

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1929.

Andra kammaren.

Nr 21.

## Måndagen den 18 mars.

Kl. 3.30 e. m.

### § 1.

Justerades protokollet för den 12 innevarande mars.

### § 2.

Upplästes följande till kammaren inkomna sjukbetyg:

Herr Johan Olofsson, Digernäs, är på grund av urinvägssjukdom t. o. m. den 20:e dennes förhindrad att delta i riksdagsarbetet.

Stockholm den 16 mars 1929.

*Abraham Troell,*  
professor, med. dr.

### § 3.

Herr statsrådet *Malmberg* avlämnade Kungl. Maj:ts propositioner:

nr 187, angående försäljning av lägenheten Spångkrogen nr 1 samt den s. k. Spångmaden vid Ljungbyhed;

nr 188, angående visst markbyte mellan kronan och en enskild person i Östersund;

nr 190, angående godkännande av viss överenskommelse mellan kronan och Landskrona stad;

nr 186, angående godkännande av ett mellan Sverige och Tyska riket slutet tilläggsavtal till handels- och sjöfartstraktaten den 14 maj 1926;

nr 193, angående förstärkning av tionde huvudtitelns anslag till kommittéer och utredningar genom sakkunniga;

nr 194, angående medgivande att använda viss del av överskottet å olika till säkerhetsanstalter för sjöfarten anvisade anslagsposter till anskaffande av en motorjakt till Erholmens gasstation inom västra lotsdistriktet; och

nr 195, angående medgivande, att viss livränta må utgå till änkan Emma Adolfsson.

Dessa propositioner bordlades.

### § 4.

Föredrogos var för sig Kungl. Maj:ts å kammarens bord vilande propositioner; och hänvisades därvid

till statsutskottet propositionen, nr 183, angående anslag för uppförande för telegrafverkets räkning av en stationsbyggnad i Malmö m. m.; samt

*Andra kammarens protokoll 1929. Nr 21.*

till behandling av lagutskott propositionerna:  
 nr 191, med förslag till lag om ändring i vissa delar av lagen den 19 juni 1919 (nr 367) om fri rättegång; och  
 nr 189, med förslag till bokföringslag.

## § 5.

Härefter föredrogos, men bordlades åter statsutskottets utlåtanden nr 6 och 31, bevillningsutskottets betänkande nr 11, första lagutskottets utlåtanden nr 13—15, jordbruksutskottets utlåtande nr 21, andra kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande nr 4, andra kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande nr 3 samt andra kammarens femte tillfälliga utskotts utlåtande nr 5.

## § 6.

Herr talmannen gav härpå ordet till herr **förste vice talmannen**, som yttrade: Herr talman! Jag tillåter mig hemställa, att främst bland två gånger bordlagda ärenden må på föredragningslistan för morgondagens plenum uppföras statsutskottets utlåtanden nr 6 och 31, bevillningsutskottets betänkande nr 11, första lagutskottets utlåtanden nr 14 och 15 samt jordbruksutskottets utlåtande nr 21, i nu nämnd ordning.

Denna hemställan bifölls.

## § 7.

Herr *Olsson* i Ramsta avlämnade en motion, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 168, angående anslag till statistiska centralbyrån för budgetåret 1929/1930 m. m.

Nämnda motion, som erhöll ordningsnumret 407, bordlades.

## § 8.

Anmälades och godkändes följande förslag till riksdagens skrivelser till Konungen, nämligen:

från bevillningsutskottet:

nr 72, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om fortsatt tillämpning av förordningen den 8 juni 1923 (nr 155) angående omsättnings- och utskänkningsskatt å spritdrycker;

nr 73, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående tullfri införsel av vissa astronomiska instrument; och

nr 74, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående godkännande av en mellan Sverige och Kina undertecknad tulltraktat; samt

från riksdagens kansli:

nr 61, angående verkställd omröstning över högsta domstolens och regeringsrättens ledamöter;

nr 62, angående val av tre fullmäktige i riksbanken och av tre suppleanter för riksdagens samtliga fullmäktige i nämnda verk;

nr 66, angående val av två fullmäktige i riksgäldskontoret och av två suppleanter för fullmäktige i nämnda verk; och

nr 69, angående val av riksdagens två ledamöter i styrelsen över riksdagsbiblioteket jämte två suppleanter för dem.

