

Nr 21.

Ankom till Riksdagens kansli den 14 maj 1913 kl. 4 e. m.

Första kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande nr 21, i anledning av en av herr Winberg inom Andra kammaren väckt motion, nr 218, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående utredning och förslag i fråga om rätt för det allmänna eller vederbörande järnvägsföretag att tillgodojuta del i den jordvärdestegring, som uppkommer vid anläggning av järnväg.

I en inom Andra kammaren väckt, till dess fjärde tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 218, har herr *Winberg* hemställt, att Riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ville anhålla, det Kungl. Maj:t måtte verkställa utredning, på vilket sätt och i vilken utsträckning de ökade jord- och tomtvärden, som uppkomma genom anläggandet av järnvägar, må komma det allmänna eller de företag, som frambringat desamma, till del, samt för Riksdagen framlägga de förslag, vartill utredningen må kunna giva anledning.

Beträffande motiveringen till ifrågavarande hemställan hänvisas till motionen.

Vid 1907 års riksdag väcktes inom Andra kammaren en motion (nr 267), vari hemställdes, att Riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning, huruvida icke vid anläggning av statsjärnvägar till tryggande av desammas ekonomi skatt må kunna upptagas av den jordvärdestegring, som varder en följd av järnvägsanläggningen, samt, därest

Av Andra kammarens fjärde tillfälliga utskott lämnad historik. Motion vid 1907 års riksdag.

Bihang till Riksdagens protokoll 1913. 12 saml. 1 avd. 18 häft. (Nr 21). 1

utredningen därtill giver anledning, för Riksdagen framlägga förslag till lagstiftning i ämnet.

I motiveringen redogjordes för vissa delar av professor Heckschers nedan omnämnda arbete samt för en även i förevarande motions motivering omnämnd uppsats av herr E. Palmstierna, varjämte det danska lagförslaget om nya järnvägsanläggningar och en därmed förbunden ny jordbeskattning refererades. Motionärens härtill knutna anmärkning citeras i förevarande motion.

Sammansatta stats- och bevillningsutskottet avstyrkte motionen under hänvisning till att den utredning av spørsmålet om skatt å s. k. oförtjänt jordvärdestegring, som på grund av fyra vid samma riksdag väckta motioner ifrågasatts, enligt utskottets förmenande icke torde kunna undgå att omfatta jämväl den speciella sida av frågan, som framförts i den förevarande motionen. Utskottets hemställan bifölls av Riksdagen.

Som ovan nämnts, hade vid 1907 års riksdag i Andra kammaren väckts fyra särskilda motioner, vilka berörde frågan om beskattning av jordvärde eller jordvärdestegring.

Med anledning av dessa motioner hemställde sammansatta bevillnings- och lagutskottet, att Riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning, huruvida och i vilken mån, då vid försäljning eller liknande avyttring av byggnadsgrund, bebyggd eller obebyggd, i stad eller på landsbygden s. k. oförtjänt jordvärdestegring förefinnes, denna skäligen bör göras till föremål för särskild beskattning, samt att Kungl. Maj:t ville för Riksdagen framlägga de förslag, vartill utredningen kan föranleda.

Första kammaren avlog emellertid utskottets hemställan, varför frågan förföll.

*Interpellation
vid 1909 års
riksdag.*

Vid 1909 års riksdag erhöll herr Palmstierna Andra kammarens tillstånd att till statsrådet och chefen för finansdepartementet framställa följande spørgsmål: »Ämnar herr statsrådet vidtaga några åtgärder för att åstadkomma lagbestämmelser, varigenom staten vid anläggning av statsjärnvägar till tryggande av deras ekonomi berättigas att upptaga skatt av den jordvärdestegring, som blir en följd av järnvägsanläggningen?»

