

N:o 4.

Ank. till Riksd. kansli den 19 april 1909, kl. 4 e. m.

Sammansatta stats- och lagutskottets utlåtande i anledning af dels åtskilliga motioner afseende statens bidrag till eller statsverkets öfvertagande af vägunderhållet på landet, dels och vissa andra motioner om ändringar i väglagen.

Till sammansatta stats- och lagutskottet hafva hänskjutits de inom Första Kammaren väckta motionerna af herr August Pettersson, n:o 3, herr Lindblad, n:o 37, samt herr Rogberg, n:is 26 och 36, äfvensom de inom Andra Kammaren väckta motionerna af herr Wiklund, n:is 52 och 53, af herr Herman Andersson m. fl., n:o 66, samt af grefve Hamilton, n:is 69, 70 och 71.

Dessa ärenden torde med afseende å sin olika natur kunna hänföras till två särskilda hufvudgrupper:

I. Ärenden, som afse statens bidrag till eller dess öfvertagande till större eller mindre del af kostnaderna för vägunderhållet.

Till denna grupp höra motionerna inom Första Kammaren n:is 26 och 36 samt inom Andra Kammaren n:is 52, 53, 66 och 69, den sistnämnda i hvad den i sin förra del afser skrifvelse till Kungl. Maj:t angående öfverflyttande på staten af kostnaderna för väghållningsbesvärets utgörande å landet, samt 70 och 71.

II. Ärenden, som afse ändringar i andra afseenden af gällande väglag.

Hit höra motionerna inom Första Kammaren n:is 3 och 37 och inom Andra Kammaren n:o 69, den sistnämnda så vidt den afser skrifvelse till Kungl. Maj:t angående förändring af grunderna för vägskattens beräkning. Utskottet går nu att behandla ärendena i nyss nämnd ordning:

I.

Framställningar rörande statens bidrag till eller dess öfvertagande till större eller mindre del af kostnaderna för vägunderhållet.

Dessa framställningar åter kunna uppdelas i sådana som afse:

a) statens öfvertagande, helt eller delvis, af kostnaderna för vägunderhållet i allmänhet.

*Grefve
Hamiltons
motion n:o 69,
förra delen.*

Härutinnan har grefve Hamilton i förra delen af sin motion n:o 69 hemställt,

att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte låta utarbета och för Riksdagen framlägga förslag därom, att kostnaderna för väghållningsbesvärets utgörande å landet må af staten öfvertagas eller af statsmedel bestridas.

Till stöd för berörda förslag har grefve Hamilton anfört:

»Uti en vid 1908 års riksdag väckt motion (n:o 14 i Första Kam-maren) hemställde jag, att Riksdagen ville besluta, att hela kostnaden för underhållet af allmän väg, bro och färja på landet skulle på närmare angifvet sätt efter hand öfvertagas af staten samt att vid bifall härtill 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 kunde föranleda. I sammanhang härmed hemställde jag i särskilda motioner (n:is 20 och 15) dels om höjning med 1,000,000 kronor af det under nionde hufvudtiteln för år 1909 äskade förslagsanslaget å 1,000,000 kronor såsom bidrag till vägunderhållet på landet, dels ock om viss ändring i 60 § i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgö-rande på landet.

Enligt mitt då framställda förslag skulle staten, som nu, som bekant, bidrager med $\frac{3}{20}$ eller 15 procent af uppskattade kostnaden för underhållet af allmän väg, bro och färja, så småningom öka detta bidrag, nämligen med nya 15 procent om året under 5 på hvarandra följande år med

början år 1909 samt, genom att det sjätte året eller år 1914 påtaga sig återstående 10 procent af kostnaden för vägunderhållet, från och med sistnämnda år ensam bestrida kostnaden därför.

Med stöd af en del siffror, hämtade från tillgängliga statistiska publikationer, sökte jag visa, dels huru dryga de skatter äro, som påhvila den svenska landsbygden, särskildt för kommunala och kyrkliga ändamål samt för vägunderhållet, dels ock huru ojämnt fördelade dessa skatter — särskildt vägs-katten — äro ej blott inom olika delar af landet, utan jämväl inom olika kommuner eller distrikt i samma landsända. Jag påpekade ock, hvarthän dessa missförhållanden ledde: stegrad emigration, jordbruksarbetarnas flykt från jordbruksarbetet och öfvergång till industrien, stora svårigheter för jordbrukarna m. m.

Sammansatta stats- och lagutskottet hemställde visserligen, att mina ifrågavarande motioner icke måtte af Riksdagen bifallas, och Riksdagen fattade sitt beslut i enlighet därmed. Emot utskottets hemställan hade emellertid herrar A. Wiklund och Karl Karlsson i Mo reserverat sig och af anförda skäl hemställt om skrifvelse till Kungl. Maj:t med anhållan, att Kungl. Maj:t måtte låta utarbета och för Riksdagen framlägga förslag därom, att kostnaderna för väghållningsbesväret å landet måtte af staten öfvertagas eller af statsmedel bestridas. Reservanterna framhöllo därvid, att ett bifall till mitt förslag syntes medföra en så afsevärd omläggning af väghållningsbesvärets utgörande, att det borde föregås af en genom Kungl. Maj:ts försorg verkställd utredning.

Vid frågans behaudling i kamrarna uttalades från skilda håll ett gillande af den till grund för mitt förslag liggande tanken och många röster höjdes för ett bifall till reservationen. Förslagen därom lyckades dock ej vinna majoritet i någondera kammaren.

På grund af den välvilja, hvarmed mitt förslag likväl mottogs och då dessutom sympatiuttalanden i frågan från vidt skilda delar af vårt land, särskildt från kommuner i Norrland, tillställts mig, har jag ansett mig böra föra fram frågan ånyo inför Riksdagen i förhoppning, att den dock slutligen skall vinna det beaktande och den framgång, som den förvisso är värd.

De skäl, jag i mina föregående motioner i ämnet framhållit för ett utjämnande af skattebördan på landsbygden och för att staten i sådant syfte ensam öfvertager väghållningsbesväret, föreligga alltjämt. Särskildt vill jag framhålla, att de drygaste skatterna på landsbygden, vägs-katten och skatterna för kyrkliga ändamål samt för folkundervisning och fattig-

vård, icke äro att betrakta såsom kommunala besvär, utan såsom besvär af mera allmän beskaffenhet. Hvad är då naturligare, än att de öfvertagas af staten? Den omständigheten, att staten redan nu i ej ringa mån lämna medel till bestridandet af kostnaderna för väghållet, visar för öfrigt, att dess verkliga karaktär af en statens angelägenhet på sätt och vis vunnit statsmakternas erkännande.

De af mig i förra årets motion n:o 14 lämnade uppgifter rörande storleken af och ojämnheten i skatterna i olika trakter bestyrkas på det kraftigaste af en af I. Flodström författad uppsats om det kommunala skatteväsendet i Sverige och våra direkta skatter i allmänhet, intagen i Ekonomisk Tidskrift för år 1908, 12:te häftet, och tillåter jag mig därur lämna några siffror. En man med 2,000 kronors inkomst hade år 1905 att i skatt till stat och kommun erlägga: i Steninge socken af Hallands län kronor 83: 60, i Stockholm kronor 127: 40, i Pajala socken af Norrbottens län kronor 355: 60 och i Karl Gustafs socken af Älfsborgs län ej mindre än kronor 642: 40. Däraf utgick i vägskatt respektive kronor 10: 60, kronor 0, kronor 66: 40 och kronor 19: 40. En man med 2,000 kronors inkomst i Steninge socken af Hallands län betalade, som sagdt, kronor 83: 60 i skatt, medan en man med blott 1,000 kronors inkomst i Nittorps socken af Älfsborgs län hade att i skatt erlägga kronor 162: 16. För ett hemman af 20,000 kronors taxeringsvärde betalades i medeltal kronor 186: 96 i skatt. Variationerna rörde sig dock mellan så skilda belopp som kronor 98: 64 i en kommun i Malmöhus län och kronor 546: 84 i en kommun i Norrbottens län. För ett sådant hemman uppgick vägskatten i medeltal till kronor 57: 36, men varierade högst betydligt. Medan den sålunda i en kommun i Skaraborgs län stannade vid kronor 27: 96, utgjorde den i en kommun i Älfsborgs län kronor 132, i en kommun i Jönköpings län kronor 218: 04 och i en norrbottenskommun kronor 290: 04. Detta är i sanning siffror, som tala! — I nämnda uppsats påpekas vidare, att öfver 50 miljoner kronor, däraf 10,580,000 kronor för vägars byggande och underhåll, utbetalas af landskommunerna för ändamål, som det i själfva verket borde tillhöra staten eller åtminstone den mera omfattande landstingskommunen att taga hand om, och att endast något öfver 5 miljoner kronor utgå för andra ändamål.

Uti en af Nationalföreningen mot emigrationen år 1908 utgifven broschyr af Nils Wohlin om ojämnheterna i det kommunala skattetrycket på landsbygden lämnas ock en del för hithörande ämne belysande uppgifter från Värmlands och Kristianstads län. Hvad jag redan anfört torde

emellertid vara till fyllest för att bestyrka önskvärdheten af en ändring i nu rådande skatteförhållanden, och torde därvid lämpligen det första steget vara att låta staten öfvertaga utgifterna för väghållningen på landet.

Såsom ett hufvudskäl emot en sådan anordning anmärkte sammansatta stats- och lagutskottet vid 1908 års riksdag, att väghållningskostnaderna då skulle komma att högst väsentligt stiga, ja sannolikt fördubblas. En dylik ökning af utgifterna torde dock genom lämpliga föreskrifter kunna i väsentlig mån förebyggas.

Då det emellertid lämpligen torde böra anförtros Kungl. Maj:t att låta uppgöra förslag till dylika föreskrifter och då, såsom utskottsreservanternas förmenat, en närmare utredning rörande den viktiga frågan i öfrigt äfven torde erfordras, finner jag mig nu endast böra hemställa om en skrifvelse till Kungl. Maj:t med begäran om vidtagande af dylika åtgärder samt om framläggande för Riksdagen af det förslag i ämnet, hvartill utredningen må gifva anledning.»

I sammanhang härmed har grefve Hamilton i motionen n:o 71, i anslutning till innehållet i förra delen af motionen n:o 69, framhållit, att staten redan nu, innan ännu definitivt beslut om statens öfvertagande af hela kostnaden för vägunderhållet å landet hunnit fattas, borde i högre grad än hittills bidra till berörda kostnad, på grund hvaraf motionären hemställt, att Riksdagen, i syfte att af uppskattade kostnaden för underhållet af allmän väg, bro och färja $\frac{3}{10}$ skola utgå af statsmedel, ville besluta, att det af Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen under nionde hufvudtiteln för år 1910 äskade förslagsanslag å 1,000,000 kronor såsom bidrag till vägunderhållet på landet höjes med 1,000,000 kronor till 2,000,000 kronor.

Grefve Hamiltons motioner n:is 71 och 70.

Därjämte har grefve Hamilton i motionen n:o 70, under förutsättning af bifall till motionen n:o 71, hemställt om däraf påkallad ändring i 60 § väglagen, gående ut på att af uppskattade kostnaden för underhållande af allmän väg, bro och färja skulle af statsmedel lämnas $\frac{3}{10}$ i stället för nu stadgade $\frac{3}{20}$.

Vidare hafva herrar Andersson i Grimbo, Carl L. Olausson och Cornelius Olsson väckt en motion af följande lydelse:

Herr Anderssons i Grimbo m. ft:s motion.

»Den i vårt land alltjämt pågående hopningen af befolkningen i städer och stadsliknande samhällen förskaffar landskommunerna en allt ögymsammare ställning gentemot städerna i finansiellt hänseende. Lands-

bygden betungas i hög grad af skatter, särskildt för kommunala och kyrkliga ändamål samt för vägunderhållet. Landskommunernas utgifter för kyrko- och kommunalstämma uppgingo 1906 — det sista år, för hvilket den officiella statistiken hittills redovisat — till 45,419,419 kronor, medan de 1901 utgjorde 39,498,761 kronor, d. v. s. en ökning af utgifterna med icke mindre än 5,920,658 kronor, eller bortåt sex miljoner på den jämförelsevis korta tiden af sex år. Ökningen har försiggått utan afbrott år från år och torde alltjämt pågå. Samtidigt har äfven antalet kommuner med den högsta beskattningen ökats. Från 1905 till 1906 steg antalet af de högst beskattade kommunerna med en utdebitering af mer än 75 öre per fyrk: för den imantal satta jorden från 736 till 793 af rikets samtliga 2,384 landskommuner, för jordbruksfastighet utan mantal från 645 till 693, för annan fastighet från 730 till 776 samt för öfriga beskattningsföremål från 669 till 770, hvaremot antalet stadskommuner med högre uttaxering än 6 kronor per bevillningskrona var i det närmaste oförändradt.

