

Nr 247.

Av herr **Nilsson** i Landeryd m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 100, med förslag till lag om allmänna vägar på landet.

Ett allmänt erkänt faktum är, att vår nuvarande lag om allmänna vägar på landet är behäftad med en mängd brister, och till hela sin konstruktion är av den beskaffenhet, att det knappast kan vara möjligt att på grund av densamma i dess nuvarande skick åstadkomma, vare sig en någorlunda jämn fördelning av vägskattebördan, eller ett tillfredsställande vägunderhåll. Under sådant förhållande måste det vara ett önskemål av största betydelse att åstadkomma rättelse härutinnan.

Det förslag till lag om allmänna vägar på landet som i proposition nr 100 förelagts årets riksdag utgör en produkt av ett mångårigt utredningsarbete på detta område. Ehuru vissa erinringar kunna göras mot lagens vägtekniska innebörd, erbjuder den dock i detta avseende även stora fördelar framför den lagstiftning som nu gäller på detta område. De betänkligheter som från ekonomisk synpunkt måste uppstå mot densamma äro dock av den art, att det icke synes vara möjligt att nu, i saknad av varje utredning om lagens ekonomiska innebörd vare sig i fråga om de kostnader i sin helhet som lagen i sin tillämpning kommer att medföra, eller verkan av den föreslagna relationen emellan de olika grupperna skattebetalare, bringa denna synnerligen vittomfattande fråga till slutlig lösning.

Enligt den kungl. propositionen 4 kap. 7 § skall vägskatt utgå efter vägfyrk beräknad sålunda, att jordbruksfastighet skall påföras en vägfyrk för varje 100 kronor av taxeringsvärdet; frälseränta och annan fastighet en fyrk för varje 200 kronor av taxeringsvärdet, och inkomst, som uppgår till minst 1,000 kronor och varför bevillning till staten utgår, en vägfyrk för varje 30 kronor av den beskattningsbara delen därav. De

sakkunnigas förslag innebär, att motsvarande siffror beträffande fastighet och frälseränta skulle vara 200 och 300 kronor. I fråga om inkomst är de sakkunnigas förslag lika med Kungl. Maj:ts proposition. Allt det missnöje som råder emot vår nuvarande väglag grundar sig på de ojämnheter den medför beträffande väghållningsbesvärets fördelning, dels inbördes emellan dem som fullgöra sitt underhåll in natura, dels beträffande kostnadens fördelning emellan dem som fullgöra sitt underhåll in natura och övriga beskattningsföremål, och dels slutligen väghållningsbördans fördelning de olika väghållningsdistrikten emellan. Utan att här närmare ingå på något uttalande om orsakerna till dessa ojämnheter — vilka kunna vara mångahanda — anse vi det dock vara obestriddigt, att de största ojämnheterna och de svåraste att avhjälpa äro till finnandes de olika naturaunderhållarna emellan. Dessa ojämnheter hava dock i väsentlig mån mildrats därigenom att arbetet med vägarnas underhåll i huvudsak kunnat utföras vid sådana tider av året, då det från ekonomisk synpunkt varit mindre kännbart.

Enligt det föreliggande förslaget skall visserligen staten bidra med minst 30 % av kostnaderna för vägarnas underhåll, men då genom tillämpningen av detta förslag kostnaderna med all säkerhet komma att högst väsentligt överstiga kostnaden för vägunderhållet enligt nu gällande taxering, blir den kontanta vägskatten långt mera betungande, både i fråga om beloppets storlek och relationen till övriga beskattningsobjekt än det nuvarande naturaunderhållet i allmänhet varit för jordbruket. Härtill bidrager dessutom i synnerligt hög grad den omständigheten, att jordbruksfastigheterna i landet numera äro taxerade till sitt fulla värde, vilket ej kunde beräknas vara fallet vid den tidpunkt då nu gällande väglag antogs. De skäl som departementschefen anfört för sin avvikelse från majoriteten bland de vägsakkunnigas förslag på denna punkt synas oss icke vara bärande.

Huru än den kommunala skattefrågan kommer att få sin lösning, lär det icke vara tänkbart, att jordbruksfastigheterna i landet rimligtvis skall kunna åläggas större del av kostnaden för vägunderhållet än de sakkunnigas förslag innebär. Jämväl beträffande annan fastighet kommer vägunderhållskostnaden i många fall att verka synnerligen ojämnt enligt det föreliggande förslaget. Det kan nämligen icke anses riktigt, att vägskatt utgår efter samma beräkningsgrund för bostadshus som för exempelvis fabriksbyggnader. Ehuru det icke är oss möjligt att nu framkomma med förslag om huru en jämkning på denna punkt lämpligen bör ske, anse vi oss dock böra framhålla, att frågan om grunderna för vägskattens utgående är av den betydelse att, ehuru andra skäl kunna anses tala för

förslagets antagande, detta dock icke bör ske utan en ändring av grunderna för kostnadernas fördelning de vägunderhållsskyldiga emellan. Även med den relation emellan jordbruksfastighet och inkomst som de sakkunniga föreslagit blir jordbruket med all säkerhet mycket hårt betungat. Beträffande annan fastighet bör bostadsfastighet beredas någon lättnad utöver vad de sakkunniga föreslagit, men då ett lämpligt särskiljande av fastigheterna genom lagstiftning är svårt att åstadkomma framställes icke här något direkt yrkande i denna del.

