

Nr 66.

Ankom till Riksdagens kansli den 19 april 1910, kl. 8 e. m.

Utlåtande, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående statens öfvertagande af kostnaderna för väghållningsbesvärets utgörande å landet m. m.

(2:a A.)

I en inom Andra kammaren väckt, till jordbruksutskottets behandling öfverlämnad motion (nr 13) har grefve *R. G. Hamilton* hemställt, att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte låta utarbета och för Riksdagen framlägga förslag därom, dels att kostnaderna för väghållningsbesvärets utgörande å landet må af staten öfvertagas eller af statsmedel bestridas, dels ock att, under tiden intill dess staten sålunda helt och hållet påtagit sig vägunderhållet, med höjning af statsbidraget grunderna för vägskattens beräkning må ändras i uti motionen närmare angifven riktning.

Till stöd för framställningen har anförts följande:

»Uti en vid 1909 års riksdag väckt motion (nr 69) hemställde jag, att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte låta utarbета och för Riksdagen framlägga förslag därom, dels att kostnaderna för väghållningsbesvärets utgörande å landet måtte af staten öfvertagas eller af statsmedel bestridas, dels ock att, under tiden intill dess staten sålunda helt och hållet påtagit sig vägunderhållet, med höjning af statsbidraget grunderna för vägskattens beräkning måtte ändras i den riktning, som angifves uti två af herr P. O. Lundell vid

1905 års riksdag inom Andra kammaren väckta motioner (nr 206 och 222). Till stöd för denna min motion anförde jag hufvudsakligen följande.

Till en början erinrade jag om, 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 vägskatten — äro ej blott inom olika delar af landet, utan jämväl inom olika kommuner eller distrikt i samma landsända. Till belysande af dessa missförhållanden åberopade jag en del siffror och exempel, hämtade från tillgängliga statistiska publikationer. Vidare påpekade jag, hvarthän de anmärkta missförhållandena ledde: stegrad emigration, jordbruksarbetarnes flykt från jordbruksarbetet och öfvergång till industrien, stora svårigheter för jordbrukarna m. m. De drygaste skatterna på landsbygden, vägskatten och skatterna för kyrkliga ändamål samt för folkundervisning och fattigvård, vore icke att betrakta såsom kommunala besvär, utan såsom besvär af mera allmän beskaffenhet. Hvad vore då naturligare, än att de öfvertoges af staten? Den omständigheten, att staten redan nu i ej ringa mån lämnade medel till bestridandet af kostnaderna för vägunderhållet, visade för öfrigt, att dess verkliga karaktär af en statens angelägenhet på sätt och vis vunnit statsmakternas erkännande. En ändring i nu rådande skatteförhållanden vore synnerligen önskvärd och ett viktigt steg till ändamålets vinnande syntes vara att låta staten öfvertaga utgifterna för väghållningen på landet.

Första delen af min omförmälda motion gick ock ut på, att Riksdagen skulle hos Kungl. Maj:t anhålla om utarbetande och framläggande af förslag i sist angifna syfte. Då det emellertid, äfven vid bifall därtill, sannolikt skulle dröja flera år, innan staten komme att ensam svara för kostnaderna för vägunderhållet på landet, hade det synts mig, som om, intill dess detta skedde, grunderna för vägskattens beräkning borde något ändras, och hade jag därvid tänkt mig, att ändringen borde gå i den riktning, som angifves uti omförmälda två af herr P. O. Lundell vid 1905 års riksdag inom Andra kammaren väckta motioner (nr 206 och 222). Herr Lundells förslag innebar hufvudsakligen, att hela väghållningskostnaden såväl för vägunderhållet in natura som eljest inom ett distrikt skulle sammanslås i en summa; att hvad däraf efter afdrag 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 uppbörderna 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 hade jag ansett böra tillämpas under tiden till dess staten helt och hållet öfvertagit vägunderhållet.

Denna min motion mottogs från många håll inom Riksdagen och ute i landet med välvilja, och churu den icke vann Riksdagens bifall, tvekar jag dock icke att ånyo inför Riksdagen framkomma med enahanda yrkanden som i min förra motion, och tillåter jag mig därvid att åberopa hvad jag till stöd för densamma anfört.