Samtliga utgifterna för vägunderhållet under år 1906 utgjorde 8,332,016 kronor, och kostnaderna för vägbyggnader, förvaltning m. m. uppgingo under samma år till 2,741,591 kronor. Staten bidrog med 15 procent af uppskattade kostnaden för underhållet af allmän väg, bro och färja, hvilket bidrag utgick af ett förslagsanslag å 1,000,000 kronor, dels med det till understöd åt synnerligen betungade väghållningsdistrikt anvisade anslaget 150,000 kronor samt dels med anslaget för bestridande af statsverkets andel i kostnaden för vägdelningar, uppgående till 50,000 kronor. De väghållningsskyldiga fingo alltså själfva direkt bära den väsentligaste delen af kostnaderna. Väghållet afser ytterst att fylla ett statens ändamål. Staten har gifvit erkännande åt den satsen genom det bidrag den redan lämnar till vägunderhållet på landet. Statens bidrag är dock ännu obetydligt i jämförelse med de bidrag, hvilka lämnas af de vägunderhållningsskyldiga själfva. De äro, som ofvan visats, i hög grad tyngda af skatter för kommunala ändamål och behöfva hvarje lindring i skatteväg, som de kunna erhålla. En utjämning af vägunderhållet på ett rättvist sätt är behöflig äfven af den anledningen, att kostnaderna för vägunderhållet äro mycket ojämnt fördelade inom olika delar af vårt land. Skall utjämningen emellertid göras fullt rättvist, så att icke vissa delar af befolkningen så godt som uteslutande tagas i anspråk för bestridandet af kostnaderna för vägunderhållet, som dock ytterst tillgodoser ett för hela befolkningen gemensamt ändamål, så bör en ny fördelning af kostnaderna äga rum, så

att staten lämnar större bidrag än hittills. En sådan fördelning torde dessutom vara än mera berättigad under nuvarande utveckling, då allt flera af de värdefullaste skatteobjekten hopas till städerna och stadsliknande samhällen och därmed undandragas deltagande i vägunderhållet. Det synes oss därför lämpligt, att staten öfvertager åtminstone halfva kostnaden för vägunderhållet, och kunde det förhända låta sig göra på sådant sätt, att staten ökar sitt nuvarande bidrag af femton procent och uppskattade kostnaden för underhållet af allmän väg, bro eller färja med nya fem procent under första året och med nya tio procent under hvart och ett af de tre därpå följande åren.

Med stöd af det anförda få vi hemställa,
att Riksdagen behagade i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte låta utarbета och för Riksdagen framlägga förslag till att halfva kostnaden för underhållet af allmän väg, bro och färja på landet skall öfvertagas af staten.»

På sätt af motionen n:o 69 framgår, var nu förevarande ämne föremål för nästlidet års Riksdags pröfning på grund af motioner, jämväl då väckta af grefve Hamilton. Det sammansatta stats- och lagutskott, som då förberedde ärendet, yttrade i afgifvet utlåtande följande:

*Utskottets
yttrande.*

»Motionären har framhållit, att den svenska landsbygden vore i hög grad betungad af skatter, särskildt för kommunala och kyrkliga ändamål samt för vägunderhållet. Ett nära till hands liggande medel för vinnande af lindring i skattebördan anser han stå att finna i statens öfvertagande af kostnaderna för underhållet af de allmänna vägarna på landet. Den fråga, som härigenom blifvit dragen under Riksdagens pröfning, är af en mer än vanligt omfattande statekonomisk betydelse. Redan motionärens egen öfversikt af de nuvarande kostnaderna för vägarnas byggande och underhåll är härutinnan belysande nog. Samtliga utgifterna för vägunderhållet under år 1906 utgjorde alltså 8,332,016 kronor 31 öre, och kostnaden för vägbyggnader, förvaltning m. m. belöpte sig under samma år till 2,741,590 kronor 54 öre. Om man utgår från dessa siffror och frånräknar dels statens nuvarande bidrag till vägunderhållet på landet, $\frac{3}{20}$ af uppskattade kostnaden för underhållet af allmän väg, bro och färja, hvilket bidrag utgår af ett förslagsanslag å 1,000,000 kronor, dels det till understöd åt synnerligen betungade väghållningsdistrikt anvisade anslaget 150,000 kronor samt anslaget för bestridande af statsverkets andel

i kostnaden för vägdelningar, uppgående till 50,000 kronor, skulle statens öfvertagande af samtliga utgifterna för vägarnas byggande och underhåll uppenbarligen komma att omedelbart medföra en ytterligare högst betydande ökning af statens budget.

Det är emellertid af flera skäl att förvänta, att, om staten öfvertog samtliga med väghållningsskyldigheten förenade utgifter, de siffror, som nu beteckna dessa utgifter, komma att visa stark benägenhet att stiga.

Under nuvarande förhållanden, då de väghållningsskyldige själfva få direkt bära den väsentligaste delen af kostnaderna, måste man naturligtvis förutsätta en sparsamhet och en betänksamhet vid vidtagande af åtgärder i och för vägarna, som man icke lär kunna förvänta komma till synes i samma grad, om utgifterna icke omedelbart drabba de enskilde.

Det är att börja med antagligt, att kostnaderna för en och samma arbetsprodukt komme att ställa sig dyrare, om de skola bestridas direkt af staten, än om de väghållningsskyldiga till största delen skola vidkännas dem direkt, och detta gäller säkerligen oberoende af det sätt, hvarpå arbetet med vägarnas underhåll utföres. Motionären har i sådant hänseende tänkt sig, att vägunderhållet inom ett helt väghållningsdistrikt eller delar däraf bör utbjudas på entreprenad för viss tid, samt att, om intet antagligt anbud därvid erhålles, de väghållningsskyldige själfva få ombesörja underhållet, till dess ett antagligt entreprenadanbud inkommer. Att arbetets utförande på entreprenad kommer att ställa sig dyrare, än om, på sätt nu i allmänhet äger rum, den väghållningsskyldige med eget folk och egna dragare utför arbetet, ligger i sakens natur. Men det är också att befara, att, i de fall då de väghållningsskyldige själfva skulle få ombesörja underhållet för att därefter erhålla ersättning af staten, arbetsprestationerna skulle komma att värderas högre än nu är fallet.

Om alltså, enligt utskottets förmenande, ett arbete af här ifrågavarande slag måste blifva dyrare om det ersättes af staten än om det bekostas af de väghållningsskyldige, håller utskottet dessutom för sannolikt, att med statens öfvertagande af kostnaden för vägunderhållet andra kraf än nu komma att ställas på detsamma. Härvid ligger det i första hand nära till hands att tänka sig, att den redan nu ofta framställda fordringen på förbättring af de förefintliga vägarna skall göra sig gällande med ökad styrka.

Sedan genom nya väglagen principen om statsbidrag till den för vägunderhåll in natura uppskattade kostnad vunnit tillämpning i vårt land, har benägenheten att förändra redan befintlig enskild väg till allmän

väg i alltjämt ökad grad gjort sig gällande. Hvilken verkan den genom Riksdagens beslut 1905 tillkomna ökningen af statsbidraget från $\frac{1}{10}$ till $\frac{3}{20}$ härutinnan medfört, torde visserligen ännu icke kunna sägas, men det synes utskottet i alla händelser naturligt att, om det jämförelsevis ringa statsbidraget af $\frac{1}{10}$ märkbart haft till påföljd en benägenhet af nyssnämnda beskaffenhet, denna benägenhet skall ytterligare och väsentligt ökas för det fall att staten öfvertager samtliga kostnaderna för vägunderhållet.

I nära samband med frågan om redan befintliga vägars insyning i det indelta vägnätet står spörsmålet om anläggning af nya vägar. Att ett behof af sådana i vissa delar af landet särskildt i de norrländska länen gör sig gällande, kan icke bestridas. Behofvets tillgodoseende torde också utgöra en nödvändig betingelse för vissa landsändars utveckling i enlighet med deras naturliga förutsättningar i öfrigt. Med hänsyn till de kostnader, som häraf skulle tillskyndas de väghållningskyldige, möta för närvarande ofta nog betänkligheter mot att i allo tillgodose sagda kraf. Annorlunda skulle förhållandena otvifvelaktigt gestalta sig, om staten åtog sig utgifterna för väghållningen. Krafven härutinnan skulle tränga sig fram i stegrad grad och tvinga sig till beaktande afsevärdt lättare än under nuvarande förhållanden. Äfven om man icke är blind för de fördelar, som häraf skulle vara att vinna för landet, får man ej heller förbise, att det pris för hvilket dessa fördelar skulle köpas säkerligen är så dyrt, att det måste mana till största försiktighet. Det är gifvetvis icke möjligt att i detta stycke göra några fullt tillförlitliga kostnadsberäkningar, men det synes utskottet icke osannolikt, att snart nog så stora fordringar härutinnan skulle ställas på staten, att de icke utan allvarlig olägenhet kunde mötas. I allt fall kan man, enligt utskottets åsikt, utgå från att kostnaderna för anläggande af nya vägar skulle med statens öfvertagande af utgifterna för väghållningen väsentligen öfverstiga hvad som nu utgifves för detta ändamål.

Af de olika anledningar som här ofvan utvecklats skulle statens öfvertagande af väghållningskostnaderna alltså komma att högst väsentligt öka desamma. I hvilken grad denna ökning skulle komma att äga rum, kan naturligtvis icke på förhand afgöras. Utskottet anser det emellertid vara mycket sannolikt, att man snart nog skulle hafva att räkna med en fördubbling af den nuvarande väghållningskostnaden. Det bör i detta sammanhang icke lämnas oanmärkt, att de ifrågasatta synnerligen dryga statsutgifterna skulle göras till förmån för landsbygden, hvars bevilling

för 1907 uppgick till 4,849,102 kronor, utan att motsvarande fördel bereddades städerna med dess till 7,139,697 kronor samma år uppgående bevillning, och man lär icke kunna bortse från möjligheten att under sådana omständigheter från städernas sida i framtiden komme att framställas kraf på statens öfvertagande af deras högst betydande kostnader för gatuhållningen.

Såsom stöd för att staten bör åtaga sig väghållningskostnaderna hafva åberopats förhållandena i vissa främmande länder, särskildt våra grannländer Danmark och Norge. Utskottet kan icke tillmäta detta skäl någon synnerlig betydelse. Hvad beträffar Danmark med dess täta och ganska jämt fördelade befolkning och dess föga kuperade terräng äro betingelserna för väghållningens ordnande i enlighet med principen om statens ansvar för därmed förenade kostnader uppenbarligen väsentligen andra än i vårt land, och vidkommande Norge är att märka, att väghållningskostnaden visserligen bestrides af statsmedel i större utsträckning än i Sverige, men dock endast till en del, och att det väsentligaste af utgifterna drabbar de enskilde. Anläggningen af hufvudvägarna till Sverige bekostas sålunda af staten och öfriga hufvudvägar byggas på amtens bekostnad, under det att anläggning af bygdevägar, som jämväl räknas till allmänna vägar, bekostas af de särskilda distrikten. I de båda sistnämnda fallen kan staten visserligen lämna bidrag, då kostnaderna blifva särskildt betungande. Underhållskostnaderna hvila i det stora hela på distrikten, hvilket sakligt sedt betyder de enskilda jordbrukarne.

Den meningen har i Sverige icke sällan gjort sig gällande, att staten borde öfvertaga kostnaderna åtminstone för de stora vägarna mellan landets hufvudpunkter. Det kan emellertid häremot invändas, att förmånen däraf i främsta rummet skulle komma de ekonomiskt bättre lottade delarne af landet till godo, och att härigenom aflägsset liggande trakter med otillräckliga och otidsenliga kommunikationer äfvensom ölandskapen skulle komma att obehörigen åsidosättas.

Med afseende å de synpunkter, som här ofvan framhållits, anser utskottet, att det icke bör komma i fråga, att staten öfvertager kostnaderna för väghållningen. Öfver hufvud taget torde statens skyldigheter i fråga om vägunderhållet i allmänhet icke böra väsentligen utvidgas utöfver hvad som för närvarande åligger staten i förevarande hänseende, och detta så mycket mindre som åtskilliga väghållningsdistrikt förfoga öfver medel i rikligare omfattning än behofven inom desamma kräfva. Då emellertid väghållningsdistrikt obestriddligen på många håll förekomma, som icke be-

finna sig i denna gynnsamma ställning, utan för hvilka väghållningsskyldigheten tvärtom utgör en synnerligen besvärande tunga, anser utskottet, att man inslagit på en rätt väg genom att understödja de af väghållningsbesväret mest tryckta distrikten.»

Nuvarande sammansatta stats- och lagutskottet delar i allo den af sammansatta utskottet vid föregående års riksdag uttalade uppfattning i frågan och kan sålunda icke förorda vare sig ofvan omförmälda förra delen af grefve Hamiltons motion n:o 69 jämte därmed sammanhängande motionerna n:is 70 och 71, ej heller det i samma riktning gående om än något moderatere yrkande, som innefattas i herr Anderssons i Grimbo m. fl:s motion.

b) statsbidrag till vinterväghållningen.

