

RIKSDAGENS PROTOKOLL

1923.

Andra kammaren.

Nr 39.

Onsdagen den 23 maj.

Kl. 2 e. m.

§ 1.

Justerades protokollen för den 15 och den 16 innevarande maj.

§ 2.

Föredrogos, men bordlades åter konstitutionsutskottets utlåtanden nr 21 och 22.

§ 3.

Vidare föredrogos vart för sig:

bevillningsutskottets memorial, nr 45, angående särskild ersättning åt en tjänsteman hos bevillningsutskottet; och

sammansatta andra lag- och jordbruksutskottets memorial, nr 3, angående ersättning åt sammansatta andra lag- och jordbruksutskottets tjänstemän och vaktbetjäning.

Kammaren biföll vad utskotten i dessa memorial hemställt.

§ 4.

Andra kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande nr 10, som härpå föredrogos, blev ånyo bordlagt.

§ 5.

Till avgörande företogs jordbruksutskottets utlåtande, nr 47, i anledning av väckta motioner med förslag till lag om allmänna vägar på landet.

*Ang. lag
om allmänna
vägar
på landet.*

I två inom riksdagen väckta, till jordbruksutskottet hänvisade likalydande motioner, nämligen nr 124 i första kammaren av herr *Johan Nilsson* i Skottlandshus *m. fl.* och nr 160 i andra kammaren av herr *Rehn m. fl.* hade föreslagits, att riksdagen ville för sin del antaga vid förstnämnda motion såsom bilaga fogade förslag till lag om allmänna vägar på landet.

*Ang. lag
om allmänna
vägar
på landet.
(Forts.)*

Utskottet hemställde, att riksdagen måtte för sin del antaga vid utlåandet såsom bilaga A fogade förslag till lag om allmänna vägar på landet.

Reservationer hade likväl avgivits:

av herrar *Karl Andreas Andersson* och *Olsson* i Broberg i fråga om 12 § i det av utskottet framlagda lagförslaget;

av herrar *Nilsson* i Tånga, *Nils Persson*, *Dalberg*, *Carl E. Eriksson*, *Johansson* i Uppmälby, *Hedlund* i Östersund och *Aarnseth*, som inom utskottet yrkat avslag på de i ämnet väckta motionerna; samt

av herr *Hermelin*, som förklarar sig anse, att ovanberörda motioner borde av riksdagen avslås samt att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t borde uttala sig för en förnyad utredning av vägfrågan.

Sedan herr talmannen anmält ärendet till handläggning, begärdes ordet av

Herr *Nilsson* i Tånga, som yttrade: Herr talman! I avseende å föredragnings sättet tillåter jag mig hemställa,

att först må föredragas det av utskottet framlagda lagförslaget, där så erfordras paragrafvis, med ingress och rubrik sist;

att vid behandlingen av den del av lagförslaget, varom först uppstår överläggning, denna må omfatta lagförslaget i dess helhet;

att lagtext ej behöver uppläsas i vidare mån än sådant av någon kammarens ledamot begäres; samt

att, sedan lagförslaget blivit genomgånet, utskottets hemställan må föredragas.

Denna hemställan bifölls.

Det av utskottet framlagda lagförslaget.

Efter föredragning av 1 § anförde:

Herr *Johansson* i Uppmälby: Herr talman, ärade kammarledamöter! Det är icke min mening att gå in i detalj rörande det föreliggande lagförslaget. Utskottets förslag till väglag är ju detsamma som motionärernas, och motionärernas förslag innefattar detsamma som herr von Sneiderns reservation förlidet år. Och denna reservation var byggd på det provisoriska beslut, som det då tillsatta särskilda utskottet kom till. Det är sålunda icke mer än en enda punkt, varom striden nu står, sedan motionärerna hava frångått den ställning, som reservanterna i fjol intogo i fråga om statsbidrag. Jag skall inskränka mig till att beröra denna punkt, varom meningarna fortfarande äro delade.

Men innan jag gör detta, så vill jag med några ord här beröra utskottets motivering. Den motivering för bifall till motionärernas

förslag, som utskottet här framlägger, är ju det gamla argumentet, vilket har varit före såväl i 1920 års vägsakkunnigas utlåtande som i det särskilda utskottets motivering i fjol och i herr von Sneiderns reservation, nämligen det, att på grund av att man övergår ifrån det nuvarande naturaunderhållet till att jordbrukarna, i händelse lagförslaget antages, skulle komma att betala med kontanter, så skulle detta för jordbruket bli betungande. 1920 års vägsakkunniga, vilkas majoritet föreslog denna ändring i vägskatten, åberopas även av utskottet, som säger: »Det av utskottet sålunda förordade förslaget är på sätt redan ovan nämnts detsamma som av vägsakkunniga föreslagits.» Inom de vägsakkunniga var emellertid jag av en annan uppfattning, och jag har därför bifogat sakkunnigas yttrande en reservation. Den gick ut på detsamma som vägkommissionens förslag, nämligen att inga ändringar i nu gällande grunder för vägskatten skulle företagas, utan att den frågan skulle vila i avbidan på de kommunalskattesakkunnigas förslag till kommunalskatt.

Sedan säger utskottet: »Mot att de nya grunderna för kommunalskatten även skulle tillämpas på vägskatten hade däremot kommissionen ingen invändning att göra.» Jag har icke kunnat bli klar på detta uttryck. Jag nästan misstänker, att det är tryckfel, och att man där menar vägsakkunniga i stället för kommissionen.

Vägsakkunnigas betänkande gick emellertid ut på remiss och mottogs av myndigheterna i stort sett, kan man säga, med tillfredsställelse. Men den myndighet här i vårt land, som har mest att syssla med beskattningsärenden och med beskattning överhuvud, nämligen kammarkollegium, uttalade sig i sitt yttrande över 1920 års vägsakkunnigas förslag på följande sätt: »Den granskning, kollegium ägnat förslaget, har bringat kollegium den uppfattningen, att de av de sakkunniga vidtagna förändringarna i stort sett varit till fördel. Kollegium har dock på en punkt funnit sig böra framställa en erinran mot vad de sakkunniga föreslagit. Kollegium syftar härvidlag på de sakkunnigas förslag till jämkningar i beskattningsgrunderna för vägväsendets vidkommande. Just på vägväsendets område torde intressebeskattningsprincipen hava sin viktigaste användning, och det lär icke kunna förnekas, att denna princip måste föra till ett betydligt effektivare deltagande i skattetungan för jordbruksfastigheter och vissa fabriker och andra industriella anläggningar än övriga beskattningsföremål. Vid sådant förhållande, och då tillräckliga utredningar för ett definitivt bestämmande av olika beskattningsföremåls repartition i väghållningsbesväret icke för närvarande föreligger, vill det synas kollegium, som om man icke nu borde vidtaga åtgärder till avtrubning av den intressebeskattning, som på förevarande område redan förefinnes, utan härvidlag tills vidare bibehålla nu gällande bestämmelser.» Detta är ett yttrande på grund av en nådig remiss över 1920 års vägsakkunnigas betänkande, som är avgivet av kammarkollegium.

Nu har utskottet emellertid, liksom det särskilda utskottets reserveranter i fjol, framhållit, att det är nödvändigt att ändra grunderna. Men jordbruksutskottet säger i sin motivering, att det bör ordnas

*Ang. lag
om allmänna
vägar
på landet.
(Forts.)*

Ang. lag
om allmänna
vägar
på landet.
(Korts.)

som ett provisorium. Man säger: »Med beaktande av de inom utskottet uttalade betänkligheterna mot förslaget på nu ifrågavarande punkt har emellertid utskottet ansett sig böra göra det bestämda uttalandet, att ifrågavarande stadgande är att betrakta såsom ett provisorium och att den slutliga prövningen av vägskattens rätta lagging bör upptagas i samband med kommunalskattefrågan.» När man inrättar ett provisorium, är det i allmänhet i tider, då en snabb lagstiftning är av nöden. Men man kan fråga sig: är det verkligen anledning att 1923 inrätta ett provisorium på detta område, vilket icke skall träda i kraft förrän 1926? Om denna sak hade legat så, att kommunalskattesakkunniga redan nästa år kunnat framlägga förslag till riksdagen, då hade detta naturligtvis varit ett ändå starkare skäl att avstyrka ett provisorium. Men det är ju icke förhoppning om att vi få kommunalskattesakkunnigas förslag förrän 1925. Men i alla fall borde man kunna få vägskattefrågan löst samtidigt och ändå kanske hinna fram ungefär vid samma tidpunkt.

Jag vill i varje fall peka på en sak. Till jordbruksutskottet inkom den 5 februari ifrån dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet ett yttrande, som är avgivet av kommunalskattesakkunniga, vilka på grund av nådig remiss den 8 augusti 1922 blivit uppmanade att uttala sin ställning till det förslag, som var å bane, att ändra grunderna för vägskattens utgående. Jag skall be att få citera detta kommunalskattesakkunnigas utlåtande. Det heter där: »Fastighet och inkomst måste såsom beskattningsföremål tagas i anspråk för täckande av såväl det allmänna kommunala skattebehovet inom primärkommun som för sekundära kommuner, d. v. s. vägdistriktens och landstingsområdenas behov. I vilken proportion bidragsskyldigheten fördelas mellan fastighet och inkomst i och för tillgodoseende av nämnda kommuners behov måste uppenbarligen vara av ganska stor inverkan å vad som kan av dem uttagas för tillgodoseende av de andra kommunernas behov. Vid ordnandet av en kommunal beskattning kunna och böra repartitionstalen ej upptagas till bedömande, innan övriga grunder för beskattningen äro åtminstone i huvudsak utformade. Så långt har emellertid kommittén ännu ej hunnit i fråga om primärkommunerna, utan är kommittén ännu sysselsatt med att överväga, vilketdera av två alternativa förslag, som lämpligen bör läggas till grund för en blivande skattelag. Vid sådant förhållande är kommittén icke i tillfälle att kunna göra något uttalande angående vilka repartitionstal, som lämpligen böra komma till användning för vägbeskattningen. Så mycket kan dock sägas, att om de för närvarande vid vägbeskattning gällande repartitionstalen i en eller annan form undergå ändring, detta icke kan ske utan intrång i fråga om repartitionstalens bestämmande vid reglerande av beskattningen inom primärkommunerna, som otvivelaktigt är önskvärt. Huruvida ett provisoriskt ordnande av vägbeskattningen även med bibehållande av de nuvarande repartitionstalen skulle verka föregripande på ordnandet av kommunalbeskattningen inom primärkommunerna, därom hava meningarna inom kommittén varit delade.»

Kommittén i sin helhet är sålunda emot varje ändring av de nu gällande grunderna, och meningarna äro delade, huruvida det ens är lämpligt att såsom ett provisorium införa väglagen och ha kvar de nuvarande bestämmelserna. Kommittén ser detta i nära sammanhang med hela kommunalbeskattningen, och det framgår tydligt och klart, att dessa, som ha att utreda kommunalskattefrågan i vårt land, ställt sig helt och hållet avvisande. Och det förefaller mig åtminstone märkvärdigt, att då riksdagen ju icke ofta vill gå så att säga i förväg, så har på detta område, där det gäller vägbeskattningen, åtminstone icke majoriteten inom jordbruksutskottet några som helst betänkligheter emot att gå i förväg. Och likaså brukar man ju ta ganska stor hänsyn till ämbetsverken, vilka äro ansvariga en var på sitt område. Men vad kammarkollegium här yttrat har icke utskottet med ett enda ord velat nämna om utan helt och hållet gått förbi liksom reservanterna i fjol gingo förbi det huvudsakligen kanske av det skälet, att det icke var passande att taga in i motiveringen.

Det är ju klart, att vägfrågan behöver lösas; därom har jag min uppfattning klar. Men jag anser, att det är olämpligt att göra det, förrän vi åtminstone få se konturerna av den nya kommunalbeskattningen. Och när den kommitté, som av Kungl. Maj:t är tillsatt för att utreda kommunalskattefrågan, i sitt av mig citerade uttalande så klart har sagt ifrån, att man icke kan företaga denna ändring i vad det gäller vägskatten utan att det kommer att inverka på fastställandet av repartitionstalen vid den kommunala beskattningen, och när en stor del av medlemmarna inom denna kommitté också äro i tvivelsmål, huruvida det är lämpligt ens att ha ett provisorium med de nuvarande grunderna, då vägar jag icke ta på mitt ansvar att gå på det förslag, som utskottet kommit till.

