

Nr 69.

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 revision af lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.

(2:a A.)

I en inom Andra kammaren väckt, till jordbruksutskottets behandling öfverlämnad motion (nr 167) har herr *Olof Olsson* i Kullenbergstorp hemställt, att Riksdagen måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes taga i öfvervägande, huruvida, efter skedd utredning, lagen om väghållningsbesvärets utgörande på landet borde undergå revision, äfvensom att Kungl. Maj:t måtte för Riksdagen framlägga de förslag, hvar till detta öfvervägande kunde gifva anledning.

Till stöd härför har anförts följande:

»Vid sistlidne års riksdag förelågo till behandling ett stort antal motioner om större och mindre ändringar i lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet, den 23 oktober 1891. Det sammansatta utskott, som behandlade frågan, hemställde dels om afslag å åtskilliga motioner och dels om bifall till en skrifvelse till Kungl. Maj:t rörande förändringar i lagen om allmänna vägar. Ingendera motionen, ej heller utskottets hemställan om skrifvelse till Kungl. Maj:t vann Riksdagens bifall. Det stora antalet motioner, huru olikartade de än voro, samt diskussioner i Riksdagen, särskildt i Andra kammaren, visade dock oförtydbart, att stora och betänkliga brister vidlåda väglagen. Det enda skäl, som anfördes för att ingen förändring i väglagen borde ske var, att lagen så nyligen reviderats. Detta skäl kan dock omöjligen vara afgörande i och för sig, då man ej afhjälper brister genom att låta dem blifva gamla.

Bih. till Riksd. Prot. 1910. 8 Saml. 30 Häft. (Nr 69—70).

Knappast någon lag i ekonomiska ting har framkallat så mycket missnöje, klander och kritik som den nuvarande väglagen. Lagens brister kunna ej afhjälpas genom små förändringar i en och annan paragraf, utan en genomgående revision får nog tillgripas. Att en sådan revision endast kan utföras af Kungl. Maj:t, är själfklart.

Diskussionen om väglagen i Andra kammaren lämnade, om än besluten utfölle i negativ riktning, dock en god ledning om de grunder i lagen, som ej böra förändras. Förslaget om att staten skulle öfvertaga hela underhållet af allmänna vägar å landet leder ovillkorligen till så stora kostnader och sådana konsekvenser, att det ej bör bifallas. Skulle allmänna vägarna på landsbygden öfvertagas af staten, finge man nog äfven taga åtskilliga hufvudgator i städerna med, eljest blefve ju ej något sammanhang med statens vägnät. Att städerna ensamt skulle bekosta underhållet af förbindelserna i städerna mellan statens vägnät å landsbygden, vore väl knappast fullt rättvist. Skulle däremot staten bekosta dessa förbindelser, komme man in på olösliga uppgifter. Förslaget, att väghållningsdistrikten skulle utvidgas så, att de i regel omfattade ett helt län, skulle, heter det, verka utjämnande på bidragen till vägunderhållet. Denna utjämnning blefve dock mera skenbar än verklig. Endast de, som bidraga med penningar, vunno utjämnning, däremot de, som skulle utgöra natura-underhållet, finge i regel längre afstånd till sina vägar. Skulle natura-underhållet å vägarna delas som nu häradsvis, något, som framhölls under diskussionen, blefve det synnerligen ojämn fördelning häradena emellan, äfvensom mellan de, som utgöra naturaunderhåll, och de, som bidraga med penningar. Förvaltningen blefve ock synnerligen tungrodd. En ny vägdelning toge en tid af en mansålder; redan med nuvarande väghållningsdistrikt tog vägdelningen i Luggude härad en tid af 17 år. Huru lång tid skulle det taga i ett helt län? Förslaget om länen som väghållningsdistrikt är ännu mera opraktiskt än förslaget om statens öfvertagande af vägarna, hvadan det ej heller bör bifallas.

Af en talare framhölls under diskussionen i Andra kammaren, att köpingar och municipalsamhällen böra, beträffande underhållet af allmänna vägar, likställas med städerna. Att detta äger fog för sig och bör tillmötesgås, kan ej bestridas. Dessa samhällen komma ej ekonomiskt att stå ut med att betala vägs katt och äfven bekosta vägarnas förändring till gator. Ständiga kollisioner uppstå äfven vid dessa förändringar mellan samhällen i fråga och väghållningsskyldige; ju förr en annan ordning inträder, desto bättre. Skall denna förändring i köpingars och municipalsamhällets väg-

hållningsskyldighet komma att genomföras, är dock absolut nödvändigt, att statens bidrag till väghållningsdistrikten ökas så, att ökningen utgör en kompensation för distriktets minskning af inkomsten vid förändringen.

