt sätt söka göra det möjligt för jordbrukarna att bereda sina arbetare en aflöning som svarar mot industriarbetarnas. Någon anledning hvarför aflöningsförmånerna för jordbruksarbetare skulle vara sämre än för industriarbetare synes icke föreligga.

Ett nära till hands liggande medel att i någon mån bringa jordbruket hjälp står gifvetvis att finna uti ett lindrande af skattebördan, och har jag därvid i första hand tänkt mig, att staten skulle öfvertaga kostnaden för underhållet af de allmänna vägarna på landet. Redan i det föregående har jag lämnat några siffror för att belysa huru dryg vägskatten i allmänhet är. Men därtill kommer ock, att den är synnerligen ojämnt fördelad ej blott inom olika delar af landet utan jämväl inom olika väghållningsdistrikt i samma landsända. I sådant afseende vill jag lämna några uppgifter från år 1906, hämtade från ofvan omförmälda statistiska tabell.

Den största vägskatten stod att finna i våra nordligaste län. Så utgick den i ett väghållningsdistrikt inom Norrbottens län med 127,7 öre per vägfyrek (motsvarande 21 kronor 28 öre per bevillningskrona) och i ett annat med 126 öre (=21 kronor per bevillningskrona) medan den i ett tredje distrikt inom samma län stannade vid 30 öre (motsvarande 5 kronor per bevillningskrona); inom Västerbottens län uppgick den till 121,4 öre i ett distrikt och till endast 17 öre i ett till det förra gränsande distrikt; en i sanning högst afsevärd ojämnhet. Men äfven i andra trakter af landet förefunnos betydliga växlingar. I Jönköpings län hade ett väghållningsdistrikt att uppvisa 98 öre per vägfyrek, ett annat allenast 7 öre, inom Kopparbergs län utdebiterades i ett distrikt 64 öre, i ett annat ingen vägskatt alls, inom Kristianstads län utgick vägskatten högst i ett distrikt med 81 öre, lägst i ett annat med 25 öre, i Älfsborgs län fanns ett distrikt med en vägskatt af 66 öre, medan ett par andra hade endast 14 öre, allt per vägfyrek. Medeltalet af vägskatt per vägfyrek var högst i

Norrbottnens län med 76,59 öre, därefter i Jämtlands län med 58,17 öre och lägst i Örebro län med 14,44 öre.

Som bekant lämnas numera af statsmedel $\frac{3}{20}$ af uppskattade kostnaden för underhållet af allmän väg, bro och färja, i riksstaten upptaget såsom ett förslagsanslag å 1,000,000 kronor. För hvartenda af åren 1907 och 1908 har Riksdagen dessutom anvisat 150,000 kronor till understöd åt synnerligt betungade väghållningsdistrikt. Jämväl statsverkspropositionen till årets Riksdag upptager för år 1909 såväl berörda förslagsanslag å 1,000,000 kronor som ett belopp af 150,000 kronor såsom understöd åt synnerligt betungade väghållningsdistrikt. Att ett belopp af 150,000 kronor om året är alldeles otillräckligt för att kunna i någon högre grad utjämna de stora olikheterna i vägskatt inom olika distrikt är uppenbart. Anslaget ändamål är ju också endast att lämna »understöd åt synnerligt betungade väghållningsdistrikt». Detta framgår så mycket tydligare, då man betänker, att år 1906 kostnaden för själfva vägunderhållet i hela riket uppgick till 8,332,016 kronor 31 öre och kostnaden för vägbyggnader, förvaltning m. m. till 2,741,590 kronor 54 öre. Af det förra beloppet föll på de väghållningsskyldige 7,687,333 kronor 26 öre och endast 664,683 kronor 5 öre utgick såsom statsbidrag enligt 60 § väglagen eller eljest. Af kostnaden för vägbyggnader, förvaltning m. m. drabbade 1,909,843 kronor 23 öre de väghållningsskyldige och resten, 831,747 kronor 31 öre, inföt såsom statsbidrag eller annorledes. Genom de vid 1905 års riksdag beslutade, sedermera i lagen den 20 juni 1905 intagna förändringar i väglagen har visserligen statens bidrag till vägunderhållet från och med den 1 januari 1907 i någon mån ökat, men dock så obetydligt, att det ej kan anses hafva i nämnvärd grad lättat på vägskattebördan.