Jag ber därför, herr talman, att få yrka avslag å såväl utskottets förslag till 1 § som lagförslaget i dess helhet.

Herr Hermelin: Herr talman! Då även jag vid detta utskottsutlåtande har avgivit en reservation, anser jag mig, ehuru jag visserligen rätt tydligt i reservationen har angivit min ställning, böra yttra något i frågan. Jag är fullt ense med såväl utskottet som motionärerna, att våra vägar mångenstädes befinna sig i ett högst miserabelt skick och att vår vägfråga just med hänsyn till den melankommande automobiltrafiken bör ordnas. Motionärerna hava emellertid vid framläggandet av sitt förslag tydligen utgått från den uppfattningen, att enda anledningen till väglagens fall föregående år var, att enighet icke kunde vinnas om vägskattens fördelning på de olika beskattningsföremålen. Emellertid torde så icke alldeles hava varit fallet, utan farhåga förefanns även, att om vägunderhållet *helt* skulle ombestyras genom vägdistriktet, d. v. s. med andra ord att naturaunderhållet *helt* skulle borttagas, så skulle vägunderhållet bliva alltför betungande och detta särskilt för jordbruksfastigheter. Denna uppfattning kom fram vid föregående års riksdag särskilt i den reservation, som avgavs av herr Borell m. fl.,

*Ang. lag
om allmänna
vägar
på landet.*

(Forts.)

Ang. lag
om allmänna
vägar
på landet.
(Forts.)

och jag har i min reservation också tillåtit mig att hänvisa till nämnda reservation. Då jag nu har samma uppfattning som dessa reseranter hade då, har det därför varit helt naturligt, att jag nu i år, då frågan behandlats inom jordbruksutskottet, har velat hävda denna min avvikande uppfattning.

Nu har jag, som framgår av reservationen, dessutom funnit det synnerligen anmärkningsvärt, att, då man nu går att fatta beslut om en ny väglag, man icke gjort klart för sig vad slags vägar man skall hava, ty det kan naturligtvis icke vara meningen, att alla landsvägar skola vara s. k. »*automobilvägar*», det tror jag väl ändock, om jag så får uttrycka mig, bleve att »åka i väg, litet för fort». I min reservation har jag särskilt syftat på de stora stråkvägarna eller s. k. kungsvägarna, och jag säger i denna reservation, att »med den orimligt stora omfattning, som biltrafiken under de sista åren tagit, även på de längre avstånden, synes det närmast vara ett riksintresse att få dessa s. k. kungsvägar vidmakthållna och åter till sina rätta riktningar bestämda», och att sådana vägförbättringar och sådant underhåll, som erfordras för att sätta de stora automobilvägarna i skick böra i allo vidtagas. Nu kan man ju säga, att de stora anslag av statsmedel, som i allmänhet utgå för vägomläggningar, lämnas alldeles sporadiskt. Det är kanske mera beroende på ett tillfälligt lokalt behov, som gör sig gällande utan egentligen något system, huru denna vägförbättring skall försiggå även med tanke på vägar som gå utanför respektive distrikt. Om man nu skulle komma därhän, att man finge dessa stora stråkvägar eller kungsvägar väl underhållna och till sina rätta riktningar bestämda, så blir naturligtvis följden den, att den stora automobiltrafiken söker upp dessa vägar till båtnad icke endast för trafiken i och för sig utan även för underhållet av övriga vägar, vilka i så fall icke behövde utsättas för så stor slitning som nu är förhållandet. Vi se nu, att automobilisterna gärna söka upp den bästa vägen och i den mån den blir sönderkörd söka de upp en annan, och så kommer automobiltrafiken att slingra sig fram, så att under en sommar, kan man säga, alla vägar bli sönderkörda till stor missbåtnad för trafiken och för underhållet. Jag vill med andra ord säga, att ett planläggande av vårt vägsystem just med hänsyn till det riksintresse, som finnes beträffande dessa stora stråkvägar och den trafik, som går fram där, måste föregå, innan man kommer fram med en ny väglag, i synnerhet om man nu lägger väglagen som den här lagts utan minsta direktiv och medförande nästan vilka kostnader som helst. För övrigt kan man ju icke vara övertygad om huru skötseln av vägarna även inom de större distrikten kommer att ske, man vet icke vad man kan ta sig för, och det finnes ett gammalt ordspråk som säger: »det skjutes olika på olika batterier».

Vad nu sedan övriga vägar beträffar, som jag i min reservation har velat kalla för förbindelsevägar eller sidovägar, så kan givetvis läggas ett naturaunderhåll för dem, och skulle det verkligen vid sidan av kungsvägarna finnas en och annan mera hårt ansträngd

väg, kan man naturligtvis med tillämpning av nu gällande bestämmelser i § 12 väglagen taga och underhålla den genom vägkassan.

Nu säges det, att vad man vill vinna genom denna nya väglag är en förbättrad fördelning av vägskatten inom de olika kommunerna, d. v. s. man vill hava större distrikt, men att det blir ytterst svårt, om man på det sättet dels skall direkt underhålla vägarna och dels vid sidan därav hava naturaunderhåll, att träffa den rätta fördelningen. Men jag vill säga, mina herrar, i motsats till detta: vad som kan genomföras till exempel i Danmark och Tyskland det kan även genomföras i vårt land, så att jag tror, att om man blott har det rätta greppet på frågan, kan nog även den lösas.

Om jag icke missminner mig, uppstod i fjol åtminstone i början av riksdagen en tämligen allmän opinion mot väglagen. Det ansågs bliva en för dyr anordning, det bleve för mycket byråkratiserat etc. etc. Men sedermera blev lagförslaget omarbetat — jag vill inom parentes säga, att nästan varenda paragraf omarbetades under fjolåret, och man borde ju endast för den sakens skull kunnat få litet anstånd, så att man hunnit företaga en mera ingående granskning än vad som stått motionärerna till buds — det gjordes bland annat en omläggning för att undgå byråkratism, man tog ur lagförslaget bort vägdirektörer och annat, som ansågs bliva mycket dyrt. Men, mina herrar, jag vädjar åtminstone till de av kammarens ledamöter, som bo på landet: bliver detta ej en reform på papperet? Jag är åtminstone alldeles övertygad om att med den stora omfattning, som detta arbete kommer att hava, bleve det alldeles nödvändigt att taga både dessa vägdirektörer och hela denna stora personal till hjälp. Ty jag vill verkligen se dem som vilja så gott som ensamma åtaga sig detta stora arbete att omhänderhålla ett helt läns vägnät och vägsystem med allt dess underhåll och med utförande av alla de vägförbättringar och sådant, som behöver göras nu! Det kan sägas, att detta skulle kunna överlätas på vägnämnder, men det kommer dock ytterst att vila på vägstyrelsen, och då gäller det att denna styrelse även har till hjälp lämpliga arbetskrafter.

Beträffande sedan den så gott som i frågan avgörande omläggningen av fyrktalsberäkningen, som den siste ärade talaren var inne på, vill jag säga att förslaget i denna del är rätt summariskt. Ty om man ser på ett större vägdistrikt, där man egentligen icke har andra skatteobjekt än jordbruksfastigheter, blir det, såvitt jag förstår, så att jordbrukarna få betala i ökad proportion, ty det blir mindre antal fyrktal att fördela det hela på. Jag tror icke, att med utgångspunkt från den beräkning, som nu är gällande beträffande vägunderhållningsbesvärets fördelning på de s. k. vägfyrkarna etc., det systemet är hållbart för framtiden, därför att just dessa faktorer beträffande automobiltrafiken m. m. hava tillkommit, som givetvis icke kunna läggas så att säga huvudsakligen på jordbrukets konto, utan härutinnan behövs en särskild utredning i den frågan. Granskar man utskottets utlåtande, finner man nog, att utskottsmajoriteten i motiveringen gått igenom nästan en liten skärseld, då det nämligen där talas flerfaldigt om de ökade kostnaderna, som

*Ang. lag
om allmänna
vägar
på landet.
(Forts.)*

*Ang. lag
om allmänna
vägar
på landet.
(Forts.)*

vägförslaget ovillkorligen kommer att medföra, men ändock går majoriteten direkt på ett tillstyrkande. Jag för min del har icke kunnat hava det stora kuraget, som just utskottsmajoriteten har haft.

Om jag nu därför liksom de förut av mig omnämnda reservanterna i fjol anser, att en förnyad utredning av själva vägfrågan icke blott med hänsyn till kostnadernas fördelning utan även till vägfrågans reella innebörd är behöfelig, anser jag å andra sidan, att allt bör göras med stöd av nuvarande väglag, och detta med den förändring, som under tiden kan åstadkommas, för att sätta vägarna i trafikabelt skick. Jag har i min reservation gjort vissa anvisningar, vilka jag dock icke skall trötta kammaren med att nu redogöra för. Emellertid har ju detta dåliga vägunderhåll, som man nu talar så mycket om, så att säga tre orsaker. Den ena orsaken är naturligtvis, att vägunderhållarna mångenstädes hava eftersatt vägunderhållet, och den andra är, att på många håll har Kungl. Maj:ts befallningshavande och dess underordnade organ även eftersatt tillsynen. Tar man till en början dessa två faktorer tillsammans, kan man förstå att det kan bli rätt så dåliga vägar. Sedan har det tillkommit ytterligare en faktor, som inverkat, och det är den starka automobiltrafiken på vissa våra vägar. Ja, där detta nu senare skett bör naturligtvis vägstyrelsen inskrida och enligt nuvarande väglag direkt övertaga vägunderhållet; och jag har verkligen hört från ett distrikt i södra Sverige, där man så i hela sin utsträckning gjort, att man har lyckats på ett alldeles förträffligt sätt. Vägstyrelsens ordförande nämnde här om dagen: i år hava vi icke fått en enda anmärkning på våra väglotter. Jag tror därför icke, att man kan lägga all skulden till det dåliga vägunderhållet på de stackars naturavghållarna.

Emellertid, herr talman, om jag såsom frågan nu föreligger i kammaren icke anser, att jag f. n. skall kunna vinna majoritet för yrkandet om en förnyad utredning i frågan, vill jag inskränka mig till, att i den punkt, som det nu gäller, endast yrka, liksom den föregående talaren, avslag på såväl utskottets förslag till § 1 som lagförslaget i dess helhet.

Herr Olsson i Broberg: Herr talman! Vi känna till denna fråga sedan förra året, då den var framlagd genom en kunglig proposition till riksdagen, och då denna proposition, som den siste ärade talaren erinrade om, mottogs med ganska stor pessimism här i riksdagen. Då förslaget framlades, var det icke många, som man kan säga hyste några vidare sympatier för detsamma. Man var rädd för konsekvenserna i flera avseenden. Sedan emellertid förslaget genomgått omarbetning i särskilda utskottet och riksdagens ledamöter fått närmare studera sig in i frågan, veta vi, att frågan låg så till vid dess avgörande här i riksdagen, att den föll på endast 4 röster här i andra kammaren och 9 röster i första kammaren. Det får väl sägas, att detta i alla fall var en kraftig frammarsch, då man nästan kan anta, att därest man skulle voterat i frågan med det-

samma den kungliga propositionen kom fram, så hade det väl icke blivit så många röster, som förslaget hade fått.

Emellertid får jag verkligen säga den siste ärade talaren, herr Hermelin, att jag förstår icke mycket hans utredningsfunderingar, därför att de synpunkter, som äro framförda i hans reservation, de ha under de 12 år, under vilka denna fråga varit under utredning, blötts och stötts och mycket noga beaktats redan tidigare. Vi veta ju, att vi först hade en vägkommission, som lade fram ett förslag om omläggning av vårt vägväsen, vilket var ganska vitt skilt från det förslag, som Kungl. Maj:t förra året framlade. Men detta förslag var i alla fall så lagt, att det med avseende på principerna i viss mån gick i den riktningen, som den siste ärade talaren här något berörde, nämligen att de olika lokalintressena skulle vara ekonomiskt förbundna på ett annat sätt än detta förslag innehåller i fråga om vägbördan. Den underkändes emellertid så pass kraftigt av alla myndigheter, att Kungl. Maj:t icke ansåg sig kunna bygga någon proposition på vägkommissionens förslag utan att detta dessförinnan underkastades en ytterligare utredning, vilken också verkställdes av de s. k. vägsakkunniga. Det är deras förslag, som låg till grund för Kungl. Maj:ts proposition förra året.