I detta ämne har herr Rogberg *dels* väckt en motion, n:o 26, af följande lydelse:

»Vid 1891 års riksdag förordade lagutskottet, med anledning af åtskilliga väghållningsbesväret på landet rörande motioner, att ett statsbidrag, motsvarande en tiondedel af den uppskattade kostnaden för vägunderhållet in natura, borde gifvas dels för att bereda jordbruket ytterligare lindring utöfver den, som genom tidigare förslag — därmed afsågs Kungl. Maj:ts proposition den 5 januari 1889 till 1889 års Riksdag — erbjudits det samma och dels för att i någon mån minska bördan för de nya beskattningsföremål, hvilka nu skulle åtaga sig en del af väghållningstungan. Lagutskottet sade sig anse, att för billigheten af ett statsbidrags beviljande talade onekligen den omständighet, att underhållet af de allmänna vägarna, såsom många gånger blifvit framhållet, i viss mån kunde betraktas såsom ett statsändamål, till hvars fyllande alla samhällsmedlemmar borde bidra. Hvad lagutskottet föreslagit, såväl i fråga om statsbidraget som i hufvudsak i fråga om väghållningens ordnande i öfrigt, blef af Riksdagen antaget samt Riksdagens beslut af Kungl. Maj:t bifallet genom lagen den 23 oktober 1891. Stadgandet om statsbidrag blef inryckt såsom mom. 1 i § 60. När väglagen omarbetades vid 1905 års riksdag, undergick nämnda paragraf ej annan förändring, än att statsbidraget för underhållet af allmän väg, bro och färja nu höjdes från en tiondedel till tre tjugonedelar af den uppskattade kostnaden.

*Herr Rogbergs
motioner n:is
26 och 36
samt herr
Wiklunds
motioner n:is
52 och 53.*

Underhållet af allmän väg ställer sig olika, allteftersom marken är bar eller vägen är besvärad af snö eller is, och följaktligen är också lagens bestämmelser om ordnandet af sommar- och af vintervägunderhållet olika; men ehuru genom vintervägunderhållet lika mycket som genom sommarvägunderhållet ett statsändamål i viss mån uppfylles, så utgår statsbidraget endast till kostnaden för sommarvägunderhållet. Detta synes mig böra ändras i den riktning, att statsbidrag för framtiden må gifvas jämväl till vintervägunderhållet, och lärer bidraget för sistnämnda ändamål lämpligen böra sättas till tre tjugonedelar af den med ploglagen öfverenskomna eller eljest bestämda ersättningssumman; och synes mig ändringen så mycket öfverensstämma med rättvisa, att den jämförelsevis ringa kostnaden för dess genomförande ej får verka afskräckande. Om statsbidrag till vinterväghållningen, såsom jag föreslagit, komme att lämnas, skulle visserligen det allmännas utgifter för vägunderhållet å landet — i riksstaten upptagna under nionde hufvudtiteln till 1,000,000 kronor förslagsanslag — ökas med viss pass 175,000 kronor, men genom denna ökade utgift, hvilken gifvetvis skulle främst komma till godo distrikt med tungt vintervägunderhåll, skulle dels statsbidraget i sin helhet komma att utfalla något jämnare med hänsyn till vägtungan året om inom de olika distrikten och dels landtbefolkningen erhålla någon, om ock obetydlig, lindring i sin tunga skatteböroda, hvarjämte olikheten i afseende å de belopp, som inom distrikten utdebiteras å vägfyrkarna, i någon mån skulle minskas. Genom ett bidrag till vintervägunderhållet af nämnd omfattning skulle ej heller statens skyldigheter i fråga om vägunderhållet i allmänhet blifva väsentligen utvidgade utöfver hvad som för närvarande åligger staten i förevarande hänseende; och då det var en föreslagen väsentlig utvidgning af statens skyldigheter med afseende å vägunderhållet, som 1908 års Riksdag ej ville biträda, tyckes mig förevarande förslag ej stå i strid mot den vid samma Riksdag segrande åsikten.

Ett beslut i den riktning, jag nämnt, lärer ej endast nödvändigöra en ökning i det omförmälta, i riksstaten upptagna förslagsanslaget 1,000,000 kronor till vägunderhållet å landet, utan ock föranleda några mindre ändringar i väglagen. Såvidt gäller sist sagda angelägenhet vill jag framställa särskildt yrkande. I detta sammanhang får jag på grund af hvad jag förut anfört vördsamt hemställa,

att Riksdagen, i syfte att tre tjugonedelar af kostnaden för vintervägunderhållet å landet må lämnas af statsmedel, ville besluta, att det af Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen under nionde hufvudtiteln äskade

förslagsanslaget å 1,000,000 kronor såsom bidrag till vägunderhållet på landet måtte höjas med 175,000 kronor till 1,175,000 kronor, »

och dels, under förutsättning att nämnda motion bifalles, i motionen n:o 36 föreslagit däraf påkallade ändringar i 68 och 70 §§ i väglagen.

Herr Wiklund åter har afgifvit en motion n:o 52, så lydande:

»Genom lagen den 23 okt. 1891 angående väghållningsbesväret på landet bestämdes, att $\frac{1}{10}$ af den uppskattade kostnaden för vägunderhållet in natura skulle utgå till resp. väghållare. Vid den revision, som väg-lagen undergick vid 1905 års riksdag, höjdes det utgående statsbidraget för underhåll af väg, bro och färja från $\frac{1}{10}$ till $\frac{3}{20}$ af den uppskattade kostnaden. Anledningen till att statsbidrag för sagda ändamål ansetts böra utgå samt att en höjning däraf så snart ansetts böra komma till stånd torde bland annat vara hvad som af lagutskottet anförts vid 1901 års riksdag, nämligen att för billigheten af ett statsbidrags beviljande talade onekligen den omständighet, att underhållet af de allmänna vägarne, såsom många gånger blifvit framhållet, i viss mån kunde betraktas såsom ett statsändamål, till hvars fyllande alla samhällsmedlemmar borde bidraga.

Väglagen skiljer emellertid emellan underhållet af de allmänna vägarne, när mark är bar, och vinterväghållningen. Ehuru samma skäl, som föranledt statsbidrag för underhåll af väg, när mark är bar, kunna åberopas i lika hög grad för statsbidrag till vinterväghållet, utgår statsbidrag likväl allenast med $\frac{3}{20}$ af den uppskattade årliga kostnaden för underhållet den tid mark är bar af allmän väg, bro eller färja, medan däremot statsbidrag icke utgår till allmän vägs hållande i fargillt skick, då den är besvärad med snö och is. I de nordliga landsdelarne få sålunda de väghållningsskyldige bekosta väghållningen under 6 à 7 månader årligen utan att därför komma i åtnjutande af något statsbidrag. Väg-bördan, tryckande nog endast genom sommarvägunderhållet, kommer härigenom att verka än mera betungande, och trots den stora brist på vägar, som på många ställen är rådande, är bördan nära nog olidlig.

Det enda rätta vore efter mitt förmenande, att hela kostnaden för väghållningsbesväret på landet öfverflyttades på staten eller bestredes af statsmedel, hvilken mening jag äfven vid förlidet års riksdag sökte göra gällande uti en till sammansatta stats- och lagutskottets betänkande n:o 9 afgifven reservation. Såväl den i ämnet väckta motionen som reservationen blef emellertid af Riksdagen afslagen. Äfven om till innevarande Riksdag en förnyad framställning därom göres, lär i allt fall detta ej

föranleda annat än på sin höjd en vidlyftig utredning, innan ärendet ånyo kan föreläggas Riksdagens pröfning. Det synes mig därför nödigt att redan nu söka undanröja en väsentlig brist i väglagen genom att utsträcka statsbidraget äfven till vinterväghållningen.

Ett beslut i syfte att statsbidrag må lämnas äfven för vinterväghållet skulle emellertid föranleda, förutom några mindre ändringar i gällande väglag, hvarom särskildt yrkande framställes, en ökad utgift för staten med omkring 175,000 kronor och således äfven en ökning uti det i statsverkspropositionen till innevarande Riksdag under nionde hufvudtiteln ökade förslagsanslag å 1,000,000 kronor, och får jag därför vördsamt hemställa, att Riksdagen, i syfte att $\frac{3}{20}$ af kostnaden för vinterväghållningen å landet må lämnas af statsmedel, ville besluta, att det af Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen under nionde hufvudtiteln för år 1910 äskade förslagsanslag å 1,000,000 kronor såsom bidrag till vägunderhållet å landet måtte höjas med 175,000 kronor till 1,175,000 kronor.»

Därjämte har herr Wiklund, under förutsättning af bifall till denna motion, uti motionen n:o 53 hemställt om erforderliga ändringar i 68, 69 och 71 §§ väglagen.

*Utskottets
yttrande.*

I motionerna framhålles, att det måste anses innebära en inkonsekvens, att staten lämnar bidrag till vägunderhållet den tid mark är bar men icke till vinterväghållet.

Äfven om det vid ett första betraktande af frågan kan synas ligga något berättigadt i denna motionärernas åsikt, torde det dock vid en närmare pröfning visa sig, att inkonsekvensen är mera skenbar än verklig och att, ehuru vissa väghållningsdistrikt äro ogynnsammare ställda än andra med afseende å kostnaderna för vinterväghållningen, ett rättvisare tillstånd än det nuvarande näppeligen skulle komma till stånd genom den påyrkade ändringen.

Motionärerna hafva framhållit, att genom ett bifall till föreliggande förslag i viss mån en utjämning af väghållningsbesväret mellan de olika distrikten skulle uppnås.

Utskottet kan icke dela denna uppfattning. Af den hos kungl. kammarkollegium upprättade statistiska tabell för år 1907 angående allmänna väghållningsbesväret på landet kan man nämligen icke erhålla den uppfattning, att kostnaden för vinterväghållet i stort sedt drabbar de ekonomiskt svagare väghållningsdistrikten hårdare än de öfriga. Ett bifall

till motionärernas förslag skulle sålunda i åtskilliga fall medföra, att distrikt, hvilkas utgifter för vinterväghållningen vore betydande, men hvilkas totala väghållningskostnader icke kunde anses tryckande, erhöles ytterligare statsbidrag, hvaraf de icke vore i verkligt behof, under det att andra distrikt, som hade obetydliga utgifter för vinterväghållningen men vore synnerligen betungade af öfriga väghållningskostnader, icke genom det af motionärerna föreslagna bidraget skulle erhålla någon nämnvärd lindring i sin väghållningstunga.

Genom ett bifall till motionärernas förslag skulle sålunda icke någon verklig utjämning komma till stånd, hvaremot en sådan obestriddligen skulle vinnas genom ett eventuellt fortgående på den redan inslagna vägen att lämna understöd åt de af väghållningsbesväret mest tryckta distrikten.

Det torde vidare böra erinras, att, ehuru vid 1905 års riksdag, förutom den då framlagda kungl. propositionen om ändring i vissa delar af väglagen, en mångfald förslag väcktes om ändringar och tillägg i den kungl. propositionen, det därvid, såvidt framgår af vederbörande utskotts betänkande och kamrarnas protokoll, icke ifrågasatts någon ändring i propositionens från den ursprungliga lagen hämtade bestämmelse rörande sättet för statsbidragets beräkande. Denna omständighet torde i någon mån få anses tyda på, att i anmärkta hänseendet icke föreligger något mera afsevärdt missförhållande.

Af dessa skäl finner utskottet sig ej heller kunna förorda bifall till herrar Rogbergs och Wiklunds ifrågavarande motioner.

Utskottet får alltså beträffande de i detta moment af utskottets utlåtande behandlade ärenden hemställa,

a) att grefve Hamiltons motion n:o 69 förra delen samt hans motioner n:is 70 och 71 äfvensom herr Herman Anderssons m. fls. motion n:o 66 ej må af Riksdagen bifallas; samt

b) att herrar Rogbergs och Wiklunds ifrågavarande motioner ej må af Riksdagen bifallas.

II.

Framställningar, som afse ändringar i andra afseenden af gällande väglag.

*Herr August
Petterssons
motion.*

Till dessa hör herr August Petterssons motion, som har följande lydelse:

»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 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 funnes 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 vägs-katten 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», slötade 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 slut-målet 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 sannspädd. 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 å 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 väggkassans 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 kännes 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 å 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 vägskatten 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.»