Vidare anmäldes och godkändes riksdagens kanslis föreslag till riksdagens förordnanden

- nr 63, för två fullmäktige i riksbanken;
- nr 64, för bankdirektören Ivar Rooth att vara fullmäktig i riksbanken;
- nr 65, för tre suppleanter för riksdagens fullmäktige i riksbanken;
- nr 67, för två fullmäktige i riksgäldskontoret;
- nr 68, för tre suppleanter för fullmäktige i riksgäldskontoret;
- nr 70, för två ledamöter i styrelsen över riksdagsbiblioteket; och
- nr 71, för två suppleanter för de av riksdagen utsedda ledamöterna i riksdagsbibliotekets styrelse.

### § 9.

Justerades protokollsutdrag.

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 3.40 e. m.

In fidem  
Per Cronvall.

## Tisdagen den 19 mars.

Kl. 2.30 e. m.

Förhandlingarna leddes vid detta sammanträde till en början av herr förste vice talmannen.

### § 1.

Justerades protokollet för den 13 innevarande mars.

### § 2.

Herr *förste vice talmannen* gav på begäran ordet till

Hans excellens herr statsministern **Lindman**, som anförde: Herr förste vice talman! Ledamoten av denna kammare, fru Östlund, har med kammarens tillstånd till mig framställt en fråga, huruvida det kan förväntas, att regeringen kommer att vidtaga åtgärder för beredande av förbättrade anställningsvillkor och vissa förmåner, såsom rätt till sjukhjälp, semester och pension, till städerskepersonalen vid statens verk och myndigheter, så att denna länge undanskjutna fråga måtte få en för personalen i möjligaste mån tillfredsställande lösning.

På sätt interpellanten erinrat, har förevarande fråga berörts i en skrivelse, nr 124, av 1918 års riksdag. I denna skrivelse anförde riksdagen, att riksdagen funnit, att det visserligen icke borde ifrågakomma att, såsom motionären åtminstone i första hand syntes avse, inrätta en helt ny grupp av befattningshavare för städnings- och rengöringsarbetets utförande, men då den dittills i sådant hänseende mångenstädes tillämpade ordningen i viss mån innebure ett entreprenadssystem, om vars lämplighet riksdagen icke kände sig övertygad, fann riksdagen, jämväl med hänsyn till önskvärheten av enhetligt för-

*Svar å  
interpellation.*

Svar å  
interpellation.  
(Forts.)

farande beträffande anställningsvillkor o. d., skäl föreligga, att en till de centrala ämbetsverken begränsad utredning verkställdes i fråga om de dittills på förevarande område befintliga arbetsförhållandenas omfattning och art i avsikt att utröna, huruvida ändring borde vidtagas i sättet för anställandet av de personer, som utförde städning och renhållningsarbetet, eller vissa förmåner, utöver de då utgående, borde dem beredas. Riksdagen anhöll sålunda, att Kungl. Maj:t täcktes låta verkställa utredning av frågan i den omfattning och i det syfte, varför riksdagen uttalat sig.

I anledning av 1918 års riksdagsskrivelse anmodade Kungl. Maj:t 1902 års löneregeringskommitté att verkställa den av riksdagen begärda utredningen samt att därmed ävensom med det förslag, vartill utredningen kunde föranleda, inkomma till Kungl. Maj:t. Kommittén avgav den 2 december 1920 utlåtande i ämnet.

I detta utlåtande har kommittén till en början lämnat en sammanfattning av yttranden, som kommittén inhämtat från ämbetsverken i Stockholm och av vilka framgått, att de flesta verken ansett ändring i de bestående förhållandena uti ifrågavarande avseende icke vara av omständigheterna påkallad. För egen del har kommittén bl. a. anført, att med hänsyn till de i de särskilda verken rådande högeligen skiftande förhållandena beträffande städnings- och rengöringsarbetet samt detta arbetes i regel utpräglade karaktär av bisysselsättning det icke låte sig göra och i alla händelser knappast vore tillrädligt att söka mera genomgående påtvinga hithörande förhållanden enhetlighet, och än mindre syntes det kommittén böra ifrågasättas att inordna arbetet såsom ett led i den egentliga statsverksamheten genom att bereda en fastare ställning åt den med arbetet sysselsatta personalen.