Nu säger man — och det är ju riktigt — att en reform i enlighet med detta förslag kommer att medföra stora kostnader. Ja, det är ju uppenbart, ty som vi veta måste vårt vägväsen förbättras i ganska avsevärd mån, och det går naturligtvis icke utan att det kostar pengar. Jag känner icke någon metod att förbättra överhuvud taget någonting i avsevärd mån utan att det kostar pengar. Men jag kan icke finna det annat än rättvist, att denna kostnad fördelas inom landet på annat sätt är för närvarande äger rum. Jag tänker då särskilt på de revolutionerande förhållanden, som biltrafikens tillkomst åstadkommit på vägväsendets område. Det kan väl icke vara något intresse för alla dem, som nu utgöra vägunderhåll in natura, att pålastas de ökade bördor, kostnader och uppoffringar, som ett förbättrat vägunderhåll ovillkorligen måste medföra, ty naturligtvis blir det de nuvarande in natura-väghållarna, som få bära den största bördan.

En av de viktigaste anmärkningarna, som alltifrån den nuvarande väglagens tillkomst riktats mot densamma av dem, som önska lagen omarbetad, är ju, som vi veta, att vägbördan drabbar så ofantligt olika, icke endast vid jämförelse mellan olika väghållningsdistrikt utan också då det gäller de olika väghållarna inom ett och samma distrikt.

Jag kan icke neka mig nöjet att här ur statistiken framdraga några siffror, som visa hur det ställer sig i olika väghållningsdistrikt inom olika län. Jag skall t. ex. taga Stockholms län. Utdebiteringen för vägunderhållet inom de olika distrikten av detta län är sådan, att under det naturaväghållarna i vissa distrikt icke drabbas av någon kontant vägs katt alls, så utgår vägs katten för naturaväghållarna inom andra distrikt med ända upp till 30 öre per vägfyrk.

*Ang. lag
om allmänna
vägar
på landet.
(Forts.)*

Ang. lag
om allmänna
vägar
på landet.
(Forts.)

Å övriga beskattningsföremål utgår vägskatten inom vissa distrikt av Stockholms län med 4 öre, men i ett annat med 30 öre per vägfyrek. — Detta kan väl icke vara riktigt åtminstone icke nu, då vägunderhållet fått den påfrestning det nu har fått genom biltrafiken och icke längre är så begränsat inom visst län, som tidigare varit förhållandet.

Inom Jönköpings län ha inom vissa distrikt de jordbrukare, som hålla vägar in natura, en utdebitering av 19 öre per vägfyrek, under det att i vissa andra distrikt ingen utdebitering äger rum. För andra beskattningsföremål varierar vägskatten från 14 öre per vägfyrek i vissa distrikt upp till 38 öre i andra.

I Kalmar län se variationerna så ut, att medan vägskatten för naturavaghållarna inom vissa distrikt är lika med noll, så utgör den i andra distrikt 10 öre per vägfyrek. Beträffande andra beskattningsföremål är vägskatten lägst 9 öre per vägfyrek och högst 30 öre.

När vi komma till Norrlandslänen, så finna vi ännu större olikheter. Jag skall bara nämna ett län, där förhållandena äro ganska betecknande. Inom Västerbottens län ha naturaunderhållarna i ett distrikt ingen vägskatt alls, i ett annat distrikt är skatten 9 öre per vägfyrek, men i ett tredje distrikt får man betala 1 krona och 30 öre per vägfyrek. På andra beskattningsföremål fluktuerar vägskatten från lägst 10 öre och ända upp till 1 krona och 30 öre. Detta visar väl, att förhållandena äro alldeles avita. — Vi böra också komma ihåg att efter biltrafikens tillkomst har vägbördan i långt högre grad än tidigare varit fallet, då den kan sägas ha varit mera begränsad till ett visst län, kommit att bliva en för flera län gemensam angelägenhet.

Nu sade den siste ärade talaren, att den omorganisation av vägväsendet med inrättande av landstingsvägstyrelser, som förra årets särskilda utskott haft att behandla, bara vore en reform på papperet, och detta därför att dessa vägdirektörer och dessa olika tekniska biträden, som föreslagits, skulle komma i alla fall. Det är nog riktigt det, men jag frågar då: Hur är det redan nu? Är det icke många av de nuvarande vägdistrikten, som måste lita till tekniska sakkunniga? Bli det manne billigare på det sättet, än om man har kapabla personer, som kunna ha tillsyn över hela länets väghållning? Jag tror detta senare skulle vara förmånligare, ty i många distrikt kan man nu icke reda sig utan dessa tekniskt kvalificerade personers hjälp och ledning. Nu skulle det ju enligt det förslag, som förelåg i fjol, liksom även enligt det föreliggande, bli landstingsvägstyrelser, som hade att bestämma, vilka kvalifikationer, både praktiska och teoretiska, som dessa tekniska ledare för vägväsendet i länet skulle ha. Vi utgingo då ifrån, att detta vore en sak, som vi icke kunde undvika: De och de examina skulle en vägdirektör ha. Vi förutsatte dock, att dessa teoretiska kvalifikationer borde också vara förbundna med praktiska erfarenheter på vägunderhållets område, och därför ansågo vi det vara riktigt, att vägstyrelsen, som inför länskommittenterna vore ansvarig för, hur vägväsendet sköttes,

borde få anställa det tekniska biträde, som inom varje län kunde vara behöfligt med hänsyn till förhållandena inom länet.

I fråga om vägskattegrunden, som den förste ärade talaren uppehöll sig vid, vill jag också nämna några ord. Han tyckte det var orimligt att här besluta ett provisorium, som kanske icke alls skulle komma att tillämpas, därför att denna väglag, om den bleve antagen, skulle tillämpas först från och med år 1926. Jag tycker det var ganska egendomligt att få höra detta skäl från herr Johansson i Uppmälby, ty det var just han, som inom jordbruksutskottet kom fram med detta yrkande, att vi skulle taga denna bestämmelse som ett provisorium för att därmed understryka, att denna fråga måste upp i samband med kommunalskattefrågan; och då jag gick med på detta provisorium, trodde jag, att herr Johanssons meningfränder, eftersom denna synpunkt så kraftigt understruktis, också skulle kunna gå med på förslaget. — Ja, så ligger ju den frågan, och det uttalades, som sagt, även av herr Johansson, som här förde motståndets talan, att han trodde, att denna kommunalskattegrund, som förslaget innehåller, knappast skulle komma att tillämpas. Under sådana förhållanden tror jag icke att det är så stor fara med att den finnes där. Men om det är fråga om intressebeskattning i detta avseende, får man väl säga, att det räcker bra till ändå, då jordbruksfastigheterna även enligt förslaget skulle få bära $2\frac{1}{3}$ gånger så kraftig börda för vägväsendet som inkomsttagarna. Detta bör särskilt beaktas nu, sedan biltrafiken kommit till.

Den siste ärade talaren sade, att han saknade något i detta förslag, nämligen en klassificering av vägarna. Han ansåg, att det inom varje ort borde bestämmas, vilka vägar, som särskilt skulle avses för biltrafik, så att dessa vägar finge övertagas till underhåll av väggassan. Han höll före, att om dessa vägar sattes i gott skick, så skulle bilarna söka sig fram på dem och man skulle vara fri från dem på andra vägar. Ja, han menade väl icke, att de skulle alldeles försvinna, men de skulle åtminstone icke göra något vidare intrång på de smärre vägarna.

Jag förstår icke hur detta skall i praktiken gå till, ty med den kannedom jag har om biltrafiken, så tager den icke hänsyn till vilken väg, som är bäst för biltrafik, utan bilarna köra den väg, som är genast för att nå det mål, dit de vilja komma.

För övrigt vill jag erinra, att vi om några dagar få fram förslag till en trafikstadga, varigenom, såvitt jag förstått, rörelsefriheten för bilarna i landet kommer att väsentligt utsträckas. För närvarande är det ju så, att Konungens befallningshavande bestämmer, vilka vägar, som få befaras av bilarna, om vägens bredd håller ett visst mått, men i detta stadgeförslag — eller om det är i den nya bilförordningen — kommer det visst att heta, att alla vägar äro tillåtna för biltrafik med undantag av dem, som Konungens befallningshavande förbjuder. Det blir, mina herrar, en annan sak, då alla vägar få befaras, såvitt icke särskilt förbud är meddelat, och detta kommer naturligtvis också att avsevärt öka anspråket på förbättrat vägunderhåll i större utsträckning. En sådan

*Ang. lag
om allmänna
vägar
på landet.
(Forts.)*

Ang. lag
om allmänna
vägar
på landet.
(Forts.)

utsträckning av biltrafiken kommer naturligtvis i sin mån att ur synpunkten av olika intressen och beskattningsföremål också inverka på storleken av de olika bidragen till vägväsendet inom landet.

Jag har icke kunnat underlåta att i förbigående nämna detta, ty vi ha snart kommit därefter på grund av biltrafikens utveckling, att de, som få nedlägga det mesta arbetet på vägarna, få se efter, om de överhuvud längre skola våga trafikera desamma. Nu skall man ju nattetid få ha vissa lyktor på lass och åkdon, och det är ju i och för sig bra, ty det är ett ömsesidigt intresse för trafiksäkerheten, att alla fordon bli försedda med lyktor, men det är dock en ny börda, som man lägger på dem, vilka redan bära största bördan av vägunderhållet in natura, fast många av dem kanske aldrig köra en bil. Naturavväghållarna få alltså dragas med ökade olägenheter för biltrafikens skull. I den mån detta förhållande gör sig mera gällande, blir det sålunda ytterligare besvärligheter för naturavväghållarna. Jag säger icke detta därför, att jag vill frammana någon animositet mot biltrafiken, men jag vill peka på, hur det ekonomiskt ställer sig när man ser denna fråga ur olika synpunkter.

I väntade trafikstadgan har visst också föreslagits, efter vad jag hört, att ett barn under viss ålder icke skulle få köra på vägarna med häst. Hur kommer det att ställa sig för en liten jordbrukare, som är ensam och bara har en pojke eller flicka på 12 eller 15 år att skicka med mjölk till stationen eller andra ärenden, om han icke får använda den enda arbetshjälp han har?

När det nu talas om att förändra väglagen, så att man får ett efter tidens krav lämpat vägunderhåll och en fördelning av kostnaderna, som är rimlig, så heter det, att det kan man icke vara med om, ty man är rädd för konsekvenserna. Jag kan i detta senare avseende på grund av mina erfarenheter och efter vad jag gjort mig underrättad om meddela, att i de distrikt, där vägkassorna övertagit underhållet, har detta icke ställt sig så avskräckande dyrt, som man i saknad av praktisk erfarenhet på området förut trott. I mitt län ha i flera vägdistrikt vägstämmorna beslutit, att vägkassorna skola övertaga vägunderhållet, och jag har icke hört något missnöje därmed, utan man har tvärtom varit tillfredsställd. Det finns för övrigt även samma erfarenhet från andra håll. På det sättet får man ordentliga vägar, även om det skulle kosta litet mera, och vägarna bli underhållna på annat sätt än som nu är möjligt att göra för de enskilda väghållarna.

Trots all den kritik, som kom i fjol, och vilken man också häntytt på i år, skall jag tillåta mig att peka på den ekonomiska utredning, som ligger till grund här. Jag vågar påstå, att den är ganska hållbar. Jag tillåter mig hänvisa till dessa tabeller i utskottets utlåtande, som visa, vilken genomsnittsutdebitering per vägfyrk vi skulle få i landet, om detta förslag antoges. Av de två alternativen framgår, som vi se, att vi skulle få, med ena alternativet en utdebitering av 17,3 öre per vägfyrk och enligt det andra alternativet, d. v. s. utskottets förslag, 23,3 öre i genomsnitt för hela landet. Skulle vi få vägfrågan löst och vägunderhållet skött

på ett rationellt sätt för denna kostnad, är jag övertygad om att vi alla våga möta våra valmän utan att behöva befara någon amper kritik för att vi gått med på detta förslag, till vilket jag, herr talman, ber att få yrka bifall.

*Ang. lag
om allmänna
vägar
på landet.
(Forts.)*

Herr *Lundquist* instämde häruti.