Genom vissa jämkningar i det föreliggande förslaget kan sålunda utöver den utjämning som ett statsanslag medför en mera rättvis fördelning av kostnaden de underhållsskyldiga emellan åstadkommas och förslaget sålunda från denna synpunkt göras antagligt. Dessa brister i förslaget synas sålunda i och för sig icke vara ett bestämt hinder emot dess genomförande.

Kostnaden för väghållningen efter lagens genomförande är givetvis i hög grad beroende på det system som kommer till användning av landstingen vid vägunderhållets fullgörande. I detta avseende äro olika möjligheter tänkbara, men huru underhållet än kommer att utföras, kan man dock med säkerhet förutse, att kostnaden för detsamma blir mycket högre efter lagens antagande än vad nu är fallet. Härtill bidrager icke blott de större krav från allmänhetens sida som komma att ställas på vägunderhållet, utan även kostnaden för nödiga funktionärer, samt framför allt den kontanta kostnaden för själva arbetets utförande. Kostnadsfrågan är så svår att bedöma och dess omfattning så outredd, att vi icke kunna anse det vara lämpligt, att lagen nu vinner riksdagens bifall.

För den händelse att frågan likväl nu kommer att lösas i positiv riktning, anse vi oss böra — utöver vad ovan framhållits angående relationen emellan de olika beskattningsobjekten — framställa förslag om förändring av ett par paragrafer i 5 kapitlet.

I 5 § av detta kapitel är upptaget såsom huvudstadgande att grind icke får uppsättas å landsväg, samt att befintliga grindar skola borttagas. Såsom undantag från denna regel stadgas, att Konungens befallningshavande i vissa fall kan medgiva, att grind bibehålles tills vidare eller under viss tid.

Motsvarande stadgande i nu gällande väglag 31 § innehåller en bestämmelse om att vid de årliga vägsynerna förrättningsmännen böra tillse, huruvida å väg befintliga grindar, vilka icke ingått i beräkning uti hägnadsdelning, upprättad innan KK den 11 oktober 1864 blev till efterlevnad gällande, må utan synnerlig olägenhet för jordägaren kunna utdömas o. s. v.

I motsats till det föreliggande förslaget innebär stadgandet i nu gällande väglag sålunda rätt för jordägare att bibehålla grind som var befintlig före 1864, och beträffande övriga grindar skall en prövning ske om huruvida dessa fortfarande skola få kvarstå.

Någon skärpning av nu gällande bestämmelse på detta område synes oss icke vara av behovet påkallad.

Beträffande de vägar, där trafik med motorfordon i större omfattning förekommer, visar erfarenheten att så stora olägenheter från jordägarnas synpunkt äro förknippade med användningen av grindar, att dessa så småningom försvinna utan att ingrepp medelst lagstiftning eller andra tvångsåtgärder behöva förekomma. Beträffande åter de vägar, där obetydlig trafik med motorfordon äger rum, kan intresset från det allmännas sida för att grindarna skola borttagas icke anses vara av den betydelse, att den enskildes intresse av grindarnas bibehållande därför bör offras. I detta avseende äro förhållandena synnerligen olika i olika orter inom landet. Inom skogsbygden i södra Sverige användes hag- och skogsmarken till sommarbete åt djuren. I den mån grindarna skola borttagas följer därav såsom en nödvändighet, att stängsel uppsättes och för framtiden underhålles å båda sidor om vägen, stundom sträckor på flera kilometer för samma jordägare. Utom den kostnad som härav uppstår, följa också genom hägnadernas befintlighet, hinder och besvär för jordägaren i fråga om djurens skötsel och drift, samt vattentillgång m. m. Det kan icke anses billigt och rättvist eller av behovet påkallat att stadga ett generellt förbud i detta avseende som endast undantagsvis får frångås. Stadgandet härom i nu gällande väglag är fullt tillräckligt för sitt ändamål, varför vi anse att detsamma bör bibehållas.

I samma kapitel 6 § sista stycket stadgas, att »hjulring ej må vara *kuldrig*» o. s. v. Givetvis är meningen med detta stadgande den, att hjulring icke får användas som är *tillverkad* i kuldrig form. Emellertid är det alltid så att en hjulring som är slät då den är ny, genom slitningen blir mer eller mindre kuldrig beroende därpå att slitningen träffar kanten hårdare än ringens mitt. Denna kulrighet kan bliva ganska avsevärd om ringen från början är relativt tjock. Då det icke kan vara meningen att förhindra folk att slita ut sina hjulringar och även för att förebygga tvetydigheten vid tillämpningen av lagen, anse vi, att denna paragraf bör något omformuleras.

På grund av vad sålunda framhållits tillåta vi oss i första hand hemställa,

att riksdagen måtte besluta avslå ifrågavarande proposition.

För den händelse, att detta förslag icke vinner riksdagens bifall tillåta vi oss hemställa,

att riksdagen måtte besluta,

1:o att 4 kap. 7 § erhåller den lydelse, som av vägsakkunnigas majoritet föreslagits;

2:o att 5 kap. 5 § omredigeras i enlighet med innehållet i 31 § av nu gällande väglag; samt

3:o att 5 kap. 6 § sista stycket erhåller följande lydelse:

Hjulring må ej vara kullrig i annan mån än som uppstått genom slitning eller — — — skadas.

Stockholm den 24 mars 1922.

Bernhard Nilsson.

J. A. Jonsson.

C. O. Johanson.

Albert Johansson.