I sitt svar anförde statsrådet bland annat, att staten redan nu delvis toge i anspråk den jordvärdestegring, som vid statens järnvägsbyggande uppstode genom att kommunerna fordrade fri upplåtelse av jord för järnvägsbyggande. I anledning därav syntes statsrådet förevarande detaljfråga

mindre böra avse bettermentbidrag till staten än möjliggörande för kommunerna att direkt hos dem, vilkas jord genom statens järnvägsbyggande höjdes i värde, göra sig betäckta för sina med jordupplåtelsen förenade kostnader. Om och i vad mån en blivande jordvärdestegringskatt komme att möjliggöra detta, kunde statsrådet icke yttra sig. Emellertid borde icke heller förbises, att förhållandena med avseende å jordvärdestegringen vid järnvägsbyggande vore betydligt olika i det land, eller Danmark, vars exempel interpellanten åberopat, och i vårt land.

Jordvärdestegringskatten och bettermentbidragen avsåge att, ehuru i olika former, taga till beskattning den så kallade oförtjänta värdestegringen av fastighet. Bägge formerna, så vitt de sökte att omedelbart träffa värdestegringen, vore nya i vår skattelagstiftning. Och stora svårigheter mötte otvivelaktigt för deras anordnande. Av samma skatter bjöde enligt statsrådets mening utan gensägelse jordvärdestegringskatten kommunerna de största utsikterna till en stadigvarande och givande inkomstkälla. Under sådana förhållanden skulle statsrådet, även om det eljest för frågans lyckliga lösning kunde anses vara lämpligt att samtidigt söka att i vårt beskattningssystem införa två skilda former för beskattning av den oförtjänta jordvärdestegringen, ändock ansett sig böra koncentrera arbetet på den skatteform, som enligt hans mening i varje fall bleve den väsentliga. I anledning härav och med hänsyn till sambandet mellan ifrågavarande bägge skatteformer hade statsrådet att på interpellantens fråga allenast giva det svar, att man under alla förhållanden borde, innan frågan om bettermentbidrag upptoges till prövning, avvakta utredningen rörande jordvärdestegringskatten.

Vid 1911 och 1912 års riksdagar fördes jordvärdefrågan motionsvis fram för Riksdagen, men motionerna blevo avslagna.

Vid innevarande riksdag hava inom båda kamrarna väckts motioner (nr 64 i Första kammaren och nr 184 i Andra kammaren), vari enstämigt hemställts, att Riksdagen ville hos Kungl. Maj:t anhålla om en skyndsamt och uttömmande behandling av jordvärdespörsmålet i hela dess vidd samt framläggande för Riksdagen av de förslag, vartill denna beskattningsfråga närmast befinnes böra föranleda, i vilket senare avseende torde särskilt övervägas antagandet av författningar rörande dels särtaxering av jordvärdet å jord och naturtillgångar av olika slag samt eventuellt koncessionsvärden, och dels rätt för kommuner att, i den utsträckning de

*Motioner vid
innevarande
riksdag.*

finna lämpligt, ersätta skatter på byggnader och arbetsinkomster med jordvärdeavgift.

Med anledning av dessa motioner anförde bevillningsutskottet i sitt utlåtande nr 17 följande.

»De av chefen för finansdepartementet den 20 oktober 1910 tillkallade sakkunniga, vilkas närmaste uppdrag var begränsat till att inom finansdepartementet verkställa granskning av ett inom departementet uppgjort förslag till värdestegringskatt å fastighet, erhöilo i mars månad år 1911 bemyndigande att jämväl utreda, om och i vad mån den ifrågasatta värdestegringskatten skulle kunna byggas på andra grunder, än det till de sakkunniga överlämnade förslaget angäve, och att, om utredningen därtill föranledde, uppgöra förslag till en på nya grunder byggd värdestegringskatt.