Herr **Rehn**: Herr talman! Det tyckes ju råda en allmän enighet om, att vårt vägväsen behöver reformeras och att ju längre man dröjer med detta, dess svårare blir det för varje år som går. Landsvägstrafiken har ju under senare tid undergått så betydande omgestaltningar, att den icke längre kan betjänas med de anordningar och de metoder, som för vägarnas underhåll och skötsel tidigare varit vanliga. Trafikanterna klaga, att vägarna bliva allt sämre, och under vissa årstider och i synnerhet i vissa trakter i landet sägas vägarna vara så gott som oframkomliga. Och väghållarna klaga lika högljutt, att deras underhållsskyldighet blir allt odrägligare och att det icke går med rimliga uppoffringar från deras sida att hålla vägarna i någorlunda trafikabelt skick.

Båda parterna ha för visso fullgoda skäl för sina klagomål. Detta har ju också erkänts av alla, som tagit verksam del i det utredningsarbete, som under så lång tid pågått i vårt land för att åstadkomma en mera tidsenlig och modern väglagstiftning, vilket som bekant ledde till den kungl. proposition, som förelades fjolårets riksdag. Det förslag till väglag, som denna proposition innehöll, tillvann sig också i allt väsentligt god tillslutning, och sannolikt hade det också vunnit framgång inom riksdagen, om man på ett par punkter, där ändringar föreslagits i den kungl. propositionen, kunnat komma till enighet. En av dessa punkter gällde ju de s. k. skattegrunderna, grunderna för vägs kattens fördelning mellan de olika beskattningsföremålen, och den andra punkten gällde storleken av statsbidraget. Särskilt den förstnämnda av dessa punkter, den om skattegrunderna, ansåg man sig från socialdemokratiskt håll icke kunna gå med på, och detta föranledde, som vi erinra oss, den dåvarande kommunikationsministern att med all kraft uppträda mot det förslag till väglag, som han själv framlagt och han lyckades också fälla förslaget med den knappa majoriteten av 4 röster i denna kammare och 9 röster i första kammaren.

Av de uttalanden, som från inflytelserikt och auktoritativt håll gjordes här i kammaren under debatten bland annat av den person, som nu bekläder posten som kommunikationsminister, fick åtminstone jag det bestämda intrycket, att trots den energi, som utvecklades av dåvarande statsrådet Örne, skulle dock förslaget gått igenom, om icke den senare ändringen funnits, nämligen i fråga om statsbidragets storlek. Jag tror, att detta kunde gjort så mycket, att förslaget samlat majoritet, om statsbidraget, grundbidraget, blivit oförändrat. Visserligen tror jag också, att den då ifrågasatta ändringen av skattegrunderna torde för många, kanske de flesta varit huvudskälet till deras motstånd, men jag har dock anledning förmoda, att det var

Ang. lag
om allmänna
vägar
på landet.
(Forts.)

höjningen från 30 till 40 procent av grundbidraget, som ytterst fällde förslaget i fjol. Vi som då önskade och arbetade för en ny vägslagstiftning, vi ha ansett, att riksdagen i år borde sättas i tillfälle att taga ställning till samma förslag, men utan någon ökning av statsbidraget utöver vad Kungl. Maj:t föreslog i fjol, och det är detta som föranlett oss att framlägga vår motion.

Denna gång har ju majoritet inom utskottet vunnits för ett bifall, under det att en manstark minoritet avstyrkt motionen. Det huvudsakliga för att icke säga det enda skälet för reservanternas avslagsyrkande synes vara, att de anse, att med frågan bör anstå i avvaktan på den slutliga prövningen av frågan om kommunalskattens omläggning. Detta anse reservanterna nödigt av den anledningen, att en ändring i nu bestående grunder för vägskattens fördelning på de olika beskattningsföremålen icke kan verkställas utan att föregripa kommunalskatteskommitténs utredningsarbete. För min del nödgas jag öppet tillstå, att jag icke utan vidare kan fatta, varför ett beslut i överensstämmelse med utskottets förslag skulle behöva verka förryckande på kommunalskatteskommitténs utredningsarbete. Vid fjolårets väglagsdebatt förklarade dåvarande kommunikationsministern, att »vägskattetungan hör till de mest betydande faktorer i den kommunala beskattningen», och det är väl ingen, som vill bestrida, att så är förhållandet. Ingen har heller velat försvara den nu gällande skattegrunden som rättvist och väl avvägd, utan så vitt jag kunnat finna ha alla, som yttrat sig i frågan, ansett, att en ändring härutinnan, som verkar i utjämnande riktning, bör och måste komma till stånd. Om nu riksdagen tar ett steg i denna riktning, så bör ju detta vara vägledande för kommunalskatteskommittén och mera underlätta än försvåra dess arbete, för så vitt kommittén har för avsikt att föreslå någon avsevärd utjämnning av vägskattebördan. Vill däremot kommunalskatteskommittén betrakta vägskattefrågan såsom ett sekundärt eller kanske t. o. m. ett sistahandsintresse, som det får gå med, huru det kan och vill, i så fall förstår jag, att kommittén hellre ser, att man icke rör vid denna sak. Naturligtvis är det mindre noga, huru man handskas med en väv, om man av den skall tillskära en dräkt åt bara en familjemedlem än om man nödgas se till, att den räcker för alla personer inom familjen. Ur den synpunkten är det givetvis bekvämt för kommunalskatteskommittén att icke behöva taga hänsyn till vägskatten förrän man fått den egentliga kommunalskattefrågan ordnad. Jag har ju icke någon kännedom om kommitténs ståndpunkt i denna fråga, varför jag för ingen del vill uttala något omdöme häröver, men vad jag undrat över är, huruvida kommunalskatteskommittén ännu fått något uppdrag att utreda frågan om vägskatten. Från vederbörligt håll har man både tidigare och senast i fjol, så snart denna fråga kommit på tal om ändrade grunder för vägskatten, låtit förstå, att en sådan utredning av frågan skulle ske i samband med kommunalskatteutredningen, men något mera har det visst icke blivit av efter vad jag förspott. Hyser man den uppfattningen, att vägskatten är en av de mest betydande faktorerna i hela kommunal-

beskattningen, då förefaller det åtminstone mig som lämpligast, om denna faktor redan från början kunnat få komma med för att kunna bli tillbörligen beaktad. Då så icke skett, anser jag, att riksdagen har så mycket mera skäl att visa, i vilken riktning den önskar att en vägskattereform bör läggas, även om riksdagen icke nu vill taga en definitiv eller slutgiltig ståndpunkt till frågan, utan lämnar öppet att vid en blivande kommunalskattereform företaga de jämkningar, som kunna anses behövliga. Någon risk att en sådan justering skulle ha till följd mindre utjämnningar än som utskottet nu föreslagit bör väl anses vara uteslutet, då enligt förslaget jordbruk fortfarande skulle få uppbära $2\frac{1}{2}$ till 3 gånger så stor skattebelastning som inkomst av kapital och arbete. Från vissa håll påyrkas ju en väsentligt större utjämning för att man skall komma fram till en rättvis fördelning mellan olika skatteföremål. Fjolårets reservanter inom högerpartiet ansågo sig icke kunna nöja sig med den jämkning av skattegrunderna, som föreslogs av 1920 års vägsakkunniga, vilket var detsamma som motionärernas och utskottets förslag i år, utan ansågo, att en full utjämning borde ske, så att jordbruksfastigheterna icke komme i en sämre ställning än andra beskattningsföremål, och den uppfattningen delas också av den ärade reservanten i jordbruksutskottet herr Hermelin. På jordbrukarehåll i allmänhet torde man nog snarast vilja betrakta detta förslag mera som en avbetalning än som en slutgiltig uppgörelse i denna beskattningsfråga. Huvudreservanterna inom utskottet ha heller icke kunnat påstå, ännu mindre bevisa, att den lindring för jordbruket, som här ifrågasättes, är för högt tilltagen, men de säga, att »i saknad av objektiva grunder för vägskattebördans fördelning har motionärernas förslag karaktären av rena godtycket». Det låter nästan, som om reservanterna skulle mena, att det system, som nu råder, skulle uppbäras av något slags sakliga grunder. För min del har jag den uppfattningen, att större godtycklighet än som nu gäller svårligen kan åstadkommas, då jordbrukaren beskattas 5 à 6 gånger så hårt som inkomsttagaren, alldeles oberoende av om inkomsttagaren för sin näring har lika stor och ibland vida större nytta av de allmänna vägarna än jordbrukaren. En reduktion av denna orimlighet kan inte enligt mitt sätt att se innebära något vägsamt eller farligt godtycke utan är endast en enkel gård av rättvisa. Då det nu egentligen tycks vara om denna punkt, som meningsskiljaktigheten koncentrerar sig, så skall jag icke gå in på själva lagbestämmelserna. Dessa ha vunnit så pass stor tillslutning från olika håll, att jag icke tvivlar på, att skulle det endast gälla den saken, så skulle för densamma finnas stor majoritet här i riksdagen. Den ärade reservanten herr Hermelin har ifrågasatt ett system för väghållningen, som jag betvivlar att riksdagen kommer att ansluta sig till. Jag tror icke det skulle vara lyckligt med den här tudelningen, så att vissa kungsvägar skulle underhållas på statens bekostnad och vissa förbindelsevägar eller bivägar underhållas genom naturaunderhåll. Naturaunderhållet tror jag är dömt att försvinna. Huru länge man än håller på, så torde dock till slut en väglagsreform tvinga sig fram, och då jag tror, att vi knappast

*Ang. lag
om allmänna
vägar
på landet.
(Forts.)*

Ang. lag
om allmänna
vägar
på landet.
(Forts.)

få något bättre än det förslag, som här föreligger, så ber jag, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Med herr Rehn förenade sig herrar *Larsson* i Kroken, *Wikström* och *Karlsson* i Gasabäck.

Herr **Eriksson** i Grängesberg: Herr talman! Den siste ärade talaren förmenade, att man vid behandlingen av detta ärende borde förfarit ungefär som en skräddare, som har att sy kläder åt en familj och har ett vävstycke, om vilket han icke vet, om det räcker till familjens alla medlemmar — då klipper han stycket med omtanke för att det skall räcka till kläder åt allesammans och ingen blir utan. På det sättet menade han, att kommunalskattekommittén borde ha förfarit. Men det förefaller mig, att herr Rehn och hans kamrater vilja gå till väga på ett annat sätt. De vilja av detta vävstycke klippa till kläder endast för ett par av sönerna med risk att resten av familjen icke får några kläder alls, och det är detta som kommunalskattekommittén och de, som yrkat avslag på utskottsreservanternas förslag, icke vilja vara med om.

Vi få se till, huru denna sak verkligen ligger. Läget är det, att vi för närvarande ha en vägskatt. Det är en kommunalskatt. Vi ha andra kommunalskatter, lagda på fastigheter, näringar, handel, industri och arbete. Nu gäller det att få en ny kommunalskattelag. Därom ha vi länge tvistat. År 1920 förelåg ett förslag, som icke antogs, men som utlöste ett provisorium i alla fall. Det har varit riksdagens mening, att detta provisorium skulle avlösas av en definitiv kommunalskattereform. När denna kommunalskattereform skall genomföras, går det icke an att ensidigt se på, vad den ena eller den andra kommunala enheten behöver, utan man måste taga hänsyn till samtliga kommunala enheter. Vi ha primärkommunen, väghållningsdistrikt och landsting, och då får man tillse, att de olika skatteobjekten få bära sin rättvisa andel av den sammanlagda skattebördan, så att den icke ensidigt bäres av en grupp av skattedragarna, vare sig hantverkare, löntagare eller jordbrukare. Det avgörande i frågan är för mig icke, om skatten skall erläggas för det ena eller andra ändamålet, utan det avgörande är, vad som är summan av en skattedragandes skatter. Så är ju förhållandet för närvarande, att när en jordbrukare eller en hantverkare ser på sin debetsedel, så måste han taga hänsyn till summan av sina skatter. På samma sätt skall naturligtvis en kommunalskattereform, huru den nu än lägges, taga hänsyn till summan av skatterna, d. v. s. huru mycket skall betalas i skatt sammanlagt till primärkommunen, väghållningsdistriktet, landstinget o. s. v. Men icke bara det utan man får också taga hänsyn till, huru de olika grupperna av skattedragare skola kunna bära summan av de olika skatter, som tagas ut av dem, dessa skattedragare må nu vara löntagare, industriidkare, jordbrukare, innehavare av »annan fastighet» o. s. v.