Ehuru således enligt kommitténs mening några genomgripande förändringar beträffande ifrågavarande personals ställning icke syntes kunna vidtagas, syntes anledning likväl ej saknas att i vissa särskilda avseenden ägna personalens förhållanden uppmärksamhet.

Detta gällde i främsta rummet förekomsten av entreprenadsystemet på förevarande område (innebärande att »Huvudstädare eller huvudstäderskor» svara för arbetet och i sin tur anlita biträden). Tvivelsutan ägde systemet att uppvisa påtagliga fördelar, men det vore angeläget tillse, att garantier vunnes för att detsamma bleve på ett för därav intresserade parter tillfredsställande sätt tillämpat.

Spörsmålen om sjukersättning och om semester syntes otvivelaktigt också vara värda beaktande. Med hänsyn till de skiftande förhållanden, varunder personalen arbetade, och till personalens ofta jämförelsevis korta anställningstid syntes dock någon allmän och mera bestämt utformad regel i förevarande avseende näppeligen kunna införas.

Vad till sist anginge frågan om pension eller med en riktigare benämning ålderdomsunderstöd, ställde sig denna fråga givetvis svårare, då det gällde personal, vars anställningsformer vore så växlande och vars anställningstid i regel vore jämförelsevis kort. Några generella föreskrifter syntes i detta hänseende näppeligen böra ifrågakomma. Riksdagen hade i ett flertal fall på framställning av Kungl. Maj:t pläгат bevilja årliga understöd åt ur statens tjänst avgångna personer, vilka icke innehaft med pensionsrätt förenad anställning, däribland i vissa fall även städerskor.

Då den ordning, som dittills tillämpats i avseende å beredande av ålderdomsunderstöd åt befattningshavare av ifrågavarande slag, icke syntes lämna rum för några mera väsentliga erinringar och anledning icke syntes föreligga att förvänta från statsmakternas sida ett frångående av dittills följd praxis i berörda hänseende, syntes det kommittén, att några särskilda föreskrifter i detta hänseende näppeligen kunde anses erforderliga.

Därest de antydningar kommittén lämnat skulle vinna beaktande, syntes lämpligen från Kungl. Maj:ts sida till vederbörande ämbetsverk cirkulärskrivelse med anvisningar i ämnet kunna utfärdas.

Sedan löneregléringskommitténs ifrågavarande utlåtande avgavs i slutet av år 1920, har någon vidare åtgärd icke vidtagits i ärendet. Orsaken härtill torde vara att söka i svårigheten att med de skiftande förhållandena, som råda och enligt sakens natur måste råda på förevarande område, nå fram till en mera enhetlig reglering.

Sannolikt har emellertid även den omständigheten spelat in, att frågan om anställningsförhållandena för ifrågavarande personal ansetts lämpligen böra upptagas i ett vidare sammanhang, nämligen såsom ett led i det mera omfattande spörsmålet om en rationell och ekonomisk ordning överhuvud taget i avseende å städningen och rengöringen av statens tjänstelokaler.

I sådant avseende ber jag få meddela kammaren, att 1927 års besparingsnämnd, enligt erhållna direktiv, på sommaren 1928 igångsatt en utredning angående statens kostnader för städning och rengöring. I dyligt syfte utsände nämnden en cirkulärskrivelse till verk och myndigheter i huvudstaden. I denna skrivelse begärdes detaljerade uppgifter i ett flertal hänseenden, såsom angående den sammanlagda årskostnaden för rengöring och städning, huruvida städningen är anordnad enligt entreprenadssystem, genom särskilt anställd personal, genom anlåtande av vaktmästarpersonal e. d. eller på annat sätt, samt huruvida ersättningen beräknas i ett för allt, per »normalrum», per kvm. golvyta, enligt arbetslön per timme, dag, vecka, månad eller år eller på annat sätt o. s. v.