Ur den av Kungl. Maj:t till innevarande års Riksdag avgivna berättelsen om vad i rikets styrelse sig tilldragit inhämtas följande. Sedan de sakkunniga i mars månad nästlidet år avgivit betänkande i den till dem först hänskjutna frågan om värdestegringskatt å fastighet, här chefen för finansdepartementet förordnat, att mellan bemälda sakkunniga och de den 18 november 1910 tillkallade kommunalskattekommitterade samarbete skulle äga rum för utarbetande av huvudgrunder för en ny kommunal skatteförordning, avsedd att träda i den nuvarande bevillningsförordningens ställe. Detta samarbete, varuti deltaga kommunalskattekommitterade samt en av de för värdestegringskattens utredande tillkallade sakkunniga, påbörjades i augusti månad år 1912 och fortsätter, enligt vad upplyst blivit, ännu. Därunder har på grundval av verkställda förarbeten uppgjorts förslag till ändrade grunder beträffande uppskattning av fast egendoms värde. I sammanhang härmed har, under öfvervägande av hittills framkomna förslag till lagstiftning i ämnet, till behandling förehafts frågan om skatt å värdestegring av fast egendom och sättet för dennas inordnande såsom ett led i det kommunala skattesystemet.

Enligt vad utskottet inhämtat, äro de på ovan angivet sätt förstärkta kommunalskattekommitterade för närvarande sysselsatta med utredning av en av de frågor, för vilka motionärerna föreslagit, att Kungl. Maj:ts särskilda uppmärksamhet skulle påkallas, nämligen frågan om åstadkommande av en särtaxering av jordvärdet. Det lär äfven vara att vänta, att vid det fortsatta arbetet med de skattefrågor, som sålunda äro under utredning, jordvärdespörsmålet i sin helhet kommer att upptagas till uttömmande behandling.

Då sålunda den fråga, motionärerna önska utredd, i en viktig del är

sedan någon tid tillbaka under utredning inom finansdepartementet och i sin helhet kan förutsättas bli va föremål för behandling även utan att Riksdagen gör särskild framställning», hemställde utskottet, att de behandlade motionerna icke måtte till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Riksdagens båda kamrar fattade beslut i enlighet med bevillningsutskottets hemställan, men med ogillande av utskottets motivering.

Någon officiell undersökning rörande de svenska järnvägarnas inflytande på jordvärdet förefinnes icke. Att emellertid detta inflytande varit och är ytterst betydande torde man kunna sluta till redan genom kännedom om det inflytande järnvägarna utöva på landets befolkningsförhållanden. I detta avseende vill utskottet, liksom motionären, hänvisa till professor Eli F. Heckschers år 1907 utgivna arbete »Till belysning av järnvägarnas betydelse för Sveriges ekonomiska utveckling». Ur detta arbete må för vissa järnvägslinjer några belysande uppgifter här anföras rörande befolkningstillväxten inom dels järnvägssocknar, d. v. s. socknar, som beröras av landets huvudlinjer, dels stationssocknar, d. v. s. sådana socknar, som inom sig eller alldeles intill sin gräns äga en järnvägsstation på banan ifråga, dels slutligen landsbygderna i dess helhet.

*Järnvägarnas
inflytande
på landsbyg-
dens befolk-
ningsfördel-
ning.*

Vad först västra stambanan beträffar må anföras, att inom Södermanlands län stationssocknarnas folkmängd under trafikperioden (44 år) vuxit med 45 %, medan länets landsbygd som helhet endast ökats med ungefär hälften eller 23 %. Ökningen gäller framför allt tre socknar: Flen, vars folkmängd nära tredubblats, Stora Malm, som mer än fördubblat sin befolkning, och Frustuna, som nästan fördubblat sin. Alla tre utmärkas av betydande stationssamhällen — respektive Flen, Katrineholm och Gnesta; och dessa stationssamhällens folkmängdssiffra år 1905 var ej mycket mindre än ökningen i de olika socknarna under trafikperioden. I detta län äro alltså stationssamhällena av avgörande betydelse för järnvägssocknarnas utveckling; järnvägens tendens att skapa stadsbygd framstår här synnerligen tydligt. Västra stambanan går genom en utpräglad jordbruks- och skogsbygd, långt från länets städer och i huvudsak utan förbindelse med dess dominerande metallindustri, men har i denna bygd lyckats skapa en rad viktiga medelpunkter för både boskapsskötsel, mejerihantering och trävaruindustri, så att dess område som helhet befinner sig i mycket god uppgång.