När problemet är sådant, så vitt och stort, då kan det icke vara lämpligt att taga ut en detalj av de bestående förhållandena

för att söka genomföra en lättnad för en viss grupp av de skatte- dragande på ett område och likväl vilja göra gällande, att detta icke skulle förrycka hela problemet. Inom kommunalskattekommittén där man debatterat dessa spörsmål, har man enhälligt kommit till den uppfattningen, som föreligger i det uttalande, som herr Johansson i Uppmälby läste upp, ett uttalande, vari det framhålles, att man vid en ändring av grunderna för vägskatten måste taga hänsyn till de riktiga repartitionstalen för den kommunala beskattningen i övrigt. Och då har det synts kommunalskattekommittén riktigt att först behandla det stora kommunalskatteproblemet och att pröva alla hithörande frågor i ett sammanhang och icke bryta ut en sådan detalj, som det nu är fråga om.

Nu säges det i utskottets betänkande — och detta har hävdats från flera håll — att detta är ett provisorium. Gör man denna utbrytning, så lättar man skattetrycket för jordbruksfastigheterna, men det skall icke bli bestående för framtiden, utan det innebär endast ett provisorium, till dess man kommer fram till den stora kommunalskatteformen, då man får pröva frågan i hela dess vidd. Ja, mycken bluff har jag hört i mina dar, men maken till bluff har jag icke hört. Visst är det ett provisorium, men icke finnes det väl någon i denna kammare — vare sig herr Rehn eller någon annan — som tror, att man kan gå tillbaka ett stycke längre fram. Nej, skall det ske en förändring, så måste den nog komma att medföra större lättnad för jordbruket. Detta synes mig uppenbart. Icke menar väl herr Rehn, när han och hans meningsfränder så ivrigt gå fram på denna linje, att de göra det i medvetandet att i detta fall vid bifall i dag till skattelindringen en återgång sedan kan ske, ty skulle herr Rehn ha den uppfattningen, då skulle han ju kunna vara med om att taga en ny väglag även med bibehållandet av de nuvarande skattegrunderna.

Nu är jag fullständigt på det klara med att vi behöva en ny väglag. Jag är fullt på det klara med att de nuvarande förhållandena äro tyngande särskilt för sådana bygder, där man har långa vägar att underhålla och en fåtalig befolkning. Men det är icke om detta diskussionen i dag rör sig. Vi, som yrka avslag på utskottets förslag, göra det ingalunda därför att vi skulle vara motståndare till en ny väglag. Detta veta de, som stå på utskottets sida, mycket väl, då ju den regering, som satt i fjol och vars politiska åskådning jag delade, lade fram samma förslag, som utskottet nu gjort endast med undantag av vad som beträffar själva skattefrågan. Men jag är också medveten om, att det kan behövas en omläggning av själva skattegrunderna. Huru den omläggningen skall ske, därom vet jag i dag ingenting. Men jag kan mycket väl tänka mig, att det kommer att ske på det sättet, att man, när det gäller vägskatten, låter den övergå till att mera bliva en ren objektivskatt. Vi ha börjat beskatta de bilar, som trafikera vägarna, och den skatten skall användas uteslutande till förbättring av vägarna och till hjälp för underhållet av de hårt trafikerade vägarna. Man kan tänka sig, att det

*Ang. lag
om allmänna
vägar
på landet.
(Forts.)*

*Ang. lag
om allmänna
vägar
på landet.
(Forts.)*

blir en utveckling av denna skatt. Jag kan icke finna något oriktigt i, att fordon, som hårdare slita på vägarna, skola få bidraga mera till vägunderhållet än andra föremål, och detta är väl i viss mån en av grunderna till att jordbruksfastigheterna fått vidkännas den vägunderhållsbörda, som de haft. Man kan också tänka sig, att vissa företag inom orten få betala mera för vägunderhållet, därför att de slita så hårt på vägarna. Men om man icke gör problemet så enkelt, att man icke tar hänsyn till de synpunkter, som jag här framfört, eller att det finnes vissa frågor, som särskilt böra beaktas med hänsyn till denna beskattning, då återstår den utvägen, som jag i likhet med kommunalskatteskommitténs övriga medlemmar finner vara den riktiga, nämligen, att man söker att lösa denna fråga i samband med kommunalskattefrågan i dess helhet.

Nu skulle man visserligen kunna tänka sig, att det är av så utomordentligt trängande vikt, att vi få en ny väglag, att de synpunkter, som jag här fört fram, icke motväga de andra synpunkterna. Men jag kan icke finna, att så är fallet. Vi ha under en lång följd av år, ja, under mansåldrar haft förhållandena sådana de nu äro. Jag medgiver dock villigt, att tillkomsten av bilfordonen innebär ett plus i svårigheterna. Utskottet har dock icke tillräckligt uppmärksammat, att denna senare tunga, som försvårar vägunderhållet, kommer, som jag livligt hoppas, att lättas genom den bilskatt, som fjolårets riksdag beslöt och som skulle användas för detta ändamål. För de vägar, som icke kunna få någon nytta av denna vägskatt, blir naturligtvis underhållet mer betungande. Men det blir väl i stort sett de vägar, som äro mycket slitna av biltrafiken, som få nytta av denna bilskatt. Jag kan sålunda icke se, att några så trängande krav föreligga för införandet av en ny vägskattelag att man därför skall uppoffra möjligheten att få kommunalskattefrågan löst i dess helhet.

Hur snart kan då ett nytt kommunalt skatteförslag komma fram till riksdagen? Ja, därom kan jag icke profetera. Det beror naturligtvis på i vad mån den regering, som skall handlägga ärendet, anser sig vilja lägga fram ett förslag; det beror naturligtvis också på, när den beredning, som nu är sysselsatt med saken, får sitt förslag färdigt. Det är icke anledning att antaga, att det kommer till nästa riksdag. Men även om det icke blir till nästa riksdag, så kan det väl icke för den fråga, som vi nu här i dag diskutera, vara av avgörande betydelse om det dröjer ett år mer eller mindre, så att vi därför i dag skulle gå åstad och taga denna väglag och därigenom göra ett sådant insnitt i de nuvarande skatteförhållandena, innan vi kunna se, hur vi skola lägga det i sin helhet.

När man har sett litet grand på den här frågan, så tror jag icke man kan göra den så enkel som man gör bland motionärerna och utskottsminoritetens anhängare. På det hållet säger man, att jordbruksfastighet och annan fastighet får skatta så och så mycket i förhållande till inkomsttagare och deras skatt. Jag tror icke heller, att frågan är så enkel, att man kan säga, att jordbrukarna slita icke vägarna så mycket som andra göra. Det sista påståendet kan vara riktigt och även det första påståendet kan vara riktigt. Men vi

få lov att se saken på annat sätt, och det är, att vägs-katten är lagd på jorden. Om det är Andersson eller Pettersson eller Karlsson, som äger fastigheten, är likgiltigt, skatten vilar dock på jorden, den är ett onus för själva jorden. Vi ha flyttat bort den ena skatten efter den andra från jorden; det har varit tionde, grundskatt, prästavlöning o. s. v., den ena skatten efter den andra har flyttats från jorden. Det har blivit till fördel för den, som besuttit jorden vid det tillfället, då avlyftning skett, men den som sedan köpt jorden, har fått betala så mycket mer, så att för honom har det icke varit någon lättnad. Göra vi en sådan avlyftning nu, utan att se till, hur det går ihop med systemet i dess helhet, så kan jag för min del icke finna annat, än att vi även härmed tagit ett steg i en riktning, som vid en genomgripande kommunalskattereform måhända icke kan vara lämpligt. Denna uppfattning hade jag i fjol och samma uppfattning har jag i år.

*Ang. lag
om allmänna
vägar
på landet.
(Forts.)*

Med vad jag nu sagt har jag icke velat göra gällande, att de nuvarande skatterna äro i allo lämpliga. Jag sade i fjol och jag säger även i år, att jag mycket väl förstår, att man kan behöva andra skattegrunder för väghållningsbesvärets utgörande. Jag förstår också mycket väl, att det behöves en lättnad för jordbruksfastighet i förhållande till andra skatteobjekt. Men med vad jag sagt vidhåller jag, att man måste se denna sak i hela dess sammanhang och avväga det ena objektet i förhållande till det andra, så att icke den lättnad man åstadkommer för ett skatteobjekt verkar nedtyngande genom överflyttning på en slump på annat håll.

Herr talman, med vad jag sagt, har jag sökt motivera, varför jag för min del måste bestämt yrka avslag på utskottets hemställan och vädja till kammaren att avslå utskottets förevarande förslag.

I detta yttrande instämde herrar *Andersson* i Höör, *Anderson* i Råstock, *Aarnseth* och *Eklund*.

Herr Hamilton: Herr talman! Den som känner förhållandena på landsbygden kan bekräfta att de vägar, där automobiltrafiken går fram, äro nära nog ofrafikabla och att det nuvarande systemet för underhållet av våra vägar är otidsenligt och fullständigt föråldrat. Vägarna lagas vanligtvis en à två gånger om året, men på grund av automobiltrafiken fordras nu en ständig tillsyn. Vägarna böra lagas när brister uppstå. Åtskilliga vägunderhållare ha en ofantligt lång sträcka att färdas för att komma till de vägstycken, som tilldelats dem för underhåll, ja, det rör sig ibland om ända till *tio à femton* mil. Det är alldeles omöjligt att upprätthålla ett ordentligt vägunderhåll och ordentliga vägar med det nuvarande systemet.

Det finnes till synes tvenne utvägar att tillgripa för att åstadkomma en bättre ordning härvidlag. Den ena är att omlägga själva väghållningssystemet, den andra att hindra automobiltrafiken. Beträffande den senare utvägen är det ju så, att automobiltrafiken har visat sig vara en mäktig hävstång för vårt lands utveckling. På orter,

Ang. lag
om allmänna
vägar
på landet.
(Forts.)

där svåra kommunikationsförhållanden råda och man måst för sina färde- och transportbehov anlita hästar samt därvidlag stundom mycket hög ersättning för erforderliga skjutsar fått betalas, har nu mångenstädes en lättad inträtt genom de automobilomnibusleder, som ha brutit sig fram nära nog över allt i vårt land. Och jag antager att särskilt för Norrland är denna automobiltrafik av den allra största betydelse. Jag tror därför, att ett stävande av automobiltrafiken skulle vara detsamma som att komma utvecklingen på vår landsbygd att avstanna — och vi vilja ju föra vårt folk ut på landsbygden, vi vilja se nya kolonat växa upp över allt där naturliga förutsättningar för sådana finnas. Kan man alltså icke vara med om att stävja automobiltrafiken så återstår att vinna en bättre ordning å förevarande område genom att lägga om själva systemet för vägunderhållet.

Intressena bryta sig emellertid icke så mycket om väglagen i och för sig, utan det är skattegrunderna det gäller. Jag ber att få erinra om att enligt 1891 års lag pålades jordbruksfastighet ett naturavägunderhåll och där bredvid i vissa fall även vägskatt i penningar, sammanlagt motsvarande fem gånger och annan fastighet motsvarande tre gånger skatten på inkomst, kapital och arbete m. m. Man angav då 1891 att anledningen till den höga beskattningen av jordbruket var den, att jordbrukarna voro nära nog de enda, som trafikerade vägarna; det var endast de som hade hästar och åkdon. Man angav också, att taxeringsvärdet på jordbruksfastigheterna var så lågt, att den beräknade inkomsten icke motsvarade den verkliga beskattningsbara inkomsten. Och slutligen angav man som skäl för den höga vägskatten, att bestridandet av naturaunderhåll var lättare för jordbrukare att utgöra än att betala kontant. Alla dessa skäl ha nu försvunnit. Automobiltrafiken sliter vägarna vida mer än jordbrukarnas hästfordon, och automobilerna användas gemenligen icke av jordbrukarna, vilka ännu i huvudsak ha hästar, utan av andra, som bo på landsbygden, d. v. s. husägare, arbetare, yrkesidkare o. s. v. Vidare har taxeringsvärdet på jordbruksfastigheter stigit så att det motsvarar deras verkliga värden och ibland t. o. m. därutöver; och så skulle slutligen naturaunderhållet försvinna, och således även den fördelen — om det nu var någon fördel — gå bort.

Utskottet har därför funnit, att det är rimligt att acceptera de sakkunnigas förslag, nämligen att jordbruksfastighet skulle erlägga i vägskatt $2\frac{1}{2}$ gånger så mycket som inkomst av kapital och arbete och annan fastighet två gånger så mycket, och har det synts utskottet, att detta är ungefär samma tryck på jordbruket som innefattades i 1891 års lag.