Frågan om statens bidrag till väghållningsdistrikten är obestridligen kärnpunkten i alla förslag om allmänna vägars underhåll. Detta bidrag bör ställas så, att staten lättar relativt mest, där bördan är tyngst, dock bör tillses, att väghållningsdistriktet alltid har intresse af, att kostnaderna för vägarna ej blifva oskäligt stora. Dessa bägge mål kunna samfällt vinnas, endast om statens bidrag utgår efter en glidande skala. Gifvetvis bör statens bidrag utgå för såväl underhåll af väg, då marken är bar, som vinterväghållning, kostnad för broar m. m., d. v. s. allt vägunderhåll, då kostnaden drabbar distriktet lika väl för det ena ändamålet som det andra. Det synes mig som statens bidrag lämpligen borde utgå för den del af distriktets vägunderhåll, som pr vägfyrk belöper sig till 1—20 öre med 20 %, för 21—40 öre med 40 %, för 41—60 öre med 60 % och för öfver 60 öre med 80 %. Måhända en blifvande utredning visade, att man finge något jämkä dessa siffror, hvilket i så fall bör ske. Såvidt jag kunnat finna, skulle statens bidrag efter detta förslag uppgå till i medeltal mellan 30—35 % af kostnaden för vägunderhållet. Något särskildt anslag för lättande af synnerligen hårdt betungade distrikts bördor behöfdes ej, det hela verkade på alla punkter så, att utjämningen blefve bättre än genom något annat förslag och statens bidrag hölles inom rimliga gränser. (Se bilagan.)

Beträffande särskilda beskattningsföremåls deltagande i kostnaden för vägunderhållet är ju meningen, att den bör utgå efter den nytta de anses hafva af allmänna vägarna. Om å till naturaunderhåll förpliktade jordbruksfastigheter åsattes som nu en fyrk eller vägtal för 100 kronors taxeringsvärde, hvilket motsvarar, enligt nuvarande beräkning, 6 kronors inkomst, synes i regel en vägfyrk för 30 kronors annan beskattningsbar inkomst vara lämplig. Å annan fastighet bör skillnad äga rum mellan fabriker och andra därmed jämförliga inrättningar och bostadshus. För de förra bör en vägfyrk i regel åsättas för 100 kronors taxeringsvärde, för de senare bör en vägfyrk åsättas 300 kronors eller möjligen, som först var gällande, 400 kronors taxeringsvärde. Skulle någon lättnad anses skälig för vissa slag af fabriker, kan sådan lättnad äfven ske, dock torde ej närmare behöfva bevisas, att fabriker i regel hafva mera behof af allmänna vägar än jordbruk med lika taxeringsvärde. Att näringar nu finnas, som ej hafva någon nytta af de allmänna vägarna, kan ej bestridas. En

sådan näring är rederirörelsen, vare sig den drifves som vanligt rederi eller bolag. Denna näring bör helt befrias från vägskatt, helst den utgör relativt mera skatter och afgifter än andra näringar. Vägskatten drifver ock all rederirörelse från landsbygden till städerna, hvilket är för landsbygden i många hänseenden skadligt. Måhända äfven någon annan näring finnes, som äfven bör helt befrias för eller hindras vid utgörande af vägskatt.

Skulle lindring i vägskatten för smärre inkomsttagare beredas, fordrar väl konsekvensen, att äfven smärre fastigheter medgifvas lindring. Sådana fastigheter uppstå nästan dagligen genom ägostyckning, i verkligheten äro de ofta endast tomter, oaktadt de åsättas mantal. Helt säkert kommer detta slags ägostyckning att i framtiden bereda stora svårigheter i skattehänseende. För den händelse att lindring medgifves i vägskatten, bör den ske synnerligen varligt, så att man ej skjuter öfver målet.

Vid väglagens revision bör äfven tillses, att sådana bestämmelser intagas i lagen, att väghållningsdistrikt ej formellt behöfver debitera högre vägskatt, än som erfordras för utgifternas bestridande.