Även inom Skaraborgs län har västra stambanan utövat stort inflytande på en jordbruksbygd. Sälunda ha stationssocknarna inom detta län

under perioden 1861—1905 ökat sin folkmängd med 28.7 %, medan däremot länets landsbygd som helhet visar nästan fullständigt stillastående (ökningen är mindre än en procent på hela perioden av 45 år).

För Älvsborgs läns landsbygd som helhet har folkmängden under de senaste 45 åren minskats med nära 5 %. Häremot svarar för västra stambanans stationssocknar en folkökning på 13.7 %, och järnvägens inverkan blir desto mer uppenbar, då man ser, att samma socknar före järnvägens tid företedde en relativ nedgång. Även i detta län spelar befolkningsagglomerationen huvudrollen.

Södra stambanan har i större utsträckning än någon annan bana skapat stationssamhällen.

Medan folkmängden å Malmöhus läns landsbygd under perioden 1861—1905 ökats med närmare 17.5 %, är folkökningen för södra stambanans järnvägssocknar under samma tid 63 % och för stationssocknarna enbart icke mindre än 105.5 %; och ökningen motsvaras väl att märka av en icke obetydlig relativ nedgång under tjuguarsperioden före järnvägsanläggningen. Folkökningen i stationssocknarna beror givetvis på uppkomsten av några vieldiga stationssamhällen, några av de största i Sverige.

Vad *östra stambanan* beträffar, må för södra delen av dess östgötadel anföras, att under den 31-åriga trafikperioden 1875—1905, då länets hela landsbygd visar en folkminskning av $1\frac{1}{3}$ %, är ökningen i stationssocknarna 32.5 %.

I Jönköpings län är ökningen omkring östra stambanan ännu större, nämligen under trafikperioden drygt 59 % i stationssocknarna, medan länets landsbygd som helhet ökats med knappt 4 %. Detta innebär en väldig relativ ökning, från 6.9 till 10.5 % av hela landsbygdens folkmängd, en ökning som — ovanligt nog — är proportionsvis större under trafikperioden än under byggnadsperioden och desto mer anmärkningsvärd, som den motsvaras av relativ nedgång under tjuguarsperioden före järnvägen.

Beträffande *norra stambanan* kan ifråga om Jämtlands län erinras om, att intet län i landet för sin utveckling till den grad är beroende av en enda bana som Jämtlands. För sin förbindelse med kulturen är Jämtland i allt väsentligt beroende av sin enda järnväg, den norrländska tvärbanan med stambanans fortsättning norrut. Man har sålunda här ett av dessa ganska ovanliga exempel på inverkan från en enda faktor i utvecklingen. Medan de nuvarande stationssocknarna före järnvägsanläggningen företedde en relativ minskning, förbyttes denna under anläggningsperioden i en ännu starkare relativ uppgång; och vad som är mest anmärkningsvärt,

denna relativa uppgång blir ännu betydligt starkare under den 24-åriga trafikperioden — detta sista i utpräglad motsats till länet som helhet. Medan folkmängden å länets landsbygd åren 1881—1905 ökats med 30 %, var ökningen i tvärbanans stationssocknar över 56 % — alltså ej långt ifrån det dubbla. Norrländska tvärbanan är ett av de jämförelsevis få exemplen i vårt land på att en järnväg kastats ut i ett nästan obrukat land och skapat en industri, ja, delvis till och med lantbruk.