Om man nu frågar sig, vilka yrkesgruppers intressen, som här bryta sig mot varandra, så säger man ju alltid, att det är de små inkomsttagarna, som representera den ena gruppen, och de stora jordbrukarna, som stå på andra sidan. Detta är emellertid ingen riktig utgångspunkt för en jämförelse härvidlag. Ty å ena sidan hava vi de små jordbrukarna och de jordbrukare, stora och medelstora, vilka själva bruka sin jord, och å andra sidan ha vi de små och stora

inkomsttagarna, storkapitalisterna, industrien för sina inkomster av fastighet och även i vissa fall de stora godsägare, som betala skatt för sin inkomst av arrenden. Beträffande den sista gruppen medger jag emellertid, att verkan därvidlag gör sig gällande endast vid själva arrendetavtalets uppgörande, men att, sedan avtalet en gång uppgjorts för ett tiotal år, vägskatten blir synnerligen lindrig. Således, parallellen skall göras i ena fallet mellan småbrukarna å ena och mindre inkomsttagare å andra sidan, samt i andra fallet mellan de större jordbrukare, som själva sköta sin jord, å ena sidan, och storkapitalister, storindustrien utöver sin inkomst av fastighet och godsägarna i vissa fall, då de ha sin jord bortarrenderad å andra sidan. Jag tror därför att rättvisan kräver, att man gör denna skattelindring.

Nu svarar man, att kommunalskattekommitténs förslag skall avvaktas, och det är mycket riktigt. Men vad vill man då ha? Vill herr Eriksson i Grängesberg ha denna skatt som ett bytesmedel? Men nu har jag klart för mig, att om jag är med om kommunalskattekommitténs blivande förslag, så är det därför, att jag vid prövning funnit det rättvist, och icke därför att jag vill begagna det som ett bytesmedel. Jag anser emellertid, att skatten bör vara provisorisk, så att kommunalskattekommittén skall ha fullt fria händer att föreslå den ändring därav som den finner skäl till. Man bör lägga beskattningen i fråga om de olika intressegrupperna på rättvisans grund och icke ha någon annan synpunkt än den, som betingas av rättvisan.

Nu säger man, att det är alldeles likgiltigt, om man nu tager en provisorisk lag eller icke, därför att kommunalskattekommitténs förslag kan väntas redan om ett par år. Liksom utskottsminoriteten förledet år icke vågade föreslå, att lagen skulle träda i kraft förrän 1926, därför att landstingen skulle ha tillfälle att förbereda sig på övertagandet av vägunderhållet, så säger man nu, att kommunalskattekommitténs förslag är att vänta om två eller tre år. Men man betänker härvid icke, att förslaget kommer att fordra en längre tid för prövning av myndigheter och i riksdagen och att det sålunda kan bli fråga om ett ytterligare uppskov med hela vägfrågan och med en ny väglags tillämpning under kanske ännu ett tiotal år, så att vi måhända äro inne på 30-talet någon gång, innan vi få en ny väglag fullt genomförd.

Nu ställde jag mig i fjol på den ståndpunkten, att staten borde bidraga med 40 procent, ja, t. o. m. med 50 procent. I min ungdom har jag gått så långt att jag ansett, att staten skulle övertaga hela vägunderhållet. Men för att få en väglag igenom, för att få förbättrade vägar, så har jag måst giva med mig och är nu med på att statsbidraget skall sättas endast till 30 procent. Det sades förledet år, att stadsrepresentanterna icke skulle vara med, om icke detta skedde, och nu är det således intet hinder för stadsrepresentanterna, vilka för övrigt äro oberörda av lagen, att gå med på densamma.

Man säger också, att man vet icke, hur mycket vägunderhållet enligt denna lag kommer att kosta. Nej, det vet man inte, därför

*Ang. lag
om allmänna
vägar
på landet.
(Forts.)*

*Ang. lag
om allmänna
vägar
på landet.
(Forts.)*

att det beror på trafikens storlek, på det allmänna prisläget o. s. v. Men man har dock gjort beräkningar. Så har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknat, att vägunderhållet skall kosta 38 miljoner, och att på inkomsttagarna skulle behöva utdebiteras, sedan automobilskatten och statsbidraget tagits i anspråk, 65 öre per bevillningskrona. Kan det vara något så högt att ha detta i perspektiv, att man får en skatt på 65 öre per bevillningskrona, om man betänker att man därigenom får ordentliga vägar. Det förefaller mig, att, om man ställer sig tveksam härvidlag, så vill man icke offra något för att vårt land skall ha ordentliga vägar och att man på grund av dessa förbättrade vägar skall kunna tänka sig en utveckling av automobiltrafiken till fördel just för den del av landets befolkning, som saknar hästfordon och dylikt. Vill man också besinna fördelen av den kolonisation av vår landsbygd, som vi alla hoppas få genomförd, särskilt med tanke på att vi vilja hindra landsbygdens ungdom att ge sig in till städernas gränder, där de i allmänhet endast råka i trångmål, så bör anledningen till tvekan härvidlag ytterligare försvinna.

Ja, herr talman, på grund av vad jag nu sagt, ber jag få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Nilsson i Tånga: Herr talman! Som kammaren finner ha ju meningarna inom utskottet vid behandlingen av detta ärende varit synnerligen delade. Och jag tror mig knappast röja någon hemlighet, om jag säger, att meningarna varit så delade, att egentligen skulle lotten avgjort vad som skulle bli majoritet eller icke majoritet inom utskottet.

Där meningarna skarparst bryta sig såväl nu som inom utskottet har ju varit beträffande skattegrunderna. Så var det vid fjolårets riksdag, då ärendet förelåg till behandling, och så är det nu. Vi stå fortfarande på samma ställe och stampa.

Det har nu här under debatten från åtskilliga talares sida utvecklats en ofantligt stor vältalighet för att visa, hur orättfärdiga dessa skattegrunder äro. När jag har lyssnat till dessa anföranden, så har jag icke kunnat göra någon annan reflexion än den, att det egentligen är att slå in öppna dörrar. Såvitt jag vet, är det ingen, som uppträder till försvar för de nu gällande skattegrunderna, och reservanterna, dem som jag tillhör, de ha överhuvud taget icke ingått på någon prövning. Men vi ha i alla händelser sagt, att dessa skattegrunder behöva en omjustering. Det finns ingen som bestrider detta. Men vi ha den uppfattningen, att med prövningen av den frågan bör anstå, till dess den kommunala skattefrågan skall prövas i hela dess vidd. Det kan icke vara lämpligt att man, som utskottet här föreslår, skall tillämpa nya skattegrunder, innan denna fråga föreligger till avgörande.

Herr Rehn gjorde anmärkning på att reservanterna hade be-tecknat utskottets förslag såsom godtyckligt, och herr Rehn säger, att något större godtycke än de nu gällande skattegrunderna finnes väl icke. Ja, men man skall väl icke bota ett ont med ett annat ont,

utan här skall man väl försöka taga upp frågan i hela dess vidd och inte lösa den på det sättet, att man tar och flyttar över på andra skatteobjekt, vad man anser vara en orättvisa.

Jag har sålunda ifrån dessa utgångspunkter biträtt reservanternas uppfattning, att det vore oklokt att nu taga upp frågan om skattegrunderna, om de grunder, efter vilka vägfyckarna skola utgöras, utan att den frågan bör prövas i samband med kommunal-skattefrågan.

Jag skall emellertid, herr talman, be att ytterligare få tillägga några ord. Jag har för min personliga del en uppfattning i denna fråga, som visserligen icke helt sammanfaller med den, som reservanten friherre Hermelin givit uttryck åt, men som i väsentliga punkter gör det. Jag har icke kunnat instämma i alla de synpunkter, han har lagt på frågan, och framför allt har jag icke kunnat biträda hans motivering. Men jag ber att uttryckligen få säga, att då jag här ger uttryck åt en avvikande mening beträffande de rent principiella grunderna för detta lagförslag, så talar jag icke alls å mina medreservanters vägnar därvidlag. Jag erkänner för min del villigt och gärna, att det föreliggande lagförslaget är i organisatoriskt avseende synnerligen förtjänstfullt. Och jag erkänner också lika villigt, att man med avseende å det som har varit den egentliga anledningen, själva upprinnelsen till lagförslaget, nämligen att få till stånd en lag, genom vilken det skulle bli möjligt att utjämna vägtungan de olika väghållningsdistrikten emellan, i mycket väsentlig mån fyller detta krav. Men jag har den uppfattningen, att detta lagförslag är lagt på en alldeles för bred bas. Det kan icke vara välbetänkt, att innan man vunnit någon erfarenhet verkställa en så radikal omläggning av vägväsendet, som nu är föreslagen, att i ett slag taga bort naturavägunderhållet och lägga vägunderhållet under allmän förvaltning och underhåll. Jag vill erinra om att år 1920 utgjorde längden av landsvägarna här i landet cirka 19,000 kilometer och av bygdevägarna 46,000 kilometer. Att i ett slag lägga dessa enorma vägsträckor under administrativ förvaltning och allmänt underhåll, kan bli ett experiment, som man ångrar. Det finns dock i vårt land 10,000-tals kilometer bygdevägar, som visserligen tillgodoses ett allmänt ändamål, men som dock i trafikavseende i huvudsak fylla den uppgiften att vara gemensamma utfartsvägar för vissa byar och samhällen. För mig ter det sig som en orimlighet att inordna dessa under allmänt underhåll och förvaltning. Det föreliggande lagförslaget är i väsentliga delar en kopiering av — företer i alla händelser en mycket stor likhet med — den danska väglagen. Förhållandena i vårt långsträckta land med dess ofta glest bebyggda trakter äro dock icke på något sätt jämförliga med Danmarks. Jag har en livlig känsla av att naturavghållarna, som nu klaga över vägtungan — och jag skall för min del mycket villigt erkänna, att dessa klagomål i viss mån äro berättigade — ha att sörja för vägar med minimal trafikintensitet, ha god tillgång på väglagningsmaterial, arbetet utfört med eget folk och med egna dragare och i vanliga fall på tider, då jordbruksarbetet är lindrigast. Jag är över-

*Ang. lag
om allmänna
vägar
på landet.
(Forts.)*

Ang. lag
om allmänna
vägar
på landet.
(Forts.)

tygad om att när dessa lantmän skola betala vägskatt av sådan omfattning, som kan följa med den omläggning av vägväsendet, som här föreslås, skola de finna, att de råkat ur askan i elden. Nog kan man åstadkomma en utjämning utan att draga in alla vägar under allmänt underhåll. Länen må gärna utgöra vägdistrikt och lands-tingen gärna vara den centrala förvaltande myndigheten. Men vägarna böra i trafikavseende klassificeras och i första hand endast landsvägarna läggas under allmän administration. De övriga böra åtminstone tillsvidare, tills erfarenhet vunnits, uppdelas för naturavägunderhåll. En sådan uppdelning torde icke behöva möta alltför stora svårigheter.

Till sist skulle jag vilja säga, att ett avgörande skäl för att icke här draga in under allmänt underhåll samtliga läns- och bygdevägar är omöjligheten att kunna överblicka kostnaderna. Att i närvarande tid taga ett steg, vars ekonomiska konsekvenser icke kunna överskådas, är icke försvarbart. Låt vägdistriktet förvärva erfarenhet om den utsträckta rätten att använda entreprenader och andra system för underhåll av de starkast trafikerade vägarna, men låt oss icke kasta oss ut i det fullständigt okända!

Jag skall, då många talare äro antecknade och lika många redan haft ordet, och då man sannolikt inte kan föra fram några nya synpunkter, icke längre taga kammarens tid i anspråk. Jag ber, herr talman, att få yrka avslag på såväl den föredragna paragrafen som på lagförslaget i dess helhet.

Herr Björk: Herr talman! Herr Nilsson i Tånga har framfört en del synpunkter, i vilka jag vill instämma och som jag därför inte skall upprepa. Men jag kan tillägga, att det onekligen ligger en viss sanning i en artikel, som jag läste härom dagen i Nya Dagligt Allehanda. Jag skall icke besvara kammarens ledamöter med att föredraga den i dess helhet, utan jag skall endast taga mig friheten att citera några brottstycken.