Väglagens bestämmelser om hvilka vägar, som skola ingå som allmänna, äro nog i hufvudsak riktiga, endast uttrycket »och annan därmed jämförlig väg» kunde utbytas mot någon mera klar bestämmelse. Det bästa vore nog, att tillvaron af så stor allmän trafik å en väg, att den betydligt öfverstege enskild trafik å samma väg, skulle berättiga till att vägen intoges som allmän. Med enskild trafik å väg afses då de fastigheters, som äro belägna vid vägen, trafik å densamma. Kunde nuvarande uttrycket utbytas mot något mera klart, vore det synnerligen önskvärdt, emedan det åstadkommit stora ojämnheter i tolkningen om hvilka vägar, som skola ingå som allmänna.

Jag tror mig härmed hafva angifvit de hufvudsakliga ändringar i väglagen, som behöfvas; dock är ej därmed uteslutet, att en blifvande utredning kan visa behof af ändring i smärre detaljer i andra delar af samma lag.»

Enligt en vid motionen fogad bilaga skulle fördelning af kostnaden för underhåll af allmänna vägar å landet enligt motionärens förslag ställa sig sålunda:

Hela kostnaden för vägunderhållet, öre pr vägfyck	Statens bidrag, öre pr vägfyck	Väghållningsdistriktets bidrag, öre pr vägfyck
10	2	8
20	4	16
30	8	22
40	12	28
50	18	32
60	24	36
70	32	38
80	40	40
90	48	42
100	56	44
110	64	46
120	72	48
130	80	50
140	88	52
150	96	54

O. S. V.

Såsom motionären anmärker, har gällande väglag varit föremål för mycket missnöje och klander; och detta torde väl, då det härvidlag gäller ett besvär, hvilket så ingriper i vår allmoges ekonomi som väghållningsbesväret, ligga i sakens natur. Delvis torde missnöjet vara befogadt och utskottet vill därför icke förneka, att en revision af väglagen kunde vara önskelig. För närvarande torde det dock vara synnerligen svårt om ens möjligt att angifva, i hvilken riktning en sådan revision lämpligen skulle gå. Visserligen har efter 1905 års revision af väglagen förslag om ändringar i samma lag vid åtskilliga tillfällen varit föremål för Riksdagens behandling, men då därvid synnerligen skiljaktiga meningar gjort sig gällande, kan utskottet icke dela den uppfattning, som motionären synes hysa, att ledning vid en förnyad lagrevision skulle kunna hämtas ur Riksdagens förhandlingar i dithörande frågor. Ej heller torde hvad eljest i ämnet förkommit lämna nödig ledning i berörda afseende. Sådan torde enligt utskottets förmenande ej stå att vinna annat än genom en tids ytterligare erfarenhet på ifrågavarande område utöfver den redan vunna. Då utskottet sålunda ej ser sig i stånd att ens i största allmänhet angifva grunddragen af en lämpligare ordning än den nuvarande för upprätthållandet af den för samhället och den enskilde lika nödvändiga allmänna samfärdseln, anser utskottet

Utskottet.

sig ej kunna biträda föreliggande, en allmän revision af väglagen åsyftande förslag.

Vid sådant förhållande finner utskottet sig sakna anledning att närmare ingå på motionärens särskilda önskemål, i all synnerhet som utskottet beträffande frågan om statens bidrag till väghållningsdistrikten, hvilken fråga motionären synes tillmäta synnerligen stor betydelse i förevarande afseende, i annat utlåtande af denna dag (nr 67) framställt förslag om ändring af därutinnan nu gällande föreskrifter, gående ut på en höjning af bidraget från $\frac{3}{20}$ till $\frac{1}{6}$ af den uppskattade kostnaden för underhållet af allmän väg, bro och färja. Utskottet vill endast i detta sammanhang framhålla, att genom en sådan höjning af statsbidraget en afsevärd lindring af vägtungan uppenbarligen skulle beredas de väghållningsskyldige och att hvad utskottet för nämnda ändamåls vinnande sålunda föreslagit förefaller utskottet enklare än hvad motionären i samma syfte förordat, en fördel som särskildt inom ifrågavarande lagstiftningsområde ej bör underskattas.

Slutligen anser sig utskottet med anledning däraf, att i motionen gifvits uttryck för den uppfattningen, att de särskilda beskattningsföremålen deltagande i kostnaden för vägunderhållet skulle utgå efter den nytta, de ansåges hafva af allmänna vägarna, erinra att detta endast delvis öfverensstämmer med gällande stadgande i ämnet, § 6 i väglagen. Vid nämnda lagrums tillkomst togs nämligen hänsyn jämväl till beskattningsobjektens skatteförmåga, en grundsats, som närmare utvecklats i den riksdagsskrifvelse och den proposition, som föranledde 1905 års revision af väglagen.