Vidare är till denna grupp att hänföra herr Lindblads motion, så *Herr Lindblads motion.* lydande:

»Inga skatter äro populära, men kanske allra minst vägskatten, särskildt för dem, som hittills gått fria; man har så svårt att förstå, att alla bördor utjämnas och bli lättare att bära, då tungan fördelas på en större allmänhet. Särskildt är det järnvägsfolket, som har fribiljett och kan taga varor fritt på järnväg, som ej förstår nyttan och välsignelsen af *vägskatt*, likaså ock lägenhetsägaren i ett municipalsamhälle eller annorstädes, som mestadels blott »går» på vägen eller på sin höjd »åker velociped», han får ej lätt i sitt hufvud att han »sliter» vägen, äfven om han alldeles står där, när vägen tar slut eller blir mindre god.

Billigheten bjuder då att tillse, om någon lindring rättvisligen kan beredas; och måhända vore det berättigadt, att löntagaren, hvars sammanlagda årsinkomster enligt inkomstskatteförordningen ej gå upp till 2,000 kr., slipper med half vägskatt; likaså ock ägaren af annan fastighet med högst 5,000 kr. taxeringsvärde, då hans sammanlagda årsinkomster efter nämnda förordning ej uppgå till 2,000 kr. Dessa kategorier af skattdragande inbegripas äfven bland dem, som i andra förordningar om direkt skatt räknats till de mindre och åtnjutit afdrag.

Man fordrar med rätta, att vägbesväret rättvisligen uppskattas. Då statsbidraget ej kan eller ens torde böra tillmätas rikligare, så blir det naturligt, att den, som i första hand ansvarar för vägens underhåll och utför arbetet, är rädd att bli lidande. För en jämnare uppskattning har lagstiftningen redan sörjt. Men många tillfälligheter spela här in, såsom olika grusåtgång olika år, och att olika vintrar ibland hindra användning af på öar belägna grustag och man får nöja sig med sämre och längre bort belägna grustag. Uppskattningen kan därför blott blifva en genom-

snittsvärdering. Å andra sidan får också tagas i betraktande, att landtbrukaren kan göra dessa arbeten med eget folk och egna dragare samt i regeln på för honom tjänliga tider. Slutligen tillkommer ock de senare årens automobiltrafik, som vill resa nya kraf på vägbredd och vägunderhåll, hvartill automobilens ägare kanske ej bidrager med ett öre. Länsmännen sägas fått order att särskildt tillse vägbredden och hålla efter gräskanternas borttagande, här och hvar schablonmässigt äfven på bygdevägar, som ej få med automobil befaras! Undantagsvis sker nämligen automobiltrafik, märkligt nog, på alla vägar.

Erfarenheten gifver noggsamt vid handen, att detta urgamla besvär bör behandlas med en viss försiktighet: å ena sidan bör ej allmänheten inbilla sig, att vårt land har råd att ständigt hålla vägarna i vårt vidsträckta land i alla väder i ypperligt skick, och å den andra må utjämnning och fördelning af kostnaderna ske i görligaste mån, allt under tillämpande af billighetens fordringar. Man må därjämte ha klart för sig, att lika litet som man fordrar, att jorden i Norrland skall stå i samma pris som i Skåne, eller att af staten underhållna järnvägar skola anläggas lika förgrenade i obygdén som i hjärtat af landet, lika litet kan man begära att kostnaden för vägunderhåll skall ställa sig lika inom hela landet.

Med stöd af det anförda får jag vördsamt föreslå,

att Riksdagen för sin del ville antaga följande ändrade lydelse af lagen om väghållningsbesvärets utgörande på landsbygden.

§ 59. — — — — —

c) att frälseränta samt annan fastighet påföres en vägfyrk för hvarje 200 kronor af taxeringsvärdet, samt

d) att inkomst påföres en vägfyrk för hvarje trettio kronor af den beskattningsbara andelen däraf,

dock med iakttagande att hvad som ej uppgår till hel vägfyrk bortfaller och i fråga om c) och d) att för den, hvars inkomst enligt inkomstskatteförordningen ej uppgår till 2,000 kronor, vägfyrktalet minskas till hälften för inkomstbeloppet, äfvensom för annan fastighet, då dess taxeringsvärde ej öfverstiger 5,000 kronor.»

Slutligen har grefve Hamilton i senare delen af sin motion n:o 69 framhållit, hurusom äfven vid bifall till hans i förra delen af motionen under I a) här ofvan omförmälda förslag det sannolikt komme att dröja flera år innan staten kunde komma att ensam svara för kostnaderna för vägunderhållet på landet, i följd hvaraf det syntes motionären som om, intill dess så skedde, grunderna för vägskattens beräkning borde något

Grefve Hamiltons motion n:o 69, senare delen.

ändras, därvid ändringen borde gå i den riktning, som angåfves uti två af herr P. O. Lundell vid 1905 års riksdag inom Andra Kammaren väckta motioner n:is 206 och 222. Dessa motioner hade hufvudsakligen inneburit att hela väghållningskostnaden såväl för vägunderhållet in natura som eljest inom ett distrikt skulle sammanslås i en summa; att hvad däraf efter afdrag af statsbidraget och andra tillgängliga inkomster återstode såsom brist att fylla skulle utdebiteras såsom vägskatt lika för alla vägfyrkar; samt att en hvar väghållare in natura skulle genom afräkning vid uppboriden af hans vägskatt och öfriga allmänna utskylder bekomma full ersättning för värdet af den honom åliggande naturaprestationen sådan den blifvit af särskilda nämnden uppskattad. Dessa grunder syntes grefve Hamilton böra tillämpas under tiden, till dess staten helt och hållet öfvertagit vägunderhållet, hvadan Riksdagen borde hos Kungl. Maj:t anhålla om framläggande af förslag till de ändringar i eller tillägg till gällande väglag, som kunde föranledas af dylika förändrade grunder för vägskattens beräkning. På grund häraf hemställde motionären,

att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte låta utarbета och för Riksdagen framlägga förslag därom, att under tiden, intill dess staten helt och hållet påtagit sig vägunderhållet, grunderna för vägskattens beräkning må ändras i uti motionen närmare angifven riktning.

Samtliga förevarande motioner likasom de under moment I omförmälda hafva med hvarandra det gemensamt att de, utgående från den uppfattningen att väghållningsbördan på landet verkar synnerligen tryckande och ojämnt, afse att i ett eller annat afseende råda bot för dessa missförhållanden. Men medan de i föregående moment afhandlade motionerna åsyfta lindring i denna börda genom statens mellankomst, hänvisa de nu föreliggande motionerna på åtskilliga andra utvägar för målets vinnande.

I sådant afseende föreslås *dels* en utjämning af de olika distriktens sins emellan mycket skiftande väghållningskostnader förmedelst sådan utvidgning af distrikten, att dessa komme att sammanfalla med landstingsområdena i stället för, såsom nu vanligen är fallet, med härads- eller sockenindelningen, *dels* en lindring i skattebördan för vissa ekonomiskt svagare kategorier af skattdragande och *dels* förändring af grunderna för vägskattens beräkning i syfte att förebygga utdebitering af högre vägskatt än som erfordras till täckande af förefintliga behof.

*Motionernas
innebörd och
grunden för
desamma.*

De missförhållanden, hvarpå motionärerna grunda sina framställningar, framgå oförtydligt vid granskningen af den här ofvan under I b. omför-
mälda, hos kungl. kammarkollegium upprättade statistiska tabell, ur
hvilken följande belysande siffror här torde böra anföras:

För *jordbruksfastighet med vägunderhåll in natura* erlades år 1907 i
98 af landets väghållningsdistrikt ingen vägs-katt, medan i ett distrikt
(Norsjö och Malå tingslag) vägs-katten uppgick till 57 öre per vägfyrk.

Vägs-katten å *öfriga beskattningsföremål* uppgick å ena sidan i två
distrikt (Värmdö skeppslags och Stranda härads) till blott 6 öre, medan
den å andra sidan i ett distrikt (Öfver-Torneå—Hietaniemi) utgjorde 145
öre per vägfyrk.

Äfven mellan *väggassorna* rådde synnerligen stor ojämnhet, i det
Pajala tingslags väggassa (den fattigaste) hade en öfverskjutande skuld af
134,717 kronor, under det att Svartlösa härads väggassa (den rikaste) hade
en behållning, uppgående till 105,971 kr.

Äfven om man begränsar jämförelsen till förhållandena mellan de
olika distrikten inom *ett och samma län*, visar det sig dock att äfven här
råder en betänkelig ojämnhet. Som exempel härpå kan nämnas att enligt
tabellen vägs-katten per vägfyrk å *jordbruksfastighet med vägunderhåll in
natura* växlade:

i Västerbottens	län mellan	0 öre i 6	och 57 öre i 1	distrikt,
i Norrbottens	»	» 0 » » 6	» » 1	»
i Västernorrlands	»	» 0 » » 2	» » 1	»
i Jämtlands	»	» 0 » » 1	» » 1	»
i Stockholms	»	» 0 » » 6	» » 1	»

och i Östergötlands, Göteborgs och Bohus samt Kopparbergs län mellan
0 öre i sammanlagdt 26 distrikt och 25 öre i tillhoppa 5 distrikt.

Vägs-katten å *öfriga beskattningsföremål* åter växlade:

i Norrbottens	län mellan	36 och 145 öre,
i Jönköpings	»	» 9 » 97 »
i Västernorrlands	»	» 10 » 88 »
i Västerbottens	»	» 16 » 88 »
i Jämtlands	»	» 24 » 88 »
i Blekinge	»	» 11 » 65 »
i Kristianstads	»	» 23 » 77 »
i Kopparbergs	»	» 9 » 63 »
i Stockholms	»	» 6 » 47 »

Hvad slutligen angår skillnaden mellan *väggkassorna* i distrikten inom samma län kan nämnas, att dessa kassor växlade:

i Norrbottens	län mellan	44,953	kr. öfverskott och	134,717	kr. skuld,
i Gäfleborgs	» »	22,492	» »	125,325	» »
i Kopparbergs	» »	28,128	» »	109,550	» »
i Kristianstads	» »	9,990	» »	107,909	» »
i Göteborgs och Bohus	» »	47,059	» »	70,635	» »
i Västernorrlands	» »	19,654	» »	97,842	» »
i Stockholms	» »	105,971	» »	9,377	» »
i Malmöhus	» »	71,730	» »	42,999	» »
i Värmlands	» »	20,940	» »	78,935	» »
i Östergötlands	» »	26,063	» »	68,992	» »

Med sådana siffror för ögonen kan det ej väcka förvåning, om önskingar i ofvan angifna syften inom Riksdagen framkommit.

Utskottet går då att först behandla herr Aug. Petterssons hemställan att genom en förstoring af väghållningsdistrikten åstadkomma en jämnare fördelning af vägbördorna.

a) *Hemställan om en utvidgning af väghållningsdistrikten.*

Yrkande därom förekommer redan i det af särskildt tillsatta kommitterade den 14 december 1880 till Kungl. Maj:t aflämnade förslag till lag angående väghållningsbesvärets utgörande på landet. Kommitterade föreslog nämligen, att länet eller landstingsområdet skulle utgöra samfällighet för väghållningskostnadens utgörande, hvaremot vägunderhållet in natura skulle bibehållas såsom ett åliggande för den i mantal satta jorden att häradsvis fullgöras.

Historik.

Till stöd för detta förslag anfördes hufvudsakligen: att, särskildt om den då ifrågasatta utsträckningen af väghållningsbesväret till åtskilliga nya beskattningsföremål, såsom bruk, fabriker etc., komme till stånd, den rådande ojämnheten skulle, då dylika beskattningsföremål förekomme i vissa, men ej i andra distrikt, blifva än större än förut, om ej förändring med afseende å distriktens omfång vidtoges; att något annat fullt verkamt medel att undvika sådana missförhållanden ej funnes än att väghållningsbördan fördelades på en större samfällighet än häradet; att härvid dock ej gärna kunde blifva fråga om att välja annat än emellan riket i dess helhet och länet eller landstingsområdet; att det förra alternativet, om än ur teoretisk synpunkt fullt riktigt, visat sig stöta på så många

och stora praktiska svårigheter, att detsamma fördenskull måst lämnas åsido; att därefter endast återstode länet eller landstingsområdet, hvilket också i förevarande afseende vore så mycket mera lämpligt, som länen redan hade hvar för sig centrala styrelser samt riket vore deladt i särskilda landstingsområden, hvilkas representation, landstinget, hade att rådslå och besluta om, bland annat, anstalter för kommunikationsväsendets befrämjande; samt att en samverkan mellan länsstyrelserna och landstingen för kommunikationernas förbättrande säkerligen kunde påräknas, hvartill komme, att länsrepresentationerna bäst torde vara i tillfälle att på billigaste och ändamålsenligaste sätt förvalta de från de nytillkomna beskattningsföremålen inflytande bidragen.