På grundval av cirkulärskrivelsen har ett vidlyftigt uppgiftsmaterial inkommit, vilket dock besparingsnämnden på grund av andra angelägna arbetsuppgifter icke hann att vidare bearbeta. Då nämndens verksamhet jämlikt Kungl. Maj:ts beslut upphörde med utgången av sistlidna februari månad, var avsett, att densamma åliggande arbetsuppgifter skulle i annan ordning fullföljas, och kommer i enlighet härmed den nu ifrågavarande utredningen att med det snaraste slutföras.

Syftet med sistberörda utredning har närmast varit att undersöka, om icke genom ändamålsenligare anordning av arbetet de ofta betydande kostnaderna för städning och rengöring av statens tjänstelokaler skola kunna nedbringas. Under budgetåret 1927/1928 belöpte sig dessa kostnader för ämbetsverken i huvudstaden (bortsett från affärsverken) till icke mindre än omkring 325,000 kronor. Man har emellertid tänkt sig, att i sammanhang härmed den av interpellanten upptagna frågan om den med städnings- och rengöringsarbetet samsatta personalens löne- och tjänsteförhållanden i övrigt skola komma under omprövning, i syfte att, i den mån så visar sig möjligt, frågan i hela dess vidd skall komma till en för såväl staten som personalen tillfredsställande lösning.

I anslutning till vad jag sålunda yttrat får jag till svar å den ärade interpellantens fråga anföra, att regeringen i det sammanhang, varom ovan nämnts, kommer att fullfölja utredningen angående städerskornas anställningsförhållanden. Självfallet är, att vid ärendets fortsatta beredning de av riksdagen och interpellanten framförda synpunkterna komma att vederbörligen beaktas.

Vidare yttrade:

**Fru Östlund:** Herr förste vice talman! Jag ber att till Hans Excellens herr statsministern få framföra mitt värdsamma tack för det svar jag fått mottaga på den fråga jag framställt angående städerskornas ställning vid statens verk och myndigheter.

Då jag här får det meddelandet, att ifrågavarande spörsmål för närvarande befinner sig under en ny utredning, så kan jag ju mycket väl förstå, att svaret

Svar å  
interpellation.  
(Forts.)

fått den avfattning det har fått, d. v. s. man bör avvakta vad denna nya utredning kan innehålla. Jag kan emellertid icke underlåta att säga, att jag skulle ha varit mycket tacksam, om jag i svaret kunnat skymta något av ljusare utsikter för framtiden för ifrågavarande personal. Jag passar emellertid på att taga fasta på herr statsministerns meddelande att »den nu pågående utredningen med det snaraste kommer att slutföras». Jag är glad, om jag får betrakta detta såsom ett löfte. Denna önskan om skyndsambhet var ju också innesluten i riksdagsskrivelsen år 1918, men något löfte hade vi ju inte då.

Men jag blev icke så litet förvånad över att i stället för utsikter till förbättrade villkor för städerskepersonalen få höra antydning, att den nu igångsatta utredningen mycket väl kunde komma att leda till besparingar på detta område. Besparingar äro ju ett tidens tecken, men som jag mycket väl känner till dessa städerskors liv och arbete, kan jag icke underlåta att göra den frågan: Varför skall man just tänka på att spara, när det gäller dessa fattiga arbeterskor? Det händer alltemellanåt, att man kostar på snart sagt vad som helst, när det gäller utgifter för vissa ändamål, men när det gäller ett område, där det just inte är så värst mycket att knappa in på, *då* skall det sparas.

De gånger denna fråga varit före i riksdagen, har man alltid åberopat svårigheten att lösa densamma. Man har framhållit den ojämna arbetstiden, arbetets karaktär av bisyssla och den jämförelsevis korta anställningstiden. Allt detta har åberopats många gånger, och jag har även haft tillfälle att besvara dessa invändningar, då frågan förut behandlats.

Då jag tidigare såsom motionär och nu såsom interpellant ändock vidhåller, att frågan bör kunna lösas, så bortser jag visst icke från dessa svårigheter, men jag kan icke med bästa vilja i världen se dessa svårigheter så stora, som det talats om. Jag tycker det är så enkelt som helst, att städerskorna skulle få en fastare, en säkrare och bättre ställning, om de anställdes direkt för städningensarbetet än om de, som nu ofta sker, anställas av en entreprenör.