Obestridligen är det af den allra största vikt för vårt land att få de i det föregående antydda svåra missförhållandena botade, och enligt min mening skulle ett bifall till motionen innebära ett betydelsefullt steg i riktning mot målet.

Rörande olikheten i skatternas storlek inom olika orter tillåter jag mig hänvisa till hvad jag i min förberörda motion anfört. Denna olikhet synes hafva en tendens att snarare ökas än minskas. Härtill bidrager ock den omständigheten, att på senare år tätare bebyggda samhällen på landet bryta sig ut ur landskommunen och öfvergå till städer. Ett kraftigt bidragande skäl därtill är ofta nog, att de vilja undandraga sig att bidra till landskommunens vägunderhåll, som då gifvetvis kommer att drabba de återstående väghållningsskyldige så mycket hårdare.»

I.

Motionen afser först och främst *statens öfvertagande af kostnaderna för vägunderhållet på landet.*

Statens öfvertagande af kostnaderna för vägunderhållet på landet.

I enahanda syfte har grefve Hamilton väckt motioner vid 1908 och 1909 års riksdagar.

Sammasatta stats- och lagutskottet, till hvars behandling frågan vid båda tillfällena hänsköts, yttrade år 1908 följande:

»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

1908 års sammansatta stats- och lagutskott.

mer en vanligt omfattande statsekonomisk 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 läser 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 därpå 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 statsbidrag 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 spørgsmålet 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. Behovets 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 väghållningsskyldige, 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 ut-

skottets 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 bevillning för 1907 uppgick till 4,849,102 kronor, utan att motsvarande fördel bereddes 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 aflägsat 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 befinna sig i denna gynnsamma ställning, utan för hvilka väghållningsskyldigheten tvärtom utgör en synnerligen besvärande tunga, anser utskottet, att man inlagit på en rätt väg genom att understödja de af väghållningsbesväret mest tryckta distrikten.»

Motionen afslogs af båda kamrarne vid 1908 års Riksdag.

Vid frågans behandling i sammansatta stats- och lagutskottet vid 1909 års Riksdag förklarade sig utskottet i allo dela den af utskottet vid föregående årets Riksdag uttalade mening och blef, i enlighet med utskottets hemställan, motionen i nu omhandlade del af båda kamrarne afslagen.

1909 års
sammansatta
stats- och lag-
utskott.

Jämväl jordbruksutskottet delar den sålunda uttalade mening om olämpligheten af statens öfvertagande af kostnaderna för vägunderhållet i dess helhet och kan sålunda icke förorda motionen i denna del.

Jordbruks-
utskottet.

II.

I motionens andra del hemställer grefve Hamilton att, under tiden intill dess staten helt och hållet påtagit sig vägunderhållet, *ändring i grunderna för vägskattens beräkning* måtte vidtagas på sätt herr P. O. Lundell föreslagit i motioner vid 1905 års Riksdag.

Förändring
i fråga om
grunderna för
vägskattens
beräkning.

Samma förslag har väckts af grefve Hamilton vid 1908 och 1909 års Riksdagar. Sammansatta stats- och lagutskottet vid sistnämnda Riksdag yttrade i denna fråga följande:

1909 års
sammansatta
stats- och
lagutskott.

»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 väg-

underhåll 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 behofvet 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 behofvet 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 väggkassans, och i båda fallen skedde uppgörelsen dem emellan vid uppborädsstämman.

Denna anordning förutsätter emellertid, att hela kostnaden för natura- underhållet 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 väggskatt, hvilken skulle bestämmas genom att nämnda skillnad fördelades på distriktets hela väggfyrtal. 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 nödgar 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 väggfyrt räknadt precis lika stor 'lindring' tillgodokomme enhvar annan väghållningsskyldig genom den lägre väggskatten, d. v. s. att genom antagandet af mitt förslag uppkomme af sig själf den i 62 § i utsikt ställda 'lindring af väghållningsbesväret i dess helhet', hvilken med nu gällande beräkning af väggskatt m. m. icke kan beredas utan anlåtande af ny vägdeltning, 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 själf 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 landsting, 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 uppbördens 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, inflöto 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, nr 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 detsamma.