16 länsstyrelser och 14 landsting funno förslaget i denna del hvar för sitt län lämpligt och förordade detsamma. Däremot framställde öfriga 11 landsting och 8 länsstyrelser anmärkningar mot förslaget, därvid de anförde bland annat: att äfven om utjämning inom länen uppnåddes, ojämnhet dock skulle kvarstå vid jämförelse de olika länen eller landstingsområdena emellan; att landstingens ledamöter icke gärna kunde förutsättas äga erforderlig grundlig kännedom om de särskilda orternas vägförhållanden; att i frågor om väganläggningar och dylikt det kunde hända att ortsintressena antingen icke blefve tillbörligen tillgodosedda eller tillmättes obehörigt stor betydelse; att landstingen genom det dem tillämnade bestyr med ifrågavarande ärenden blefve öfverhopade med göromål; att ett bifall till kommitterades förslag skulle medföra en dyrbar förvaltning; att förslaget skulle medföra, att hemmansinnehafvare inom de härad, hvilka inom sig hade att fullgöra mindre vägunderhåll än som i förhållande till landstingsområdets sammanlagda väglängd på deras vägmantal belöpte, skulle nödgas att, oaktadt de själfva fullgjorde sin väghållningsskyldighet, till hemmansägare inom andra härad utgifva kontant ersättning, hvilket i själfva verket innebure ett slags beskattning å de med vägkommunikationer mindre väl lottade till förmån för dem, som redan hade vägar i större mängd; att ett bifall till förslaget skulle medföra högst kostsamma vägdelningar och för lång tid aflägsna utsikten för de nu af väghållningsbesväret betungade att i utgörandet däraf vinna någon lindring. Det kunde nämligen förutses, att angående nya vägars intagande i vägdelning m. m. en mängd stridigheter skulle komma att uppstå, framkallade af en sträfvan dels hos de olika socknarnes invånare att erhålla sina väglotter inom socknen och dels hos inbyggarna i de olika häradena att få i vägdelningen intagna så många vägar inom häradet som möjligt, så att väg-

underhållet inom häradet komme att motsvara vägmantalet och väghållningsersättning till annat härad sålunda kunde undvikas; att med erfarenhet af tidsutdräkten vid vägdelningar inom härad åtminstone ett tiotal år skulle åtgå innan den nya lagens bestämmelser kunde tillämpas, under hvilken tid de flesta väghållningsskyldige icke skulle finnas hågade att förbättra sina väglotter, då de icke kunde veta, huruvida de vid den slutliga fördelningen skulle få bibehålla desamma; att det alltid vore förenadt med större svårighet att åstadkomma en fullt rättvis gradering af vägarna inom ett större område än inom ett mindre, samt att, därest en jämkning i skedd vägdelning blefve behöflig, densamma kunde försiggå lättare inom häradet än inom det större området.

I den 10 juni 1886 afgifvet yttrande förklarade kungl. kammarkollegium sig anse de sålunda mot förslaget gjorda anmärkningar synnerligen beaktansvärda framför allt ur den synpunkt, att förslaget skulle komma att medföra ej blott betydliga kostnader utan äfven oberäkneligt uppskof med väghållningsbördans jämnare fördelning. Därjämte framhöll kollegium omfattningen af de likvider mellan häradena, som enligt förslaget skulle uppstå. Af dessa skäl afstyrkte kollegium förslaget i denna del och hemställde att samfälligheten för väghållningskostnadens utgörande fortfarande finge i regeln förblifva häradet eller tingslaget.

Kommitterades förevarande förslag upptogs ej i den af Kungl. Maj:t vid 1889 års riksdag framlagda kungl. propositionen med förslag till lag om väghållningsbesvärets utgörande på landet, utan föreslogs i propositionen att häradet skulle i regeln utgöra samfälligheten för väghållningskostnadens bestridande.

Emellertid kom förslaget vid samma riksdag under pröfning på grund af en inom Andra Kammaren af herr E. P. Jonsson i Myre väckt motion, däri bland annat hänvisades till de af kommitterade till stöd för deras förslag anförda skäl.

Det särskilda utskott, till hvilket den kungl. propositionen och ofvan nämnda motion hänskötos, afstyrkte motionen under anförande mot densamma af väsentligen samma skäl, som här ofvan finnas återgifna. I afgifven reservation förklarade emellertid utskottets ordförande herr Sjöcrona, att han på de af kommitterade anförda skäl ansåge, att ett fullt tillfredsställande ordnande och rättvist utjämnande af väghållningsbesväret icke kunde vinnas med bibehållande af häradet såsom väghållningsdistrikt, utan att detta borde utsträckas till att i regeln omfatta län. Dock borde, såsom kommittén jämväl föreslagit, vägunderhållet in natura fortfarande som

dittills bestridas häradsvis. En sådan anordning i afseende å fullgörandet af vägunderhållet in natura kunde emellertid äga rum och vara med rättvisa förenlig utan att man behöfde föreskrifva särskilda ersättningslikvider häradena emellan, hvilka likvider säkerligen skulle väcka stort missnöje och i själfva verket komme att innebära ett slags beskattning å de med vägkommunikationer mindre väl lottade till förmån för dem som redan hade vägar i större mängd.

Andra Kammaren biföll utskottets förslag i denna del, hvaremot lagförslaget i dess helhet utan detaljpröfning förkastades af Första Kammaren.

Då väglagen sedermera antogs vid 1891 års riksdag kom den nu föreliggande frågan ej under ompröfning och därefter hafva väl inom Riksdagen uttalanden gjorts till förmån för förslaget, men beslut därom ej blifvit af Riksdagen fattade.

*Utskottets
yttrande.*

Ehuru sålunda förslaget om antagande af länet eller landstingsområdet såsom samfällighet för väghållningskostnadens utgörande icke hitintills vunnit statsmakternas godkännande, anser dock utskottet denna fråga vara af synnerlig vikt och betydelse, hvilken uppfattning jämväl framhölls uti kammarkollegii ofvananmärkta betänkande. Hade detta förslag upphöjts till lag, skulle detta helt visst, såsom kommitterade afsett, hafva åstadkommit »den så vidt möjligt jämnaste fördelning af väghållningsbördan». Om emellertid redan vid tiden för väglagens antagande nämnda börda tryckte ojämnt i de olika distrikten, så har sannolikt i samband med industriens utflyttning på landsbygden samt olika landsdelars ekonomiska utveckling, stillastående eller tillbakagång jämte vägnätets fortgående utgrening, ojämnheten i detta tryck under årens lopp alltmera ökats, hvilket också lär framgå af ofvananmärkta sifferuppgifter. Under sådana förhållanden kan det ej väcka förvåning, att tanken på distriktens utvidgning vinner allt större terräng samt att frågan därom ånyo dragits under Riksdagens pröfning.

Det kan väl ej förnekas, att äfven de skäl, som mot kommitterades förslag framställdes, äro mycket afsevärda, men de torde måhända ej uppväga de fördelar, som med förslaget skulle vinnas. Och tillåter sig utskottet att med afseende å skälen mot förslaget erinra: att man väl icke bör underskatta värdet af partiella utjämningar därför att en hela riket omfattande utjämning ej står att vinna, allra helst som ju möjlighet står öppen att medelst särskilda statsbidrag till de landstingsområden, hvarest

vägbördan blefve hårdast tryckande, söka åstadkomma en än ytterligare utjämning; att stridigheter mellan ortsintressen nog kunna förekomma inom de nuvarande distrikten lika väl som inom länsdistrikten; att då de redan befintliga vägstyrelserna väl komma att i och för de hufvudsakliga bestyren med afseende å vägarna i en eller annan form bibehållas, skulle väl landstingens bestyr med vägarna och väggkassorna ej blifva alltför betungande; att invändningen beträffande dröjsmål med väglagens antagande samt risken af kostbara vägdeltningar numera förlorat sin betydelse; samt att, på sätt i herr Sjöcronas ofvan intagna reservation framhållits, några ersättningslikvider mellan häradena ej behöfde ifrågakomma, helst som de redan inom vissa distrikt samlade väggkassorna väl borde få reserveras för tillgodoseende af de behof, för hvilka de ursprungligen varit afsedda.

Vid öfvervägande häraf och då på sätt ofvan angifvits flertalet länsstyrelser och landsting tidigare uttalat sig för förslaget samt detsamma före antagandet af 1891 års väglag åtminstone inom ett län lärer varit med fördel tillämpadt, vill det synas utskottet, som om goda skäl tala för att låta frågan ånyo tagas i närmare öfvervägande. Dock anser sig utskottet böra framhålla, att hinder ej torde böra ifrågakomma för bibehållande af mindre väghållningsdistrikt, där sådant finnes lämpligt, samt att afgörandet angående distriktens omfattning må få bero på vederbörande landstings beslut, i hvilka beslut gifvetvis städernas representanter ej böra få delta.

Utskottet går nu att behandla frågan om lindring i väghållningsbördan för annan fastighet än jordbruksfastighet samt för inkomst. Härutinnan gäller nu såsom regel, att i byggande och underhåll af allmän väg m. m. skola delta annan fastighet, hvars taxeringsvärde uppgår till minst 800 kronor, äfvensom inkomst, som uppgår till minst 1,000 kronor och hvarför bevillning utgöres till staten. Skatten utgår efter vägfyrk, och påföres en vägfyrk för hvarje 200 kronors taxeringsvärde af annan fastighet samt likaledes en vägfyrk för hvarje 30 kronor af inkomstens beskattningsbara andel.

Den nu ifrågasatta skattelindringen, sådan den af herr Lindblad föreslagits, afser dels annan fastighet än jordbruksfastighet, då taxeringsvärdet ej öfverstiger 5,000 kronor, dels de inkomsttagare, hvilkas inkomster ej uppgå till 2,000 kronor.

b) Hemställan om lindring i väghållningsbördan för vissa skattdragande.

Historik.

Beträffande tillkomsten af de i dessa ämnen nu gällande bestämmelser får utskottet, till ledning för frågans bedömning, lämna följande historik. Hvad då först angår beskattningen af annan fastighet, som tillföre varit från vägunderhållsskyldighet befriad, föreslogs i 1880 års förut omförmälda kommittébetänkande, att all dylik fastighet, hvarför bevilning utgjordes och hvars taxeringsvärde uppgick till 400 kronor, skulle deltaga i vägunderhållsskyldigheten. På förslag af kammarkollegium, höjdes nämnda siffra i den år 1889 framlagda kungl. propositionen till 600 kronor.

Detta förslag tillstyrktes af vederbörande utskott, men Andra Kammarerna vidtog den ändring däri, att siffran 600 höjdes till 800, sedan under debatten framhållits, att om taxeringsvärdet sattes lägre, skulle torpare och backstugusittare, hvilkas lägenheter vanligen upptoges såsom »andra fastigheter», komma att i väghållet deltaga.

Vid 1891 års riksdag tillstyrkte lagutskottet ett förslag, som öfverensstämde med Andra Kammarernas nämnda beslut. Detta förslag antogs af båda kamrarna. Samtidigt bestämdes, att annan fastighet skulle påföras en vägfyrk för hvarje 400 kronor af taxeringsvärdet.

I Riksdagens skrifvelse den 14 maj 1900 hemställdes sedermera, att all fastighet, med undantag af staten eller menighet tillhöriga allmänningsskogar, borde, i likhet med hvad som redan gällde för jordbruksfastighet, påföras en vägfyrk för hvarje 100 kronor af taxeringsvärdet. Därvid framhölls, att en sådan förändring i då gällande bestämmelser vore af nöden, särskildt beträffande de på så många ställen å landsbygden befintliga industriella anläggningar af olika slag, hvilka ofta förorsakade en betydande slitning af vägarna.

Bland de i ärendet hörda vederbörande, som härom yttrade sig, uttalades olika meningar rörande icke endast befogenheten öfver hufvud af en lagändring i den af Riksdagen angifna riktning, utan jämväl — bland dem, som ansett en dylik lagändring böra äga rum — beträffande den sammansatta skäligen omfattning, nämligen huruvida all eller endast viss annan fastighet än jordbruksfastighet borde åläggas ökadt deltagande i väghållningsskyldigheten och huru stor ökningen borde vara. Såsom bestämmande principer för beskattningen framhölls, å ena sidan de olika beskattningsföremålens gagn af och i sammanhang därmed slitning af de allmänna vägarna och å andra sidan deras förmåga att deltaga i väghållningsbesväret.

Nu förevarande fråga betraktades i allmänhet företrädesvis ur den förra synpunkten, hvarvid afseende hufvudsakligen fästes vid den slitning

af vägarna fastigheter af ifrågavarande slag förorsakade; och ansågs härvid en lagändring i det af Riksdagen afsedda syfte af flertalet vara lämplig och befogad. I den mån skäl härför angåfvos, hänförde sig dessa emellertid väsentligen till de å landsbygden befintliga industriella anläggningarna.

Under det den ifrågasatta lagändringen på många håll tillstyrktes endast i afseende å »annan fastighet», som ansetts orsaka särskild slitning af vägarna, förordade emellertid flertalet en dylik lagändring äfven beträffande annan fastighet i öfrigt, delvis dock med den inskränkning, att fastighet af lägre taxeringsvärde icke skulle af ändringen beröras.