Hur enkelt denna fråga kan lösas, om man verkligen vill en lösning, därpå gav herr Lindhagen ett alldeles ypperligt exempel i förra årets debatt i första kammaren, där han lämnade en redogörelse för förhållandena i det verk, där han har sin tjänstgöring. Han yttrade: »I det verk, som jag tillhör, nämligen huvudstadens magistrat och rådhusrätt jämte förmyndarkammaren, som är ett mycket stort ämbetsverk och där vi ha ett dussintal ordinarie anställda städerskor, är det ordnat helt enkelt så, att de ha en skälig, efter vad man anser ganska god, avlöning för den tid, som de använda i verkets tjänst, fyra eller fem timmar varje dag. Vidare ha de stadgad semester och stadgad sjukhjälp.» Jag vill här nämna, att såväl sjukersättning som semester äro mycket reellt tilltagna, och städerskorna äro, såvitt jag vet, fullkomligt nöjda därmed. »Förut har det varit så», fortsätter herr Lindhagen, »att de fått pension genom att man efter anmälan, när någon avgick, hänvände sig till stadsfullmäktige, men nu är även denna sak ordnad genom den s. k. arbetarpensioneringen, i vilken dessa städerskor hava inordnats. Där är det alltså», säger herr Lindhagen, och jag vill instämma med honom, »såvitt jag förstår, ordnat på ett förnuftigt sätt.» Där förekommer intet entreprenadsystem, säger han vidare, ett system, som riksdagen har utdömt i vad gäller detta område.

Vad så beträffar pensionen — eller ålderdomsunderstödet, om man hellre vill kalla det så — så har jag för min del ansett, att den saken skulle gå lätt att ordna. Jag har utgått ifrån, att samma regel skulle gälla i detta fall som för alla andra pensionärer. Är det inte alltid så, att de som någon gång fått pension, skola ha uppnått viss ålder, ha arbetat inom samma verk eller på samma arbetsplats en längre tid, 20—30 år eller mera, och kunna styrka att deras arbetskraft är förminskad? De gånger då riksdagen beviljat pension åt städerskor, har jag åtminstone alltid iakttagit, att dessa haft en mycket lång

tjänstgöringstid, 20, 24, 26 år o. s. v. Jag har för min del ansett, att denna sak varit så självklar, att man icke borde behöva tala om den. Jag har aldrig sett eller hört att någon som helst vare sig tjänsteman eller arbetare fått pension, om endast en kort anställningstid förelegat.

Jag kan icke heller underlåta att beklaga, att trots det att riksdagen upprepade gånger uttalat sin misstro till entreprenadsystemet, och vi väntat på något åtgörande härvidlag, så synes dock detta entreprenadsystem, när det gäller städningens ombesörjande i statens verk, utveckla sig i godan ro. Nu är det icke längre fråga om huvudstädare eller huvudstäderskor eller om en förste vaktmästare, som har hand om städningen, utan nu är det firmor, som åtaga sig städningen på entreprenad och i sin tur anställa behövt antal städerskor. Men härigenom upphör ju fullständigt allt ansvar från verkets sida gentemot denna personal.

Det exempel, som jag anfört i min interpellation och som är hämtat från tandläkarinstitutet, är kanske det mest belysande, som gärna kan tänkas. Där har en person åtagit sig städningen på entreprenad och anställt personal med det resultatet, att denna icke nu har mer än hälften så lång arbetstid som förut, och ändå åtnjuta städerskorna lika stor lön som tidigare. Vem som förlorar på detta system eller om det blir någon besparing, torde måhända kunna diskuteras, men mig förefaller det självfallet, att den enda som förtjänar på saken är entreprenören. För städerskorna blir lönen som nämnts ungefär densamma, men arbetet blir också mindre, enär städningen utföres på ett betydligt enklare sätt. Ja, detta är ju ett enstaka fall, för all del, men var och en kan ju förstå, vad ett dylikt system skall betyda för ett sådant verk som tandläkarinstitutet, som i mångt och mycket kan sägas vara jämförbart med ett sjukhus, åtminstone när det gäller de hygieniska fordringarna.