På grund af hvad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att förevarande motion icke må till någon Riksdagens vidare åtgärd föranleda.

Stockholm den 19 april 1910.

På jordbruksutskottets vägnar:

THEODOR ODELBERG.

Reservation

af herrar *E. A. Lindblad*, *A. H. Fahlén* och *E. G. H. Åkerlund*, hvilka anført:

»I likhet med hvad utskottet i annat denna dag afgifvet utlåtande uttalat, anse vi, att det icke bör komma i fråga, att staten öfvertager kostnaderna för vägunderhållet. Fastmera bör fasthållas vid hittills gällande grunder för såväl vägunderhållets utgörande å landet som gatuunderhållet i städerna, eller att dessa skola fortfarande vara att hänföra till kommunala angelägenheter. De årligen återkommande framställningarne om höjning af statens bidrag för vägunderhållet synas oss närmast vara ett led i sträfvandena att, om ock endast småningom, helt öfverflytta detta besvär på staten och böra därför icke kunna tillstyrkas utan garantier mot en allt fortgående utveckling i sådan riktning.

Vi hålla ock före, att statens bidrag till vägunderhållet böra i första rummet afse en måttfull reglering och utjämning af denna börda och därför så fördelas, att lindring företrädesvis kommer sådana vägdistrikt till del, där vägbördan är mer än vanligt tryckande, utan att dock däraf får föränledas, att intresset för utgifternas begränsning till minsta möjliga motverkas eller upphäfves.

En utväg för tillgodoseende af dessa synpunkter synes oss erbjudas i det uppslag, som gifvits af hr O. Olsson i Kullenbergstorp. Detta uppslag är värdt beaktande.

Utan att biträda motionärens uttalanden i öfrigt anse vi, att hans förslag om statsbidragets fördelning efter en glidande skala bör göras till föremål för en närmare utredning. Härvid bör fasthållas, att staten blott lämnar bidrag till sommarvägunderhållet.

Huruvida den af motionären tänkta progressionen är den lämpligaste, kan sättas i fråga. Måhända kan man tänka sig en skala med något lägre statsbidrag och mindre hastigt fortgående stegring, hvarvid faran af en högt uppdrifven kostnadsberäkning motverkas.

Statsbidraget kunde beräknas sålunda, att för hvad som pr vägfyck belöper sig till 1—20 öre lämnas statsbidrag med 20 %, för den del af kostnaden, som faller mellan 21—50 öre med 30 %, för den del af kostnaden, som faller mellan 51—80 öre, med 40 % samt för öfverstående del af kostnaden med 50 %.

Motionärens förslag utvisade en proportion mellan statsbidrag och distriktets bidrag enligt följande tabell:

Hela kostnaden för vägunderhållet, öre pr vägfyck	Statens bidrag, öre pr vägfyck	Väghållningsdistriktets bidrag, öre pr vägfyck
10	2	8
20	4	16
30	8	22
40	12	28
50	18	32
60	24	36
70	32	38
80	40	40
90	48	42
100	56	44
110	64	46
120	72	48
130	80	50
140	88	52
150	96	54

o. s. v.

Reservanterna tänka sig en fördelning af bidragen sålunda:

Uppskattade kostnaden för sommar- vägunderhållet, öre pr vägfyck	Statens bidrag, öre pr vägfyck	Väghållningsdistriktets bidrag, öre pr vägfyck
10	2	8
20	4	16
30	7	23
40	10	30
50	13	37
60	17	43
70	21	49
80	25	55
90	30	60
100	35	65

Allt detta lär emellertid kräfva närmare utredning, hvilken icke lär kunna ske annat än genom Kungl. Maj:ts försorg.

På grund häraf hafva vi ansett, att utskottet bort hemställa,

att Riksdagen måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t låta utreda, huruvida och i hvad mån grunderna för fördelningen af statens bidrag till vägunderhållet lämpligen kan förändras i syfte att detta bidrag måtte blifva fördeladt på de olika distrikten i lämpligare förhållande till den uppskattade kostnaden för sommarvägunderhållet samt för Riksdagen framlägga det förslag, hvartill en sådan utredning kan föranleda.»

Det skulle här antecknas, att herrar *D. Persson* och grefve *R. G. Hamilton* icke deltagit i ärendets slutliga behandling inom utskottet.