Bergslagsbanan har haft mycket stor betydelse för befolkningsfördelningen särskilt i Kopparbergs län. Järnvägssocknarnas och i synnerhet stationssocknarnas befolkningstillväxt är ojämförligt större än länets som helhet. Efter att hava vuxit ungefär i jämbredd med det övriga länet före järnvägsanläggningen (1851—1872), springa stationssocknarna upp från 11.9 till 12.7 % av landsbygdens folkmängd under själva järnvägsanläggningen (1873—1876) och fortsätta i samma tempo under trafikperioden, nämligen från 12.7 till 17.6 % under åren 1877—1905. Medan befolkningen å länets landsbygd som helhet under denna sista period växte med 19 %, var ökningen i stationssocknarna 65 %.

Befolkningsutvecklingen i de fyra socknar av Gävleborgs län, som beröras av *Gävle—Dala järnväg*, är särdeles påfallande. Under den 45-åriga trafikperioden 1861—1905 har Gävleborgs läns landsbygd att uppvisa den ofantliga folkökningen av 66 %, men de fyra järnvägssocknarnas folkökning är ej långt ifrån dubbelt så stor, nämligen 118 %, och följaktligen har deras andel i landsbygdens folkmängd vuxit från 14.7 % till 19.2 %. En sådan utveckling kan ingen av de undersökta banorna förete motstycke till.

I anledning av den väckta motionen har Andra kammarens tillfälliga utskott yttrat följande:

»Att anläggning av järnvägar i särdeles hög grad åstadkommer en stegring av jordvärdet i de trakter, genom vilka de dragas fram, och i all synnerhet vid och i närheten av stationer, torde vara obestridligt och allmänt erkänt. Någon mera omfattande undersökning rörande storleken av denna värdestegring har, så vitt utskottet har sig bekant, icke verkställts. Professor Hecksehers ovan omnämnda undersökning ifråga om järnvägar-
nas inflytande på landsbygdens befolkningsförhållanden synes dock kunna stödja den allmänt gängse uppfattningen, att den av järnvägarna åstadkomna jordvärdestegringen är synnerligen betydlig. Det torde nämligen vara uppenbart, att befolkningsagglomeration nödvändigt medför jordvärde-

*Andra kam-
marens fjärde
tillfälliga ut-
skotts
yttrande.*

stegring i de trakter, där nya samhällen genom järnvägarna skapas. De exempel på en mycket stark stegring av jordvärdet vid uppkomsten av ett stationssamhälle, som motionären anført, skulle säkerligen vid en omfattande undersökning kunna mångfaldigas.

I sin år 1890 utgivna bok »Sveriges nationalförmögenhet» yttrar professor P. Fahlbeck angående järnvägarnas inflytande på jordvärdets stegring följande:

»En icke obetydande tillökning i den svenska jordens värde under förevarande period (åren 1862—1887) är närmast att tillskriva nya kommunikationer. Dessa äro nämligen enligt sin natur ej annorledes att betrakta än grundförbättringar av de fastigheter, som genom dem vinna nya förbindelsemedel. Storleken av denna värdetillväxt är dock ännu svårare att konstatera än de båda förut omtalade (jordförbättringar och husbyggnader). För så vitt den härleder sig utav anläggande eller förbättrande av vanliga vägar, vilja vi ej heller göra ett försök att uppskatta densamma; endast beträffande den genom järnvägars anläggning framkallade värdestegringen våga vi ett sådant.

Den ledning, vi härmed ämna följa, är den av vissa hypoteksföreningar fastställda grundsatsen, att jordbruksegendom belägen inom en (gammal) mils avstånd från järnvägsstation erhåller sitt uppskattade värde förhöjt med 10 %.

Genom att fastställa den areal jordbruksfastighet, som på detta sätt beröres av de under perioden nyanlagda järnvägarna, ävensom dess taxeringsvärde år 1862, skulle man kunna bestämma den värdetillväxt, som efter nämnda beräkningsgrund kommit jorden till del.