Lagändringen mötte emellertid på många håll motstånd. Framför allt vore oegentligt att utsträcka deltagandet i väghållningsskyldigheten för annan fastighet, som icke användes för industriellt ändamål, i det att innehafvarne af sådana fastigheter, oftast bestående af mindre bostadslägenheter, icke i någon nämnvärd mån begagnade de allmänna vägarna.

Ur synpunkten af vederbörandes förmåga att deltaga i väghållningsskyldigheten uttalades farhågor för, att en ökad beskattning af annan fastighet skulle, åtminstone för viss sådan fastighet, blifva alltför betungande. I detta hänseende framhölls till en början åtskilliga omständigheter, som vore ägnade att göra denna beskattning för sådan fastighet i allmänhet mer kännbar än för jordbruksfastighet, såsom *dels* den ofta alltför höga uppskattningen af kostnaden för vägunderhållet in natura, hvilken öfver-skattning måste föranleda till i samma mån ökad verklig tunga för de med penningar till väghållet bidragande beskattningsföremålen, *dels* de olika grunderna för taxering af jordbruks- och annan fastighet, af hvilka den förra i förhållande till verkliga värdet taxerades lägre än den senare, beroende på att åbyggnadernas värde i förra fallet endast i ringa mån, men i det senare alltid fullt toges i betraktande, och *dels* det förhållande, att jordbruksfastigheternas hufvudsakliga bidrag till vägunderhållet hade formen af naturaprestation, hvilket, då densamma kunde fullgöras å tider, som för fastigheternas innehafvare fölle sig lägligast med hänsyn till disposition af arbetsfolk och dragare, vore för dem afgjordt förmånligare än att, såsom andra skatteskyldige till vägväsendet, nödgas utgöra sitt bidrag i penningar.

Särskildt ur skatteförmågans synpunkt mötte en ökad beskattning till vägunderhållet för sådan »annan fastighet», som icke användes för industriella ändamål, gensagor, enär dylik fastighet, oftast bestående af en mindre bostadslägenhet, som ingenting inbragte men befunne sig å ofri

tomt, för hvilken erlades hög tomthyra, redan då måste anses vara i berörda hänseende alltför betungad.

Tanken på en utsträckning af deltagande i vägskyldigheten för annan fastighet än jordbruksfastighet vann emellertid en öfvervägande tillslutning bland de i ärendet hörda vederbörande.

I fråga om fastställande af lämpliga mått och gränser för det ökade deltagandet i väghållningsskyldighet i afseende å annan fastighet än jordbruksfastighet uttalades, såsom redan förut blifvit antydt, flera olika meningar. De därutinnan framställda förslag hafva, under i öfrigt förekommande olikheter sins emellan, hufvudsakligen afsett, än att ökningen skulle drabba all annan fastighet utan åtskillnad, därvid dylik fastighet borde påföras, enligt olika förslag, en vägfyrk för hvarje 300, 200 eller i likhet med jordbruksfastighet 100 kronor af taxeringsväsendet eller t. o. m. ännu mer, än att från ökningen borde undantagas mindre bostadslägenheter eller eljest fastigheter af vissa lägre taxeringsvärden, än att den tyngre beskattningen uteslutande eller företrädesvis borde åläggas sådan annan fastighet, som användes till industriellt ändamål eller eljest orsakade särskild slitning af vägarna.

Kammarkollegium erinrade, att redan under förarbetena till väglagens stiftande varit ifrågasatt ett vida högre mått för annan fastighets bidragskyldighet till väghållningskostnaden än det sedermera i lagen bestämda, i det att ej mindre vägkommittén för dylik fastighet föreslagit deltagande i väghållet dels under en viss öfvergångstid till hälften mot jordbruksfastighet och dels definitivt efter en ännu högre proportion, än äfven sedermera, i öfverensstämmelse med kollegii därutinnan gjorda hemställan, Kungl. Maj:t i de till Riksdagen aflåtna nådiga propositioner med förslag till den nya väglagen uppfört annan fastighet till väghållning efter beräkning af en vägfyrk för hvarje 200 kronor af taxeringsvärdet.

Efter hvad kollegium vidare anförde, syntes det ej vara tvifvel underkastadt, att en lagändring i den af Riksdagen afsedda riktning väsentligen skulle verka till förmån för de distrikt, där antalet vägfyrkar å andra beskattningsföremål än jordbruksfastighet redan förut vore relativt stort, och att lagändringen alltså skulle bidra till ökande af den redan förut betydliga ojämnheten i väghållningsbördans fördelning. Ur denna synpunkt hyste kollegium därför tvekan om lämpligheten af att i nu förevarande hänseende rubba lagens grunder utan att på samma gång genom besvärets ordnande på större samfälligheter sörja för bördans bättre utjämning, hvilken anordning kollegium dock af redan i inledningen till

dess betänkande anförda skäl då icke kunde ifrågasätta. Då emellertid den dåvarande proportionen mellan jordbruks- och annan fastighets bidragsskyldighet till väghållningskostnaden enligt kollegii åsikt i allmänhet taget ställde sig mera lindrig för det senare slaget af fastighet än billigt och skäligt vore, och Riksdagen önskat en förändring härutinnan, hade kollegium trots sig kunna återupptaga det äldre förslaget, att annan fastighet skulle till väghållet bidraga till hälften mot jordbruksfastighet i stället för, såsom tillförne, till endast fjärdedelen, och sålunda påföras en vägfyrk för hvarje 200 kronor i stället för en dylik fyrk för hvarje 400 kronor af taxeringsvärdet.

Att, på sätt i många af vederbörandes yttranden föreslagits, i afseende å vägskatten för annan fastighet göra åtskillnad mellan sådan fastighet, som användes för industriellt ändamål, och annan fastighet i öfrigt, förefölle kollegium icke tilltalande.

1905 års kungl. proposition i denna del, som affattades i enlighet med kammarkollegii berörda förslag, tillstyrktes af särskilda utskottet och antogs af båda kamrarna.

Frågan hvilka inkomsttagare, som borde deltaga i väghållningsbesväret, var jämte andra ämnen föremål för Riksdagens ofvannämnda skrifvelse den 14 maj 1900. Däri uttalades, att den då gällande bestämmelsen, att inkomst genom aflöning, arfvode och traktamente eller annan med allmän eller enskild tjänst förenad förmån, pension, årligt understöd, gratifikation, lifränta och undantagsförmån vore befriad från skyldighet att deltaga i vägunderhållet, borde ur lagen utgå.

Af de vederbörande, som yttrade sig i afseende å denna af Riksdagen påyrkade lagändring, uttalades olika meningar, därvid meningsskiljaktigheten rörde sig icke endast därom, huruvida en utsträckning af väghållningsskyldigheten till vissa eller samtliga berörda inkomstslag öfverhufvud borde äga rum, utan äfven huruvida icke, i sådant fall, dessa inkomstslag borde deltaga i nämnda skyldighet endast för så vidt de uppginge till ett visst högre belopp eller endast efter en lägre beskattningsgrund än annan inkomst.

Härvid framträdde till en början skilda uppfattningar om, i hvilken mån, å ena sidan, den nytta, olika samhällsmedlemmar med hänsyn till de särskilda beskattningsföremålen kunde anses af de allmänna vägarnas begagnande hämta, samt den slitning, de därå förorsakade, och, å andra sidan, deras förmåga att bidraga till väghållningen borde vara bestämmande för deras deltagande i väghållningsskyldigheten. En icke ringa

del af dem, som yttrade sig i frågan, häfdade, att nyttan och slitningen af vägarna och icke, såsom Riksdagen i sin motivering för förslaget hade synts vilja göra gällande, skatteförmågan företrädesvis borde läggas till grund för deltagandet i denna skyldighet. I sådant hänseende framhölls, att förstnämnda grundsats gjort sig gällande vid väglagens stiftande, och att ändrade förhållanden, som kunnat upphäva dess giltighet, veterligen icke inträdt, i sammanhang hvarmed påpekades, att Riksdagen själf, till stöd för en utsträckning af deltagandet i väghållningsskyldigheten för annan fastighet än jordbruksfastighet, åberopat den slitning af vägarna, vissa sådana fastigheter orsakade. Åtskilliga andra af dem, som yttrade sig öfver förslaget, lade däremot större vikt vid förmågan att bidraga till väghållningen, därvid särskildt erinrades, att den nyare skattelagstiftningen alltmer ville taga hänsyn till den skattskyldiges förmåga att utgöra de pålagor, som af allmänna behof kräfdes.

Ur den förra synpunkten mötte lagändringen från många håll motstånd. Mot densamma anfördes, att de allmänna vägarna vore till gagn hufvudsakligen för fastighetsägarne, särskildt ägarne af jordbruksfastigheter, mindre som större, i det att dessa ovillkorligen behöfde de allmänna vägarna för sin näring. Hvarje allmän väg i närheten af en fastighet bidroge ock i viss mån att öka fastighetens värde. Fastighetsägarne, som hade dragare och ofta körde tunga lass, såsom vid forsling af virke m. m., vore äfven de, som å vägarna förorsakade den största slitning. Nu ifrågasvarande inkomsttagare, som ofta bodde i köpingar och stationssambhällen, hade hvarken tillnärmelsevis samma gagn af vägarna, dem de i regeln ej begagnade för sina enskilda ändamål, eller slete dem i någon afsevärd mån. Andra inkomsttagare, till exempel idkare af industri eller handelsrörelse, vore ock mer beroende af vägarna och slete dem i högre grad än lön- och pensionstagare.

Emellertid åberopades äfven, å andra sidan, den omständigheten, att alla samhällsklasser, omedelbart eller medelbart, drogo nytta af vägarna, till stöd för en lagändring i sådan riktning, som Riksdagen förordat. Särskildt anmärktes, att i förevarande hänseende anledning ej funnes att göra skillnad mellan å ena sidan dem, som bedrefve handtverk i mindre omfattning eller hade inkomst af ett mindre kapital, och å andra sidan lön- eller pensionstagare.

Ur skatteförmågans synpunkt åter framhölls gentemot Riksdagens uttalande, att många af dem, som skulle träffas af lagändringen i fråga, vore personer, hvilkas ekonomiska villkor vore sådana, att hvarje än så ringa

ökning i deras skattebördan vore för dem betungande. Bland dem, som på afsevärdt sätt skulle drabbas af lagändringen, framhöllos från olika håll särskildt landsstatstjänstemännen, framför allt länsmännen, och vidare präster, folkskollärare, underofficerare och järnvägsbetjante samt pensions-tagare och understöds- eller undantagstagare. Många af ifrågavarande inkomsttagare bodde i större stations- eller fabriksamhällen, där lifsförnödenheterna vore mycket dyrare och hyrorna vida högre än på själfva landsbygden. Emedan deras inkomster, såsom på öret kända, noga uppskattades, under det andra beskattningsföremål taxerades under sitt verkliga värde, vore de dessutom redan jämförelsevis mer hårdt betungade af skatter till staten och i synnerhet till kommunen, särskildt i förhållande till de smärre fastighetsägarna, som knappast hade några nämnvärda kommunalutskylder. Af samma anledning skulle ifrågavarande inkomsttagare, därest deltagande i väghållningsskyldigheten nu blefve dem ålagdt, komma att drabbas jämförelsevis hårdare af denna skyldighet än andra väghållningsskyldige. Härtill komme att, enär bidragen till väghållningen för alla andra beskattningsföremål än jordbruksfastighet utginge icke efter väghållningens verkliga kostnad utan efter en på förhand uppgjord, för många år gällande beräkning af kostnaden för underhållet in natura den tid, mark är bar, men en sådan beräkning enligt sakens natur måste komma att fastställa de högsta belopp, hvartill kostnaden under i orten vanligen rådande förhållanden kunde komma att uppgå, väghållningsbördan för jordbruksfastighet vanligen blefve mindre än den verkställda uppskattningen utvisade och aldrig större än den verkliga kostnaden för väghållet kräfde, under det att för öfriga beskattningsföremål vägbördan, såsom den där alltid måste utgöras till dess fulla belopp efter uppskattningen, vare sig sådant vore behöfligt för väghållningen eller icke, sålunda måste blifva relativt drygare. Beträffande statens tjänstemän anfördes jämväl, att deras löner, som bestämts under en tid, då de varit fria från deltagande i väghållningsbesväret, då mera knappt tryggade en anständig bärning och vore lägre än dem personer i enskild tjänst åtnjöte. I fråga om pensionärer erinrades, att de genom pensioneringen fått sina förutvarande inkomster betydligt reducerade, att de i allmänhet icke vore i stånd att genom arbete bidra till sitt uppehälle, och att pensionerna vore så begränsade, att de icke tålde ytterligare beskattning.