Herrar Cederberg, grefve 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 framställt, beslöt kammaren med 81 röster mot 30, som tillfölo 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.

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 vägs kattens 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 här af blifver då, antingen att penningmedel i oträngdt mål användas på vägarnas underhåll och hvad därmed kan sammanhänga, eller att, såsom statistiken utvisar, i sådana distrikt tvångsvis hopas vägkassor 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 erhöles en välbehöflig lättnad i vägtungan. Och denna obestridliga fördel torde väl uppväga de olägenheter, hvilka förmenats skola föranledas af den ifrågasatta lagändringen.»

1909 års sammansatta stats- och lagutskott fann sig fördenskull icke kunna underlåta att uti ifrågavarande hänseende påkalla erforderlig utredning och hemställde, att Riksdagen måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes taga under öfvervägande, huruvida lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet borde i så måtto ändras, att grunderna för vägs kattens beräkning förändrades i syfte att förebygga utdebitering tvångsvis af högre vägs katt än behovet påkallade.

Första kammaren afslog utskottets hemställan, hvaremot Andra kammaren med 126 röster mot 71 biföll utskottets förslag. Förslaget förföll alltså.

Jordbruksutskottet för sin del finner icke herr Lundells omförmälda förslag medföra sådana fördelar, att utskottet anser sig böra gifva sitt understöd åt nu förevarande motion i dess senare del.

Den omständighet att till följd af lagens föreskrifter om vägskattens utgående öfverskott uppkommer i väggassorna uti en del väghållningsdistrikt, hvilka öfverskott endast må användas till grundförbättring af vägarna och, sedan de därför icke vidare erfordras, till lindring af väghållningsbesväret i dess helhet, synes utskottet icke vara ett sådant missförhållande, att en lagändring däraf påkallas. Sådana öfverskott uppkomma nämligen hufvudsakligen i distrikt, där antalet af dem, som bidraga kontant till vägunderhållet, är i förhållande till väghållarna synnerligen stort, och där till följd af trafikintensiteten och andra förhållanden vägomläggningar och andra dyrbara arbeten ofta erfordras. Fördelen af att kunna till bestridandet af kostnaderna för sådana arbeten använda en genom årliga smärre utdebiteringar åstadkommen kassa i stället för att nödgas upptaga lån eller på en gång verkställa för de mindre inkomsttagarna vida känbarare utdebiteringar synes utskottet ligga i öppen dag. Visserligen må erkännas, att häremot kan göras den invändning, att, äfven vid ett genomförande af herr Lundells förslag, hinder icke möter för ett väghållningsdistrikts intressenter att, där de sådant själfva vilja, för framtida behof af den art, hvarom nyss nämnts, genom utdebitering fondera medel. Men att så skulle komma att ske, torde vara mindre troligt. Tvärtom håller utskottet före, att vägskatten skulle komma att hållas nere i det för nödigt vägunderhåll minsta möjliga, och då större vägarbeten, såsom grundförbättring af vägarna och dylikt, icke längre kunde undvikas, komme många af de skattdragande att hårdare drabbas af utgifter för under gångna år eftersatt vägförbättrings- och vägunderhållsarbete.

Enligt hvad utskottet har sig bekant, har redan nu med lagens nuvarande lydelse möjlighet förefunnits för vägdistrikt att hindra öfverskotts onödiga hopande i väggassan; och då denna utväg alltjämt står öppen, kan densamma med skäl förordas till användning äfven af andra vägdistrikt.

På grund af hvad ofvan anförts, får utskottet hemställa,

I. att grefve Hamiltons förevarande motion, i hvad den angår statens öfvertagande af vägunderhållet på landet, icke må af Riksdagen bifallas; samt

II. att samma motion i öfrigt icke heller må af Riksdagen bifallas.

Stockholm den 19 april 1910.

På jordbruksutskottets vägnar:

THEODOR ODELBERG.