Av flera skäl anse vi emellertid ej nödigt att ingå uti en detaljerad beräkning av nyssnämnda faktorer för bestämmande av ifrågavarande värdetillväxt. Vi inskränka oss till att angiva antalet nytillkomna mil järnvägar inom Norrland, Svealand och Götaland var för sig samt medeltaxeringsvärdet pr kvadratmil jordbruksfastighet inom var och en av nämnda landsdelar för att med de sålunda funna elementen utföra beräkningen. Det fel, som genom detta summariska förfaringssätt uppstår, i det att bland annat den areal, som antages erhålla höjt värde i följd av järnvägsanläggningen, blir större än den verkliga, motväges mer än väl därav, att endast 10 % fastställes som norm för värdestegringen av all den inom ifrågavarande areal befintliga jordegendomen.

Klart är nämligen, att värdetillväxten bör vara större ju närmare järnvägsstation fastigheterna äro belägna. Kan den vid en mils avstånd sättas

till 10 % av jordvärdet, bör den invid stationen helt visst utgöra 20 eller 30 % därav om ej mer. Medelprocenten av värdetillväxt för all den inom ifrågavarande omkrets belägna jorden är sålunda betydligt högre, säkerligen minst 15 %. Kalkylens fel i ena riktningen motsäges alltså av ett likadant i den motsatta, ehuru det naturligen är oss omöjligt att säga, huruvida feLEN väga jämnt.

Emellertid kan man ej gärna beräkna denna värdetillväxt för något annat än själva jorden, alltså icke för de därtill hörande byggnaderna.

Från taxeringsvärdet måste alltså, vid uträkning av medeltaxeringsvärdet per kvadratmil jordbruksfastighet, det däri ingående husvärdet avräknas. Till vilket belopp sist nämnda värde ingår uti taxeringsvärdet kunna vi ej närmare säga, antagligen dock ej till mer än $\frac{1}{3}$ av detsamma.

Det sökta medeltaxeringsvärdet pr kvadratmil sätta vi av denna grund till $\frac{2}{3}$ av det uppskattade.

Beräkningens elementer bliva alltså följande¹⁾:

	Under åren 1862—86 anlagda järnvägar (gamla) mil.	Medeltaxeringsvärde pr kvadratmil jordbruks- fastighet, husvärdet oberäknat. Kr.
Norrland	84.1	50,667
Svealand	225.5	487,050
Götaland	316.3	1,017,462

Som resultat erhålles en värdestegring av jordbruksfastighet för Norrland av 852,234 kronor, för Svealand av 21,965,955 kronor och för Götaland av 64,364,656 kronor. Totala beloppet av den genom järnvägars anläggning jordbruksfastigheten tillkommande värdetillväxten utgör alltså lågt beräknat omkring 87.2 miljoner kronor.»

Professor Fahlbecks utredning visar oförtydligt, att järnvägarnas jordvärdestegrande inflytande är ofantligt, och det är icke osannolikt, att detta inflytande skulle vid noggrannare undersökning visa sig vara avsevärt större än professor Fahlbeck kalkylerat.

Under sådana förhållanden synes det utskottet vara i hög grad påkallat, att en noggrann och uttömmande utredning rörande denna sak kommer till stånd.

¹⁾ Stockholms stad har ej medräknats, vare sig i avseende på areal eller taxerad jordbruksfastighet; övriga städers areal ingår däremot uti de för fastställande av taxeringsvärde pr kvadratmil använda ytvärdena.

Såsom i historiken meddelas pågår för närvarande utredning om s. k. oförtjänt värdestegring, och lärer därvid jordvärdesförsmålet i dess helhet, enligt vad i bevillningsutskottets utlåtande nr 17 vid innevarande riksdag upplyses, komma att upptagas till behandling. Det torde sålunda vara att vänta, att även den speciella fråga, som motionären framfört, kommer under utredning, och med hänsyn härtill kunde ju ifrågasättas, huruvida någon särskild åtgärd från Riksdagens sida vore av nöden.