Med hänsyn till i det föregående berörda omständigheter, har jag funnit det vara på tiden, att staten träder emellan för att lämna vår af skatter nedtryckta landtbefolkning en verklig och varaktig hjälp genom att helt och hållet påtaga sig kostnaderna för underhållet af de allmänna vägarna. Detta torde dock ej böra ske i ett slag, utan synes saken kunna ordnas så, att staten, som nu såsom ofvan är nämnt bidrager med $\frac{3}{20}$ eller 15 % af uppskattade kostnaden för underhållet af allmän väg, bro och färja, ökar detta bidrag med nya 15 % om året under 5 år och med återstående 10 % det sjätte året. På så sätt skulle hela kostnaden för underhåll af de allmänna vägarna under loppet af 6 år vara öfverflyttad på staten. Denna ökning i statsutgifterna torde ej komma att verka synnerligen betungande på budgeten, helst man genom

en dylik öfverflyttning har att motse ett afsevärdt ekonomiskt uppsving på landsbygden i flera riktningar, minskad emigration och en stegrad egna-hems-rörelse.

Det kan möjligen synas innebära en orättvisa, att städerna, som hafva att själfva bekosta underhållet af sina gator, sålunda indirekt jämväl skulle bidraga till vägunderhållet på landet. Emellertid skall landtbefolkningen allt fortfarande underhålla de enskilda vägarna och detta torde i stort sedt motsvara gatuhållningen i städerna. För öfrigt kan erinras, att det allmänna vägunderhållet på landet bekostas af staten i flera af våra grannländer, såsom i Tyskland, Danmark och Norge.

Endast kostnaden för vägunderhållet skall emellertid åligga staten. På de särskilda väghållningsdistrikten skall det sedan ankomma att — mot ersättning af statsmedel — ombesörja, att vägarna hållas i fullgodt stånd. Detta bör lämpligen ordnas på det sätt, att vägunderhållet inom ett helt väghållningsdistrikt eller delar däraf utbjudes på entreprenad för viss tid. Erhålles därvid intet antagligt anbud, få de väghållningsskyldige själfva ombesörja underhållet, till dess ett antagligt entreprenad-anbud inkommer.

Ett fullständigt genomförande af en dylik öfverflyttning på statskassan af kostnaderna för det allmänna vägunderhållet på landet förutsätter gifvetvis en del ändringar och tillägg till gällande väglag. Då emellertid den föreslagna öfverflyttningen är afsedd att ske efter hand, torde vid denna riksdag endast i 60 § väglagen någon ändring behöfva vidtagas. Därom kommer jag att väcka särskild motion. Jag har därför tänkt mig, att, under förutsättning af bifall till nu förevarande förslag, Riksdagen skulle hos Kungl. Maj:t anhålla om utarbetande och framläggande för Riksdagen af förslag till de ytterligare ändringar i eller tillägg till väglagen, hvartill förhållandena må föranleda.

Vid utarbetande af ett dylikt förslag synes mig jämväl böra komma i betraktande ett af herr P. O. Lundell vid 1905 års riksdag inom Andra Kammaren väckt förslag till ändring i grunderna för vägskattens beräkning (motionerna n:is 206 och 222). Herr Lundells förslag innebar hufvudsakligen, att hela väghållningskostnaden såväl för vägunderhållet in natura som eljest inom ett distrikt skulle sammanslås i en summa; att hvad däraf efter afdrag för statsbidraget och andra tillgängliga inkomster återstode såsom brist att fylla skulle utdebiteras såsom vägskatt lika för alla vägfyrrar; samt att en hvar väghållare in natura skulle genom afräkning vid uppbörderna af hans vägskatt och öfriga allmänna utskylder bekomma full ersättning för värdet af den honom åliggande naturapresta-

tionen, sådan den blifvit af särskilda nämnden uppskattad. Dessa grunder synas mig böra tillämpas under tiden till dess staten helt och hållet öfvertagit vägunderhållet.

Under åberopande af hvad sålunda anförts, tillåter jag mig vördsamt hemställa,

att Riksdagen ville besluta, att hela kostnaden för underhållet af allmän väg, bro och färja på landet skall på ofvan angifvet sätt efter hand öfvertagas af staten; samt

att, vid bifall till punkt 1, Riksdagen behagade i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte låta utarbета och för Riksdagen framlägga förslag till de ändringar i eller tillägg till gällande väglag, hvartill förhållandena må föranleda.

Stockholm den 24 januari 1908.

R. G. Hamilton.