Reservation:

vid mom. I:

af herrar *G. Jansson*, *grefve R. G. Hamilton*, *G. A. E. Kronlund*, *S. Linders* och *P. N:son Bosson*, hvilka anför:

»Det torde icke kunna förnekas, att stor ojämnhet å olika orter råder i fråga om utgörande af kostnaderna för vägunderhållet på landet och att en rättvisare fördelning däraf är ur flere synpunkter högeligen önskvärd. En utjämning af vägtungan skulle gifvetvis bäst åstadkommas, om staten öfvertog vägunderhållet eller bestrede kostnaderna därför. Men då saken synes oss vara af den vikt, att en noggrann utredning i ämnet bör ju förr dess hellre igångsättas, få vi hemställa,

att Riksdagen måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t låta utreda, huruvida och på hvad sätt en rättvisare fördelning af kostnaderna för underhållet af allmänna vägarna på landet än den nuvarande må kunna åstadkommas, och därvid särskildt taga i öfvervägande möjligheten af att staten öfvertager nämnda underhåll eller bestrider kostnaderna för detsamma, samt därefter för Riksdagen framlägga det förslag, hvartill en sådan utredning må föranleda.»

vid mom. II:

af herrar *P. O. Lundell, G. Jansson, grefve R. G. Hamilton, G. A. E. Kronlund, S. Linders* och *P. N:son Bosson*, hvilka ansett, att utskottets yttrande och förslag bort hafva följande lydelse:

Herr Lundells omförmälda förslag afser till en början att vinna, det alla till naturaunderhåll indelade fastigheter i ett distrikt städse skola vara i förhållande till taxeringsvärdena lika belastade. Detta är icke fallet i de distrikt, där ny vägdelning efter väglagens tillkomst ännu ej ägt rum, ej heller där förhållandet mellan de indelade fastigheternas taxeringsvärden rubbats, efter det väg delats enligt nu gällande lag.

Det väsentligaste i förslaget är emellertid vägskattens afpassande efter behovet och förhindrandet af tvångsbildning af kassor. Många väghållningsdistrikt finnas nämligen, där den mot naturaunderhållet svarande vägskatten, påförd de med endast penningar bidragande, tillför vägkassan belopp, som väsentligt öfverstiga de kontanta utgifterna.

Det särskilda utskott vid 1905 års riksdag, som till behandling förehade Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändring i vissa delar af lagen den 23 oktober 1891 om väghållningsbesvärets utgörande på landet och som i sammanhang därmed utlät sig rörande herr Lundells åberopade motion, anförde, att förslaget om vägskattens begränsning efter behovet utan tvång till öfverskottsbildning i vägkassan icke kunde få någon som helst praktisk betydelse annat än för sådana distrikt, där någon uttaxering å de in natura underhållsskyldiges vägfyrkar icke behöfdes. Antalet af sådana distrikt utgjorde år 1900 endast 54 af landets 368. Särskilda utskottet yttrade, att det naturligtvis icke låte sig med någon grad af säkerhet beräknas, huruvida någon ökning af detta antal vore att emotse, men att motsatsen likaväl skulle kunna antagas. Enligt inom jordbruksdepartementet upprättad statistisk tabell rörande allmänna väghållningsbesväret på landet under år 1908 har emellertid antalet sådana distrikt ökats till 106.

Af samma statistik för åren 1906—1908 framgår, att antalet vägkassor med behållning öfverstigande 10,000 kr. utgjort 25 vid slutet af år 1906, 24 vid slutet af år 1907 och 30 vid slutet af år 1908. Sammanlagda beloppet af vägkassorna utgjorde vid utgången af

år 1906	kr.	830,710: 56
» 1907	»	1,137,531: —
» 1908	»	1,530,294: —

Har man förut ställt sig tveksam, huruvida lagstiftarens åtgärd erfordras till förhindrande af denna tvångsbildning af väggassor, synes det utskottet af nyss anförda siffror nu uppenbart, att en lagändring i sådant syfte bör vidtagas.

En utredning i det uti motionens senare del angifna hänseende synes alltså utskottet vara af behovet påkallad.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt får utskottet hemställa,

att, i anledning af förevarande motion, Riksdagen 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 hvad densamma afser grunderna för vägskattens beräkning ändras i syfte att förebygga utdebitering tvångsvis af högre vägskatt, än behovet påkallar samt därefter för Riksdagen framlägga det förslag, som häraf kan föränledas.

Det skulle här antecknas, att herr *D. Persson* icke deltagit i ärendets slutbehandling inom utskottet.