Från deras sida, som uttalade sig för den ifrågasatta lagändringen, gafs däremot uttryck åt den uppfattning, att förmågan att bidra till det allmänna väghunderhållet otvifvelaktigt i lika eller högre grad förefunnes

inom de kategorier af beskattningsföremål, hvilka dittills varit från deltagande i nämnda besvär befriade, som hos de öfrige, och särskildt ansågs ur denna synpunkt fog icke förefinnas för att låta lön- och pensions-tagare intaga annan ställning i afseende å skattskyldigheten till vägväsendet än mindre handtverkare och kapitalister.

Slutligen ansåg man på många håll mer än tvifvelaktigt, huruvida den föreslagna lagändringen skulle lända till afsevärd och behöflig fördel för väggassorna. Frånsedt förhållandet med pensionstagare och med dem jämnställda inkomsttagare, hvilkas bidrag under alla omständigheter blefve så godt som utan betydelse, vore de distrikt, i hvilka ett större antal löntagare funnes, industriella orter, där stora inkomster ändå tillflödade väggassorna, under det att i de rena jordbruksdistrikten, där bördan kändes särskildt tryckande, knappt funnes några löntagare, hvadan ändringen således icke skulle medföra någon lättnad för de förutvarande väghållningsskyldige i sistnämnda distrikt. En lagändring, som sålunda endast komme att verka till förmån för de rikare väggassorna, men lämnade de mer behöfvande oberörda, kunde icke anses lämplig.

73 vägstyrelser, 31 länsmän, 1 länsförening inom »Föreningen Sveriges kronolänsmän», 11 hushållningssällskaps förvaltningsutskott och Konungens befallningshafvande i 5 län antingen tillstyrkte lagändringen eller förklarade sig icke hafva något däremot att erinra, hvaremot 7 vägstyrelser, 15 kronofogdar, 31 länsmän, 5 hushållningssällskaps förvaltningsutskott, 1 landsting och Konungens befallningshafvande i 15 län antingen, hvad särskildt beträffar flertalet af kronobetjäningen och Konungens befallningshafvande, bestämdt afstyrkte ändringen eller ställde sig tveksamma däremot, under det slutligen öfrige i ärendet hörde vederbörande: 7 vägstyrelser, 15 länsmän, 1 länsförening inom »Föreningen Sveriges kronolänsmän», 7 kronofogdar, 4 hushållningssällskaps förvaltningsutskott och Konungens befallningshafvande i 2 län förmäde sig endast med vissa mer eller mindre omfattande inskränkningar biträda Riksdagens framställning i denna del.

I sistnämnda hänseende framkommo, på sätt ofvan antydts, flera olika ändringsförslag, afseende antingen forfarande frihet från deltagande i väghållningsbesväret för något af här ifrågavarande slag af inkomst, såsom än pensioner och därmed jämförliga inkomstslag, än endast statslöner, åtminstone så att de statens tjänstemän, hvilka hade att öfva tillsyn öfver vägunderhållet, icke skulle af lagändringen träffas, och än jämväl statspensioner o. s. v., eller höjning för ifrågavarande inkomster af det skattepliktiga

minimum från det i allmänhet gällande, 1,000 kronor, till 1,200, 1,500, 1,800 eller 2,500 kronor eller slutligen lindrigare beräkning af vägfyrektalet för dessa inkomster, såsom — i stället för eljest en fyrk för hvarje 30 kronor — en vägfyrek för hvarje 50, 60 eller ända till 200 kronor af inkomstens beskattningsbara andel.

I afgifvet betänkande förklarade kammarkollegium, att då det ville synas, som om fördelarna af den ifrågakomna lagändringen skulle för flertalet distrikt blifva af ringa betydelse samt i öfrigt hufvudsakligen tillgodokomma de redan förut bättre lottade distrikten, och då dessutom en del af de mot lagändringen anförda skäl synts kollegium förtjäna ganska mycket beaktande, hvarförutom, för den händelse att, på sätt kollegium föreslagit, kommunalstämmor och landsting skulle undfå rättighet att lämna bidrag till allmänna vägbyggnader, sådant kunde förväntas föranleda ett indirekt deltagande i det allmänna väghållet äfven för här afsedda inkomsttagare, ansåge sig kollegium icke kunna biträda det i förevarande hänseende framställda förslag.

I 1905 års kungl. proposition föreslogs härefter, att bestämmelsen om frihet från deltagande i väghållningsbesväret för nu ifrågavarande kategorier af skattdragande skulle ur lagen utgå.

Utskottet tillstyrkte de föreslagna ändringarna, som ock af båda kamrarna biföllos.

Med afseende å beräkningen af vägfyrek för inkomst föreslogs i 1905 års kungl. proposition icke någon ändring i dittills gällande bestämmelser.

Af det ofvan anförda framgår, att frågan om skyldigheten för »annan fastighet» och inkomst att i väghållningen deltaga äfvensom det förhållande, hvari vägbördan bör hvila å nämnda beskattningsföremål, jämförda med jordbruksfastigheterna, helt nyligen efter en omsorgsfull utredning varit föremål för statsmakternas pröfning. Under sådana omständigheter bör ej utan synnerligen talande skäl en rubbning af den nu gällande lagstiftningens hufvudgrunder äga rum. Sådant är ej heller i nu föreliggande motioner ifrågasatt, utan afse de framkomna förslagen endast en jämkning till förmån för de ekonomiskt svagaste inkomsttagare och innehafvare af annan fastighet. Hvad motionärerna i sådant afseende föreslagit synes utskottet vara ganska behjärtansvärdt. Det kan nämligen ej bestridas, att de skäl, som redan under väglagens förberedande behandling framhöllos för lättnader åt de svagaste bland dessa skattdragande, under den korta tid, som förflutit efter lagens antagande, vunnit i styrka. I sådant af-

*Utskottets
yttrande.*

seende kan man ej underlåta att taga hänsyn *dels* till den synnerligen stora skillnad, som inom flertalet väghållningsdistrikt uppkommit mellan skatten per vägfyrk för jordbruksfastigheter å ena sidan och för andra beskattningsföremål å den andra, *och dels* till den omständighet, att medan dessa skattdragande nödgas deltaga i kostnaden för en del vägar, som efter väglagens tillkomst utan något gagn för dem insynats såsom allmänna, de samtidigt mycket ofta måste underkasta sig dryga kostnader för gator och vägar inom samhällen, i hvilkas gatuhållning jordbruksfastigheterna inom väghållningsdistriktet ej taga någon del.

Af alla dessa skäl synes det utskottet, som om en lindring i skattebördan för ifrågavarande beskattningsföremål med skäl kan ifrågasättas. I ärendets outredda skick anser sig utskottet ej kunna närmare angifva, i hvad mån och på hvad sätt lindringen bör åvägabringas, utan torde sådant böra göras beroende på en blifvande utredning.

c) Hemställan om förändringar i fråga om grunderna för vägskattens beräkning.

Slutligen har utskottet att behandla den af grefve Hamilton väckta frågan om förändringar i fråga om grunderna för vägskattens beräkning. I detta afseende gäller för närvarande, att den af särskilda nämnden uppskattade kostnad för underhåll af all indelad väg inom distriktet skall, efter afdrag för bidraget af statsmedel, fördelas på de till vägunderhåll in natura förpliktade vägfyrkar, hvarefter det belopp, som enligt denna fördelning på hvarje sådan fyrk belöper, såsom vägskatt påföres hvarje annan vägfyrk. Hvad därutöfver erfordras för bestridande af vägkassans utgifter enligt den fastställda utgiftsstaten påföres samtliga vägfyrkar till lika andel för enhvar af dem.

Häri påyrkades i herr Lundells af grefve Hamilton åberopade motioner vid 1905 års riksdag i hufvudsak den förändring, att hela väghållningskostnaden såväl för vägunderhåll 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 vägfyrkar; samt att en hvar väghållare in natura skulle genom afräkning vid uppbörden af hans vägskatt och öfriga allmänna utskylder bekomma full ersättning för värdet af den honom åliggande naturaprestation, sådan den blifvit af särskilda nämnden uppskattad; samt att följaktligen hvarje sådan tvångsbildning af öfverskott i vägkassan, som afses i 62 §, skulle vara utesluten.

Herr Lundell framhöll i en af berörda motioner, n:o 222, att afsikten med hans förslag vore att, i den mån sådant kunde ske, genom förenklingar i debitering och uppbörd af vägskatt minska kostnaden för väghållningen och därmed äfven själfva skatten samt att förslaget hade till ändamål att minska behovet af de dyra vägdelningarnas upprepande och det oakadt utjämna missförhållanden, som uppkommit eller uppkomma såväl på grund däraf, att man bibehölle en gammal vägdelning, vid hvilken väglotterna utskiftats efter annan grund än den nu gällande, som ock därför att jordbruksfastigheters taxeringsvärden kunde, under det vägdelning bestode, undergå betydande växlingar.

Vidare anförde herr Lundell bland annat: »Det är gifvet, att så länge en vägdelning består, anses en väglottsägare årligen deltaga i vägunderhållet med det belopp, hvartill lottens underhåll af särskilda nämnden senast uppskattats. Enligt väglagens mening däremot bör han deltaga i väghållning med det belopp, som svarar mot hans vägfyrktal, och detta senare belopp kan vara och är ofta nog ibland större, ibland mindre än det mot naturaprestationen svarande. Detta är en af de omständigheter, som framkalla behovet af nya vägdelningar för missförhållandenas aflägsnande, ehuru det vida enklare kunde ske därigenom, att lottägaren debiterades för den på hans vägfyrktal belöpande, för all vägfyrk lika skatten och krediterades för det af särskilda nämnden uppskattade värdet af naturaprestationen. Skillnaden blefve stundom till lottägarens favör, stundom åter till vägkassans, och i båda fallen skedde uppgörelsen dem emellan vid uppbördsstämman.

Denna anordning förutsätter emellertid, att hela kostnaden för naturaunderhållet uppföres i utgiftsstaten jämte årets öfriga utgifter för vägväsendet, samt att statsbidrag jämte andra bidrag eller inkomster införas i inkomststaten.

Skillnaden mellan utgifter och inkomster är hvad som måste inflyta genom vägskatt, hvilken skulle bestämmas genom att nämnda skillnad fördelades på distriktets hela vägfyrktal. Huruledes till äfventyrs brist eller behållning från ett föregående år, bristens delvisa fyllande genom lån m. m. skulle inverka, torde ej behöfva närmare belysas.»

»För egen del måste jag såsom olämplig beteckna en bestämmelse, som nödgär till uttagande af högre skatt än som svarar mot kända och erkända behof, äfven om öfverskottet fonderas intill dess man hunnit utfinna en utväg att använda detsamma. Mig synes vida bättre, för att ej

säga det enda riktiga, vara att ej uttaga *mera* än som behöfs, och detta är hvad som skulle ske vid genomförandet af mitt förslag. Det är sant, att därigenom komme väglottsägare i vissa distrikt att få någon del af sina naturaprestationer ersatt, således en 'lindring' i väghållningen, men per vägfyrk räknadt precis lika stor 'lindring' tillgodokomme enhvar annan väghållningsskyldig genom den lägre vägskatten, d. v. s. att genom antagandet af mitt förslag uppkomme af sig själfvt den i 62 § i utsikt ställda 'lindring af väghållningsbesväret i dess helhet', hvilken med nu gällande beräkning af vägskatt m. m. icke kan beredas utan anlitande af ny vägdelning, för hvilken kostnaden måhända skulle medtaga ett eller annat års 'lindring'. Denna lindring äfven för de beskattningsföremål, som icke deltaga i naturaunderhållet, och som enligt mitt förslag i många fall åstadkommes, har naturligtvis en stor betydelse, då man i vida högre grad än nu påkallar deras bidrag till väghållningen.

Det torde falla af sig själfvt att i de distrikt, där nämnvärda fonder redan bildats, dessa ej böra på en gång realiseras genom att i inkomststaten uppföras under rubrik 'behållning vid årets slut', utan särskildt bokföras för att behandlas enligt 62 §.»

Herr Lundell hemställde därför om sådan ändring i § 60 m. fl.

»att hela den af särskilda nämnden uppskattade årliga väghållningskostnaden, jämte öfriga kostnader, som för kommande år beräknats behöfliga för väghållning och förvaltning, äfvensom utgifter för täckande af brist, räntor och inbetalningar å upptagna lån upptagas i utgiftsstaten,

att i inkomststaten upptagas jämte sådant redan befintligt öfverskott från föregående år, hvilket ej uppkommit därigenom, att den skatt, som påförts andra beskattningsföremål än jordbruksfastighet, inbringat *mera* än ur vägkassan skolat utgifvas, därjämte äfven statsbidrag, bidrag från lands-ting, kommuner eller andra, äfvensom öfriga inkomster af olika slag,

att skillnaden mellan utgifter och inkomster utdebiteras såsom vägskatt lika för all fyrk, vare sig den åsatts jordbruksfastighet eller annat beskattningsföremål,

att den som utgör väghållning in natura — jämte det han debiteras för vägskatt efter sitt fyrktal — äfven krediteras för värdet af den honom åliggande naturaprestationen, hvilket värde vid uppboriden anses såsom inbetalning å såväl vägskatt som å öfriga honom i samma debetsedel påförda utskylder, samt

att till vägkassan levereras hvad som efter denna afräkning återstår

såsom behållning af vägskatten, jämte statsbidrag och öfriga till äfventyrs utfästa bidrag.»