Enligt utskottets mening finnes emellertid anledning påkalla Kungl. Maj:ts särskilda uppmärksamhet rörande denna fråga. Den nu pågående utredningen har ställts i samband med arbetet för åstadkommande av helt nya grunder för den kommunala beskattningen. Den torde därför komma att erfordra en avsevärd tid, och det torde för övrigt vara ovisst, i vilken mån densamma kan komma att ägna särskild uppmärksamhet åt den speciella fråga, som förevarande motion åsyftar.

Det kan ifrågasättas, huruvida ej den jordvärdestegring, som uppstår i samband med järnvägsanläggningar, kan behöva upptagas till särskild behandling. Sålunda synes det böra prövas, om den stegring av jordvärdet, som kan äga sammanhang med statens järnvägsanläggningar, bör vara ett skatteobjekt för staten, gemensamt skatteobjekt för stat och kommun eller allenast beskattas för kommunala ändamål. Det kan vidare erfordras, att vissa förberedande åtgärder redan i närmaste tid bliva vidtagna. Önskvärt är således att med det snaraste måtte komma till stånd någon taxering av jordvärdet utefter järnvägslinjer, som äro under byggnad, för att giva nödiga hållpunkter för blivande förslag i ärendet.

På vilka grunder sådant förslag skall byggas, anser sig utskottet icke närmare böra uttala. Dock torde en erinran böra göras om de betänkligheter, som möta, därest man, såsom motionären synes förutsätta, avser att låta värdestegringen eller del därav tillfalla de företag, »som frambringat den».

Huruvida den nu föreliggande frågan lämpligen kan utbrytas ur sitt sammanhang med värdestegringssförsmålet i dess helhet, anser utskottet icke kunna avgöras förrän efter ingående prövning. Behövligheten av en sådan utbrytning — därest denna kan verkställas utan större olägenheter — beror givetvis också på hur lång tid ytterligare den nu pågående utredningen kan komma att kräva.

I varje fall synes det utskottet föreligga anledning, att Riksdagen till ledning för det pågående utredningsarbetet uttalar sin uppfattning i föreliggande fråga. Vid 1907 års riksdag avlogs, som ovan är nämnt, yr-

kandet om utredning i Första kammaren, och den utredning, som av Andra kammaren begärdes, är begränsad till byggnadsgrund.

På grund av vad sålunda anförts, får utskottet med anledning av herr Winbergs förevarande motion hemställa, att Andra kammaren måtte för sin del besluta, att Riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att under pågående utredning om s. k. oförtjänt värdestegring särskild uppmärksamhet måtte ägnas frågan om beskattning å de ökade jord- och tomtvärden, som uppkomma i samband med anläggandet av järnvägar, samt att, därest anledning därtill finnes föreligga, för Riksdagen måtte framläggas förslag i denna särskilda fråga.»

Reservation hade anmälts av herrar Lithander, Andersson i Hügelläkra och Henrikson i Heberg, vilka ansett, att utskottet bort hemställa, att motionen ej måtte till någon Andra kammarens åtgärd föranleda.

Andra kammaren biföll utskottets hemställan; och har detta kammarens beslut delgivits Första kammaren, som hänvisat ärendet till förberedande behandling av sitt första tillfälliga utskott. *Andra kammarens beslut.*

Såsom i det föregående finnes omnämnt, pågår för närvarande på föranstaltande av Kungl. Maj:t utredning om s. k. oförtjänt värdestegring. Enligt vad utskottet erfarit, kommer därvid den speciella fråga, som motionären framfört, nämligen om beskattning av de ökade jord- och tomtvärden, som uppkomma i samband med anläggandet av järnvägar, att bliva föremål för särskild uppmärksamhet. *Utskottet.*

På denna grund finner utskottet skäl icke föreligga att tillstyrka en riksdagsskrivelse i ämnet och hemställer sålunda,

att Första kammaren ej måtte biträda Andra kammarens i ärendet fattade beslut.

Stockholm den 14 maj 1913.

På utskottets vägnar:

HUGO HAMMARSKJÖLD.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit: herrar Hammarskjöld, Hallberg, Sandler, Malmborg, Oscar Olsson, Valerius Olsson och Andersson.