Det skrives där till en början: »Man började riksdagen med en allvarlig föresats såväl hos regering som från riksdagsmännens sida att öva sparsamhet som en dygd. Men huru har man hållit sina föresatser? Ännu är visst icke slutresultatet känt.» Längre ned står det: »Varför då frångå gällande väglag *under en depressionsperiod* och gå till något i de flesta fall oprövat system? Vår väglag medgiver redan nu avvikelser och möjlighet att införa entreprenadsystem. Låt de vägstyrelser, som se sig i stånd därtill, åtminstone partiellt införa detta så kan ju så småningom ökad erfarenhet vinnas.» Ännu något längre ned heter det: »*Automobilismen* är det som satt myror i huvudet på våra myndigheter och väghållarna. Men den slitning, som orsakas av bilarna, kan man komma till rätta med på annat sätt. Inför systemet med flickning och lagning av vägarna efter regn, när helst så behövs, och man kommer därhän att vägsyn verkligen tar hänsyn härtill och ej pådömer allmän grusning höst eller vår eller båda delarna, då är vår vägfråga löst. Låt gärna automobilskattemedlen gå till anställande av vägvakter, som

få till uppdrag att hjälpa till med fyllande av spår och gupper, som bilarna förorsaka, och gör detta alldeles fristående med anlitande av väghållarens framkörda grusupplag, enkannerligen sådana väghållare, som ha så långt till sina väglotter, att de ej lätt kunna kontrollera deras beskaffenhet. En sådan hjälp här och var skulle göra mycket.

Om så de svårast hållna, mest trafikerade vägdelarna inom distriktet undantagas, för att skötas av vägkassan, då har man frågan löst — på ett förståndigt, måttligt dyrt sätt utan risken av uppskörtningar. Men det blir annorlunda, om det hela skall ställas på *entreprenad* och skötas av en central myndighet gemensam för ett helt län.» Artikeln är signerad »Vägstyrelseordförande», och man har alltså anledning att tro, att det är praktisk sakkunskap, som talar.

Jag har emellertid närmast begärt ordet för att bemöta ett uttalande om fördelningsgrunderna i utskottsbetänkandet, ett uttalande som ytterligare upprepades av greve Hamilton i hans anförande. Även om jag är villig att erkänna, att skattetungan inte är rättvist eller jämnt fördelad, såsom det nu är ordnat, och att det föreslagna vägunderhållet enligt utskottets förslag skulle bli bättre, kan jag dock icke gå med på ett lagförslag, som enligt min mening alltför mycket förskjuter skattebördan från jordbruksfastigheterna till arbetarna och de lägre inkomsttagarna. Enligt 4 kap. 6 § i det föreliggande lagförslaget skall vägskatt utgå på så sätt, att jordbruksfastighet påföres en vägfyrk för varje 200 kronors taxeringsvärde, frälseränta och all annan fastighet en vägfyrk för varje 300 kronors taxeringsvärde, samt inkomst, som uppgår till minst 1,000 kronor och varför bevillning till staten utgöres, en vägfyrk för varje 30 kronor av den beskattningsbara andelen därav. Beträffande verkningarna av dessa föreslagna skattegrunder i förhållande till de nu gällande hänvisar utskottet till de å sista bladet i detta betänkande såsom bilaga B fogade tabeller, vilka utvisa, huru de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppskattade kostnaderna för den nya väghållningens tillämpning komma att belasta olika kategorier av skatteobjekt. Av dessa tabeller framgår, att en jordbruksfastighet för närvarande är fem gånger tyngre belastad än inkomst, under det att den med de nu föreslagna grunderna bleve endast $2\frac{1}{2}$ gång tyngre belastad.

Teoretiskt sett är detta riktigt men enligt mitt förmenande knappast i praktiken. Som gammal taxeringsman och ordförande i beredningsnämnd vid den provisoriska fastighetstaxeringen 1921 och 1922, har jag en smula erfarenhet på detta område. Även om mycket vunnits i fråga om skatteutjämningen vid denna provisoriska fastighetstaxering, är jag dock icke villig att utan vidare skriva under, att jordbruksfastighet för närvarande är fem gånger tyngre, respektive enligt förslaget skulle bli $2\frac{1}{2}$ gånger tyngre belastad än inkomst.

I de taxeringsdistrikt, där jag var beredningsnämndens ordförande, blev nämnden av fastighetsägarna mycket klandrad för att

Ang. lag
om allmänna
vägar
på landet.
(Forts.)

*Ang. lag
om allmänna
vägar
på landet.
(Forts.)*

taxeringen skulle ha blivit för hög. Jag har därför haft intresse av att följa med de fastighetsförsäljningar, som ägt rum både i fjol och i år, och jag har funnit, att varenda försäljning betingat betydligt högre priser än fastigheternas åsatta taxeringsvärden.

Jag skall be att få anföra ett exempel. En fastighet på 20 tunnland taxerades i fjol till 14,000 kronor. Ägaren är gammal och ville sälja sin egendom; han erbjöds i fjol 20,000 kronor för densamma. I år sålde han den för 19,000 kronor, alltså för 5,000 kronor mera än taxeringsvärdet. Efter 14,000 kronors taxeringsvärde påföres ägaren till fastigheten 8,4 bevillningskronor och enligt tabellen å sista sidan (alternativ II) skulle han enligt utskottets förslag betala i runt tal 16 kronor. En inkomsttagare med hustru och två barn och 2,000 kronors inkomst erhåller 800 kronors bevillningsfritt avdrag. På återstående 1,200 kronor får han 40 vägfyrcar och i runt tal kronor 9,20 i vägskatt.

För att ytterligare påvisa, att utskottets förslag till grunder för vägskattens utgörande icke är och blir rättvist, skall jag anföra ännu ett exempel, som jag känner till från min egen hembygd. En lantbrukareson gifte sig och erhöll i arv efter sin avlidne fader cirka 25,000 kronor. Han ämnade köpa ett lantbruk men ansåg det oklokt att göra det under pågående kristid till de högst onormala priser, som då betingades. Han satte därför in sina pengar i banken, hyrde en lägenhet och tog arbete som daglönare. Hans arbetsinkomst känner jag inte, men jag gör mig åtminstone inte skyldig till överdrift, om jag säger, att den var 1,200 kronor. Ränteinkomsten, beräknad efter 5 % på kapitalet, blir ju 1,250 kronor. Hans sammanlagda inkomst av kapital och arbete är alltså 2,450 kronor. Som personen är gift men inte har några barn, blir det bevillningsfria avdraget 500 kronor. Med en vägfyrc på varje 30 kronors inkomst av återstående 1,950 kronor erhåller han 65 vägfyrcar och enligt alternativ II å sista sidan i betänkandet kronor 15,21 i vägskatt. Denne man, som jag personligen känner och är god vän med, har, enligt vad jag vet, i fjol bjudit 20,000 kronor för den ovannämnda till 14,000 kronor taxerade egendomen. Om han fått densamma till detta pris, hade han ändå av sitt arv på 25,000 kronor haft 5,000 kronor över till att köpa lösörebo. Endast därför att han då placerat sina pengar i jordbruksfastighet, hade han varit i den gynnsamma ställningen att, om han än måst betala skatt för 6 % av taxeringsvärdet eller 14,000 kronor, han dock sluppit att betala någon skatt alls för de övriga 11,000 kronor och inte heller för sitt eget arbete. Det är ju nämligen föga troligt, att han mer än andra jordbrukare under dessa depressionstider skulle kommit över 6 % av taxeringsvärdet i sin deklaration. Som inkomsttagare skulle denne man alltså enligt utskottets förslag få betala kronor 15,21 i vägskatt, under det han, om han placerat sina pengar i ovannämnda jordbruksfastighet fått erlägga 16 kronor, inkomsten av eget arbete inberäknad. Han får alltså ingalunda betala 2 1/2 gång mera i det ena fallet än i det andra, såsom utskottet menar, utan resultatet blir i båda ungefär detsamma.

Detta är en bild ur det verkliga livet och långt ifrån något undantagsfall, och det visar, att utskottets förslag ifråga om skattegrunderna till sina verkningar i det praktiska livet är så orättvist, att det inte bör upphöjas till lag, åtminstone inte förr än vi få en kommunalskattelag, som på ett bättre sätt skipar rättvisa mellan olika skattedragare.

Herr talman! Jag vill ännu en gång understryka, att även om utskottet teoretiskt kan visa, att med dess förslag jordbruksfastighet skattetynges $2\frac{1}{2}$ gång mera än annan inkomst, så kan det i praktiken ådagaläggas, att jordbruksfastighet stundom slipper undan lindrigare. Med sådana exempel för ögonen skall jag be att få yrka avslag på utskottets förslag i dess helhet liksom särskilt å den första paragrafen.

Herr Edén: Herr talman! Då man åhört denna diskussion, har man frapperats av huru litet det egentligen talats om vägfrågan. Vad man talat om är vägskatten och förhållandet mellan denna och kommunalskatten i övrigt. Själva vägfrågan har man som sagt i det väsentliga skjutit undan. Jag undrar dock, om det inte vore anledning, att vi först en liten smula konstaterade läget rörande just själva vägfrågan. Detta läge är nämligen sådant, att en reform i väglagstiftningen, en reform av hela organisationen av vårt vägväsende, är trängande nödvändig, att den blir mer nödvändig dag för dag och att i själva verket, såvitt jag kan bedöma, det inte låter sig göra att bara år efter år skjuta undan hela denna fråga i förväntan på att kunna taga upp skattefrågorna i ett sammanhang.

Det har redan påpekats, att automobiltrafiken fullständigt revolutionerat våra kommunikationsförhållanden på landsbygden. Den som liksom jag haft anledning att följa denna trafiks utveckling i en trakt, där den blir mera och mera intensiv, måste säga sig, att hur omsorgsfullt man än försöker arbeta i de nuvarande vägdistrikten och hur många duktiga vägmän som vi än ha i desamma, är tillståndet ur synpunkten av en verkligt planmässig väghållning och ett planmässigt bedrivande av vägbyggnaderna egentligen i det närmaste ohållbart. Det går inte att i längden fortsätta med en uppdelning å smådistrikt, som ha fullständigt skilda resurser. Ett visst distrikt kan vara utrustat med de yppersta skatteobjekt, ett annat närallgande kan återigen vara klenutrustat med sådana. Men båda distrikten ha icke sällan förbindelseleder, som skola av distrikten underhållas och eventuellt också förbättras, och det ena men icke det andra distriktet kan gripa sig an med ett sådant verk.

Jag ser saken så, att vi i viss mån börja närma oss en bristningspunkt i den nuvarande vägadministrationen. Jag litat på intet sätt på de gynnsamma verkningarna av de mindre reformer, som dock trots alla meningsskiljaktigheter utgingo ur debatterna i fjol. Dessa reformer i all ära — särskilt rätten för ett distrikt att övertaga vägunderhållet i dess helhet eller i vissa delar — men förrän vägväsendet och administrationen sammanslås i större enheter och förrän skattetungan utjämnas på dessa enheter, kan det icke bli en sådan

*Ang. lag
om allmänna
vägar
på landet.
(Forts.)*

*Ang. lag
om allmänna
vägar
på landet.
(Forts.)*

ordning i vårt vägväsende, som tillfredsställer nutida kommunikationsbehov.

Det är den utgångspunkten, som jag skall anhålla, att vi en liten smula få tänka på. Och det är från den utgångspunkten, som man enligt min mening bör bedöma frågan, huruvida här kunna förefinnas några allvarliga hinder att nu företaga en reform av administrationen.

Då inträffar det egendomliga, att det egentligen endast är ett fåtal av riksdagens ledamöter, såvitt man kunnat döma av ärendets behandling i utskottet i år och i kamrarna i fjol, som ha någonting att anmärka mot själva det förslag, vilket kom fram ur utskottets arbete förra året och nu upptagits i form av en motion. I själva verket har redan i fjol konstaterats, att rörande de allmänna organisationsgrunderna råder en så stark enighet inom riksdagen, att man mycket sällan sett motsvarighet därtill. Huvudreservanterna i fjol voro eniga med anhängarna av utskottets förslag därom, att den linje, som utskottet då kom fram till, innebar en praktisk lösning. Jag skall naturligtvis inte förneka, att denna lösning kan ha sina svagheter, men det var dock så, att sedan frågan blivit blött och stött år efter år i kommitté efter kommitté och äntligen resulterat i en kunglig proposition, så hade man till slut enats om, att det var en lämplig lösning, som förelåg. Under sådana förhållanden vill jag säga, att det förefaller mig vara ovanligt karskt gjort, när de herrar, som reserverat sig i år och delvis även i fjol, med ett penndrag underkänna hela denna lösning och bara göra yrkande om att kasta frågan till en ny utredning.