Detta herr Lundells förslag öfverensstämde i hufvudsak icke blott med hvad Kungl. Maj:t i 1889 års proposition föreslagit utan jämväl med de i 1880 års kommittébetänkande och kammarkollegii i anledning af det samma afgifna utlåtande föreslagna bestämmelserna.

Det särskilda utskott, som vid 1889 års riksdag behandlade den kungl. propositionen, afstyrkte emellertid densamma i denna del och föreslog i stället de bestämmelser, som sedermera år 1891, med ett tillägg på grund af det då beslutade statsbidraget, inföto i lagen.

I afgifven reservation yrkade herr Ryding bifall till Kungl. Maj:ts förslag i denna del. Andra Kammaren antog emellertid utskottets förslag, hvilket äfven sedermera, såsom redan är nämndt, vid 1891 års riksdag, med ofvan nämnda tillägg, af båda kamrarna bifölls.

Särskilda utskottet vid 1905 års riksdag anförde i anledning af herr Lundells ofvanberörda motion, n:o 222, hufvudsakligen, att ett bifall till motionen, i hvad den afsåge att möjliggöra vägskattens begränsning efter behovet utan tvång till öfverskottsbildning i vägkassan, icke kunde få någon praktisk betydelse annat än för det jämförelsevis ringa antal distrikt, där uttaxering å jordbruksfastigheternas vägfyrkar icke behöfdes; att öfverskottsbildningen icke utgjorde en fondbildning i egentlig mening utan en temporär uppsamling af medel afsedd att förbrukas så snart som möjligt till godo indirekt och direkt för de skattdragande själfva; att utsikterna att erhålla grundförbättring af vägarna skulle minskas, om anskaffande af medel därtill skulle lämnas beroende af de väghållningsskyldiges eget beslut; att det kunde ifrågasättas, om den fullständigt nya anordning, att hvarje väghållare skulle i likvid med vägkassan erhålla full ersättning för sitt vägunderhåll in natura, en anordning som måste ställa synnerligen stora anspråk på noggrannheten och riktigheten af särskilda nämndens uppskattning, skulle under alla förhållanden kännas rättvis och billig; att det vore tvifvelaktigt, om förslaget skulle medföra en minskning af behovet af nya vägdelningar, då sådana i främsta rummet framkallades af tillkomsten af annat, hvarmed motionen ej ägde sammanhang. Af dessa skäl och då motionärens förslag i själfva verket syntes vara af den djupt ingripande art, att det i alla sina verkningar knappast kunde i sakens dåvarande skick klart bedömas, funne utskottet sig icke böra tillstyrka godkännande af det samma.

Herrar Cederberg, greve Hamilton, E. L. Petersson, Hägglund och Lundell tillstyrkte emellertid i afgifven reservation motionen.

Sedan i Första Kammaren bland andra herr Cederberg yrkat bifall till sin m. fl:s reservation, samt jämväl, af anledning att utskottet icke ansågs hafva ingått på en behandling af frågan om motionens inflytande på de särskilda paragrafernas affattning, yrkande om återremiss framstälts, beslöt kammaren med 81 röster mot 30, som tillföllu utskottets förslag, till utskottet återremittera den första af de paragrafer, som berördes af herr Lundells förslag, hvarefter jämväl öfriga paragrafer, på hvilka förslaget inverkade, återförvisades. Andra Kammaren biföll emellertid utskottets förslag.

Härefter hemställde utskottet, att som sammanjämningsförslag icke lämpligen borde af utskottet afgifvas, förrän båda kamrarna slutligt behandlat lagförslagets samtliga delar, Första Kammaren ville fatta beslut angående ifrågavarande paragrafer, hvilka af Andra Kammaren godkänts utan förändring. Sedan vid frågans förnyade handläggning i Första Kammaren framhållits, att, om kammaren bifölle reservationen, en sammanjämkning skulle blifva omöjlig, hvilket skulle hafva till följd, att jämväl andra af båda kamrarna antagna förändringar i väglagen komme att förfalla, antogs utskottets förslag.

*Utskottets
yttrande.*

Af hvad ofvan anförts torde framgå, att vid väglagens behandling under 1905 års riksdag meningarna rörande nu ifrågavarande ämne varit delade, samt att af formella skäl frågan ej blifvit så omsorgsfullt pröfvad som önskligt varit. De olägenheter, som härledas från de nu gällande bestämmelserna rörande vägskattens beräkning, lära sålunda ej hafva blifvit tillbörligen beaktade.

Hvad själfva saken beträffar, anser utskottet sig böra framhålla, att då enligt lagens bestämmelser den efter statsbidragets frånräknande återstående kostnaden för underhåll af all indelad väg inom ett distrikt skall fördelas på de till underhåll in natura förpliktade vägfyrkarna, hvarefter lika belopp, som därvid belöper på hvarje sådan fyrk, skall såsom vägs-katt påföras hvarje annan fyrk, måste detta i många fall medföra synnerligen olämpliga konsekvenser. Detta gäller särskildt i distrikt, inom hvilka större industri- eller villasamhällen äro belägna eller där eljest ett förhållandevis stort antal till vägunderhåll in natura icke förpliktade vägfyrkar förekomma. Om inom dylika distrikt största delen af de allmänna

vägarna äro till underhåll indelade, komma gifvetvis vida större belopp att uttaxeras än behovet kräfver. Följden häraf blifver då, antingen att penningmedel i oträngdt mål användas på vägnas underhåll och hvad därmed kan sammanhänga, eller att, såsom statistiken utvisar, i sådana distrikt tvångsvis hopas väggassor af onödig storlek. Ett sådant missförhållande skulle ju förebyggas genom bestämmelser i den riktning, som grefve Hamilton i sin motion antydt samt jämväl af Kungl. Maj:t tidigare föreslagits. Ändrades lagen i denna riktning, skulle detta medföra, att, med bibehållande af jämlikheten i skatteväg mellan samtliga vägfyrkar, såväl de till underhåll in natura förpliktade som ock öfriga skattdragande erhöle en välbehöflig lättnad i vägtungan. Och denna obestriddiga fördel torde väl uppväga de olägenheter, hvilka förmenats skola föranledas af den ifrågasatta lagändringen.

Nu är väl sannt, att då, på sätt ofvan antydts, olägenheten af det nu gällande lagstadgandet i hufvudsak berör endast de rikare vägdistriktet, denna olägenhet skulle väsentligen reduceras vid en sådan sammanslagning af samtliga distriktet inom hvart och ett af de olika landstingsområdena, som utskottet under punkt a) af detta moment ifrågasatt, samt att under dylik förutsättning lagändringen måhända blefve öfverflödig. Men då man gifvetvis ej kan förutse, huruvida en dylik sammanslagning af vägdistrikt kommer till stånd, finner utskottet sig ej kunna underlåta att äfven uti ifrågavarande hänseende påkalla erforderlig utredning.

På grund af hvad sålunda under detta moment anförts får utskottet hemställa,

att Riksdagen i anledning af herrar August Petterssons och Lindblads inom Första Kammaren väckta motioner n:is 3 och 37 samt senare delen af grefve Hamiltons inom Andra Kammaren väckta motion n:o 69 måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t taga under öfvervägande, huruvida lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet bör i så måtto ändras:

a) att i fall, då sådant befinnes önskligt, väghållningsdistriktet må kunna utvidgas till att omfatta landstingsområdena;

b) att någon lindring beredes med afseende å den vägskatt, som enligt 59 § momenten c) och d) i väglagen hvilar å »annan fastighet» och inkomst, då fastighetens taxeringsvärde samt inkomstbeloppet ej öfverstiga visst belopp; samt

c) att grunderna för vägskattens beräkning förändras i syfte att förebygga utdebitering tvångsvis af högre vägskatt än behovet påkallar,

äfvensom att Kungl. Maj:t måtte för Riksdagen framlägga de förslag till ändringar i väglagen, hvartill detta öfvervägande kan gifva anledning.

Stockholm den 19 april 1909.

På sammansatta stats- och lagutskottets vägnar:

T. ZETTERSTRAND.

Reservationer:

Beträffande moment I punkt a af herr *Wiklund*, som åberopade sin reservation i ärendet vid 1908 års riksdag, så lydande:

»Den omständigheten, att underhållet af de allmänna vägarne på landet verkstälts af enskilda, innebär icke något bevis för att berörda underhåll icke skulle vara en statsuppgift. Man kan tvärtom påstå att redan vid den tid, då detta förhållande uppkom, ansågs vägunderhållet vara en statsangelägenhet, hvars fyllande emellertid fördelades mellan landets jordägare. På grund af dåvarande förhållanden hade man skäl antaga, att härigenom skulle en jämn och rättvis fördelning af vägbördan åstadkommas. Genom bestämmande af vägunderhållets utgörande in natura afsåg man därjämte att för jordägarne anvisa den lindrigaste formen för fyllande af berörda statsbehof. Ej heller under senare tid har man kunnat förneka vägunderhållets natur af statsuppgift. Ett erkännande häraf torde väl få anses ligga i det förhållandet, att staten redan nu lämnar $\frac{3}{20}$ -delar

af den uppskattade underhållskostnaden samt dessutom bidrag till synnerligen hårdt betungade väghållningsdistrikt.

Den utredning, som uti föreliggande motion åstadkommits, visar emellertid, att hittills vidtagna åtgärder icke äro tillfyllest. Uppenbart torde vara, att berörda åtgärder icke äro ägnade att i någon afsevärd mån lätta den tryckande skattebördan, som vägunderhållet utgör för landsbygdens innevånare. Lika litet äro de ägnade att i verksammare grad utjämna den orättvisa fördelningen af denna skattebördan. Utom hvad motionen i denna del innehåller, torde böra erinras om den ökning i den ojämnas fördelningen af väghållningsbesväret, som föranledes af de olika afstånden till vägskiiftena för dem underhållet in natura åligger. De företeelser, som i motionen finnas omförmälda såsom följder af nuvarande missförhållanden, synas mig icke böra underskattas.

Fullständigt undanröjande af berörda missförhållanden torde icke kunna ske, utan att staten öfvertager hela kostnaden för väghållningsbesväret på landet. Därigenom öppnas möjlighet ej allenast till en jämn och rättvis fördelning af vägbördan efter hvars och ens förmåga att bära den, utan äfven till ett nedbringande af den totala kostnaden för vägunderhållet. Med ett väl afvägdt entreprenadsystem, där frivillig öfverenskommelse ej kan träffas om vägunderhållet, torde detta säkerligen kunna ställas ännu billigare än under nuvarande förhållanden. En öfverflyttning på statskassan af kostnaderna för vägunderhållet lärer ock allenast vara ett fullföljande af en princip, som staten redan erkänt vara riktig.

Det må nu visserligen medgifvas, att frågan om väghållningsbesvärets utgörande på landet nyligen varit föremål för statsmakternas beslut och att det vid sådant förhållande kan ifrågasättas, om skäl förefinnas att redan nu vidtaga ytterligare åtgärder, men å andra sidan torde ej få förbises, att nu gällande bestämmelser näppeligen kunna betraktas annat än såsom en öfvergångsform.

De synpunkter, som utskottet framhållit, äro visserligen beaktansvärda, men synas i allt fall icke innebära tillräckliga skäl för uppskjutande af en fråga, hvars lösning skulle på ett i största möjliga grad rättvist sätt utjämna och fördela vägbördan.

Ehuru motionärens förslag i vissa hänseenden ansluter sig till nu gällande bestämmelser, torde emellertid en afsevärd omläggning angående väghållningsbesvärets utgörande erfordras för ernående af det mål, som motionären åsyftar. Den utredning, som bör föregå ett beslut i dessa

delar, lärer säkerligen icke annat än genom Kungl. Maj:ts försorg stå att vinna,

På grund däraf och hvad i öfrigt anförts får jag hemställa,

att Riksdagen i anledning af förevarande motioner ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t låta utarbета och för Riksdagen framlägga förslag därom, att kostnaderna för väghållningsbesväret å landet må af staten öfvertagas eller af statsmedel bestridas.»

Beträffande moment I punkt b af herrar *Wiklund* och *Svallingsson*, som inom utskottet yrkat bifall till motionärernas framställningar.

Beträffande moment II punkt a af herrar *Paulson*, *Wiklund* och *Esbjörn Persson*, som inom utskottet yrkat afslag å motionen.

Det skulle antecknas, att herr *Lindhagen* ej deltagit i ärendets behandling inom utskottet.