Jag måste också säga, att de skäl, som särskilt reservanten på denna linje i år, friherre Hermelin, anfört, synas mig på intet sätt övertygande. Det är gott och väl att anmärka, att en administration, som rör sig med hela länet, kommer att vålla höjda kostnader. Det är lätt att ställa sig här och göra gällande, att det är synd, att man tager bort naturaunderhållet för småvägarna och att detta underhåll där kunde räcka allt fortfarande. Men hur vill den ärade reservanten själv, att lösningen skall läggas? Han har icke gjort någon annan antydning än den som ligger i blotta hänvisningen till, att man borde göra en uppdelning mellan kungsvägar å ena sidan och landsvägar å andra sidan — kungsvägarna skulle, såvitt jag förstod honom rätt, upptagas till ett systematiskt underhåll, jag vet inte om han menade av vägstyrelser eller av staten, medan däremot landsvägarna skulle skötas med naturaunderhåll. Jag trotsar denne ärade talare och vilken som helst, som eljest varit inne på denna linje, att kunna utfinna en sådan sinnrik organisation, som gör det möjligt att bredvid varandra ställa dessa oförenliga principer. Var skall gränsen gå först och främst mellan kungsvägar och de andra vägarna? Redan detta är en synnerligen stor svårighet. Men än större blir svårigheten — ja den blir enligt min mening olöslig — när man frågar: hur skall det ordnas med förhållandet mellan naturaunderhållet för de små vägarna och beskattningen för de stora vägarna? Vilka är det, som skola utgöra naturaunderhåll och vilka är det som

skola utgöra skatt i penningar vid en sådan tänkt fördelning? Jag påstår, att detta problem kunna herrarna icke lösa. Det är försökt förut, men det går inte, så vitt jag kan bedöma. Och detta är dock den enda egentliga anvisning om innebörden i den nya utredning, som i reservationen lämnas.

*Ang. lag
om allmänna
vägar
på landet.
(Forts.)*

Kan det verkligen vara något skäl för riksdagen att på sådana grunder avslå förslaget i förhoppning om att sedan få frågan tillbaka, lagd på en annan och reservanten tilltalande bog? Såvitt jag begriper, innebär varje framskjutande av lösningen av denna fråga endast att man kastar den fullständigt ut i det ovissa. Man skulle då också släppa vad vi dock voro eniga om i fjol, nämligen utvägen att få en lösning organisatoriskt sett. Man skulle tvingas att på nytt taga upp också själva organisationsfrågan, och man skulle, såvitt jag förstår, sätta utredningskvarten i gång med en mycket oviss utsikt, att ur densamma skulle komma fram något förslag, som kunde på nytt föreläggas riksdagen.

Jag upprepar, att jag naturligtvis inte förbiser svårigheterna med en sådan ordning, som av Kungl. Maj:t i stora drag föreslogs i fjol och som av det dåvarande utskottet närmare utformades. Men jag tror, att efter den långvariga och mångsidiga behandling, vägförslaget fått, förslaget innebär ungefär det resultat, som nu kan vara möjligt att vinna. Det är i alla händelser det bästa förslag, som hittills framkommit, och det har sina stora förtjänster, i all synnerhet genom sin anknytning till länet, som dock tack vare sina ständigt ökade uppgifter och sin växande administrativa erfarenhet efter min mening är minst lika skickat att övertaga denna sak, som de lokala vägdistrikten och vägstyrelserna äro. Alltså: då jag inte kan erkänna den grund för avslag, som friherre Hermelin framfört, måste jag tvärtom anse, att ingenting vore mera förfelat, än om man här låte leda sig av förhoppningar om en lösning enligt hans anknytningar.

Så återstår då frågan: är det andra skälet för avslag, skatteutjämningen, tillräckligt bärande, för att förslaget nu bör avvisas? Jag har redan i fjol tillräckligt uttalat min mening på denna punkt och behöver naturligtvis inte gå in på någon detaljdiskussion. Men det får jag lov att säga, att när man nu, exempelvis som herr Eriksson i Grängesberg, står här och talar, som om denna jämkning i skattegrunderna för vägskatten skulle vålla en fullständig konfusion hos kommunalskattekommittén, då kan jag icke vara med. Herr Rehn har efter min mening med fullkomlig rätt påvisat — och ingen har kunnat motbevisa honom — att det är ingenting som hindrar, att kommunalskattekommittén, därest den så vill, tager upp denna fråga om vägskatten vid sitt övervägande av kommunalskatterna i deras helhet. Vill kommunalskattekommittén verkligen röra vid vägskattefrågan, så må den då i Guds namn göra det, men hittilldags har jag mig icke bekant, att kommittén gjort något dylikt. Jag får kanske erinra om, att när det förra förslaget till en kommunalskatte-lag framlades, hade hela frågan om vägskatten skjutits undan. Det äger sin fulla riktighet, att även om den nu föreslagna ändringen

Ang. lag
om allmänna
vägar
på landet.
(Forts.)

i skattegrunderna för jordbruksfastighet och annan fastighet skulle komma att av riksdagen antagas, och även om detta skulle komma i tillämpning innan kommunalskattekommittén framlägger sitt förslag — jag skall snart återkomma till dessa »om» — har kommunalskattekommittén, alldeles som herr Rehn anförde, fullständigt fria händer att behandla detta problem. Men vad som gör, att man från den sida, som i år vunnit majoritet i utskottet, ansett sig behöva taga upp denna fråga om skatteutjämningen, är icke alls någon önskan att falla kommunalskattekommittén i ämbetet utan det enkla faktum, att skall en sådan här reform göras och göras i stort, över landet i dess helhet, så kräves verkligen en omläggning av skattegrunderna, som i sådant fall, när man övergår till kontant betalning av skatten, efter nu gällande grunder blir för tung särskilt för jordbrukarna men även för andra fastighetsägare. Det har egentligen inte heller kunnat bestridas, att så är händelsen. Den senaste ärade talaren tog visserligen ett exempel, varmed han kom fram till den häpnadsväckande slutsatsen, om jag fattade honom rätt, att enligt nuvarande bestämmelser fastighetsägare — och kanske han t. o. m. talade om en jordbrukare i sin hemtrakt — skulle ha beskattats lindrigare än vanliga inkomsttagare. Det var mig omöjligt att följa med exemplet. Jag kan därför icke gå in i någon detaljgranskning därav, men jag vägar på goda grunder antaga, att det fanns någon svårare felkälla; ty var och en, som annars varit i tillfälle att jämföra, hur vägfyrksbeskattningen med nuvarande fyrksättning skulle komma att verka vid en kontant vägskatt för jordbrukarna, och hur en dylik skatt skulle verka för inkomsttagarna, måste säga sig, att kontantbetalning av skatten för jordbrukarna med nuvarande grunder i det stora hela blir orimlig i förhållande till de kontanter, med vilka de röra sig.

Det ligger i själva verket så, att vill man nu besluta en vägreform, då är det, såvitt jag kan finna, en berättigad fordran, såsom förutsättning för denna reform, att man tills vidare gör icke en fullständig utjämning men en jämkning på fyrksättningen för jordbruksfastighet och annan fastighet. Jag kan icke se annat, än att den jämkning, som nu är föreslagen, åtminstone icke är för stor. Jag kan därför ej alls hysa några farhågor för vad herr Eriksson i Grängesberg antydde, att man därmed skulle stänga vägen för att i en framtid eventuellt kunna komma tillbaka till en mera allvarlig beskattning för vägändamål av jordbruk eller fastighet.

Antingen bör man taga vägreformen nu med detta tillägg, som är berättigat, eller också få vi låta den vara. Hur länge få vi då låta den vara? Man säger, att det blir ju bara ett eller annat år. Herr Eriksson i Grängesberg kunde visserligen ej ge oss något löfte, när kommunalskattekommittén kan bli färdig, men han antydde, att förslag från densamma nog ej lär komma fram till nästa års riksdag. Jag förmodar, att han sålunda menar, att ett förslag kan komma tidigast år 1925.

Jag skall då tillåta mig anmärka, att om förslag till kommunalskattereform framlägges år 1925, så kan ingen garantera, att det

förslaget också blir antaget 1925. Så pass svår har den frågan visat sig vara, att det åtminstone låter tänka sig, att den behöver komma igen till ytterligare en riksdag, innan den blir löst. Sålunda medför redan detta ett uppskov, som skulle vållas av väntan på kommunalskattefrågan och sträcka sig över åtskilliga år framåt.

Men vad man alldeles har glömt att observera är, att uppskovet stannar icke vid detta. Ty det är ju uppenbart, att om man skall ställa det så, att vägskatten skall bero av kommunalskatten och att vägreforment skall bero av vägskatten, då kan, så vitt jag kan finna, icke något förslag till en vägreform framläggas förrän, låt mig säga, vid riksdagen efter den, då kommunalskatteformen blivit antagen. Och ytterligare, när detta förslag till vägreform framlägges, då är det därmed icke färdigt att ögonblickligen tillämpas. Ty det innefattar icke en sådan förändring, som man kan låta träda i kraft året efter det, då den beslutats. En övergång ifrån administrationen genom de nuvarande väghållningsdistrikten till en annan administration — närmast ha vi väl alltså att tänka på länsdistrikt — det är en ekonomiskt och organisatoriskt invecklad historia som ovillkorligen kommer att kräva åtskilliga övergångsår — säg det antal övergångsår, som utskottet nu i sitt förslag förutsatt, nämligen tre!

Jag tror, att jag icke säger för mycket, om jag vågar påstå, att därest riksdagen skall ge sig till att vänta på kommunalskatteformen för att kunna göra en vägreform, så kommer det dröjsmål, som därutav förorsakas för en dylik vägreforment ikraftträdande, att närma sig ett tiotal år, räknat från det år, där vi nu stå. Och om så skulle bli förhållandet, då upprepar jag vad jag började med: vi ha, efter min mening, verkligen icke råd ur vägsynpunkt att vänta så länge.

För varje år som går, blir övergången svårare. För varje år, som går, blir den nuvarande organisationens bekymmer att reda sig större. Och för varje år som går — kan jag gärna tillägga efter min egen erfarenhet — blir det allt kinkigare och kinkigare för den enda myndighet, som för närvarande i länen skall försöka hålla ihop det hela, distrikten emellan, nämligen länsstyrelsen.

Då det är fara värt, att en vägreform kan riskeras av denna frågas undanskjutande, och då man tar hänsyn till längden av ett eventuellt uppskov, tror jag verkligen, att det är skäl att se vida allvarigare på denna fråga, än man gjort.

När så är förhållandet, när jag mot detta endast har att ställa den uppkonstruerade farhågan, att ändringarna i skattegrunderna skulle på något vis prejudicera kommunalskatteformen, när jag för egen del är fullt övertygad om, att denna farhåga icke är grundad, när jag vidare är på det klara med, att den jämkning av skattegrunderna, som nu är föreslagen i utskottets betänkande, i varje fall icke går längre, än vad som kan anses skäligt och rättvist samt nödvändigt, om vi skola lägga om administrationen, då kan jag, herr talman, med hänsyn till alla dessa förhållanden, för min del icke taga på mitt ansvar att vara med om att fälla förslaget även i år.

*Ang. lag
om allmänna
vägar
på landet.
(Forts.)*

Ang. lag
om allmänna
vägar
på landet.
(Forts.)

Jag har röstat för förslaget i fjol, och jag röstar för det även i år men med ännu större förvisning, att det är riktigt, icke minst på grund av de ändringar, som utskottet företagit i fjolårets förslag. Jag yrkar därför bifall till utskottets förslag.

Herrar *Jeppsson* och *Bengtsson* i Norup instämde häruti.

Som tiden nu var långt framskriden och flera talare anmält sig för yttrandes avgivande, beslöt kammaren, på hemställan av herr talmannen, att uppskjuta den vidare behandlingen av förevarande utlåtande ävensom handläggningen av övriga på föredragningslistan upptagna ärenden till kl. 7 e. m., då detta sammanträde enligt utfärdat anslag komme att fortsättas.

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 4,33 e. m.

In fidem
Per Cronvall.