Då emellertid här meddelats, att frågan är under utredning, kan jag icke annat än uttala den förhoppningen, att det skall genom utredningen visa sig möjligt att giva denna fråga en för städerskepersonalen tillfredsställande lösning.

Hans excellens herr statsministern **Lindman**: Herr förste vice talman! Jag skall be att med anledning av den ärade interpellantens anförande få säga ytterligare ett ord.

När interpellanten fäst sig vid vad jag yttrade om möjligheten att göra besparingar på detta område, så vill jag erinra om, att detta behöver ju icke innebära att den lön, som skulle utgå till de anställda städerskorna, blir lägre. Men man kan ju tänka sig, att de nuvarande organisatoriska anordningarna äro olämpliga och att en närmare utredning kan leda till, att man får en bättre ordning genom en förbättrad organisation, utan att städerskornas löner därför behöva sättas ned. Jag drager denna slutsats, herr förste vice talman, av vad den ärade interpellanten anfört om tandläkarinstitutet dels i sin interpellation och dels i sitt nyss hållna anförande. Jag har nämligen införskaffat samtliga de handlingar, som röra städningen vid tandläkarinstitutet, och jag kan säga kammaren, att det är en ganska ansenlig lunta. Av dessa handlingar framgår, att saken inte är så lätt ordnad som att man bara säger, att man betalar så och så mycket i lön för städning av de och de lokalerna, ty lokalerna äro mycket olika. Det är sålunda en betydande skillnad mellan å ena sidan de lokaler, som herr Lindhagen talade om i sitt anförande i första kammaren, och vilka, förmodar jag, äro vanliga ämbetsrum, sådana som i allmänhet förekomma i verken, och å andra sidan tandläkarinstitutets eller tekniska högskolans lokaler, där det finnes en mängd laboratorieinrättningar och andra anordningar, som kräva alldeles särskilda bestämmelser beträffande städningen.

Svar å  
interpellation.  
(Forts.)

Frågan är sannerligen, så vitt jag förstår av detta material från tandläkarinstitutet, som jag fått och har i min hand, i en hel del avseenden icke så enkel som man skulle kunna tro. Jag ber att få meddela den ärade interpellanten, att kostnaderna för städerskornas avlöning t. ex. vid tandläkarinstitutet uppgå till 15,540 kr. Därtill kommer för material 2,500 kr. eller tillsammans 18,040 kr. om året. Detta är en ganska avsevärd summa, men lokalerna äro ju också rätt stora. Vidare vill jag meddela interpellanten, att dessa städerskor ju åtnjuta förmånen av ett visst uppehåll i arbetet under julferierna t. ex. från 10 december till 15 januari och under sommarferierna 2 månader. Det är visserligen sant att de denna tid icke äro alldeles lediga, ty då försiggår storstädningen vid institutet, men de äro så att säga delvis lediga, och denna tid blir alltså ett slags semester för dem. Det är nämligen endast vissa avdelningar vid detta institut, där städning vid denna tid behöver försiggå.

Sedan vill jag säga, att man, trots att dessa kostnader för städning således äro rätt stora, vid tandläkarinstitutet begärt, att sex nya städerskor skola anställas utöver de elva helt avlönade och tre halvt avlönade, som finnas förut. Man begär vidare avtal och semesterersättning och ersättning för sjukdom, vilket allt skulle föranleda en kostnadsökning av omkring 7,200 kr. Jag ber nu den ärade interpellanten att hålla denna ökning på cirka 7,000 kr. från 18,000 kr. i minnet ett ögonblick.

Det har gjorts en utredning beträffande städningskostnaderna vid detta och andra institut och inrättningar av kamreraren vid tekniska högskolan. Det är en mycket vidlyftig utredning, och jag har den här. Det visar sig av denna utredning att städningskostnaderna vid tandläkarinstitutet, beträffande vilket interpellanten särskilt klagade över att där råda ogynnsamma förhållanden, utgå med 30 öre pr kvm. städad yta, under det att motsvarande kostnad vid handelshögskolan går till 23 öre och vid tekniska högskolan till 20 öre. Ifrågavarande kostnad vid tandläkarinstitutet är således högre och större än för ett tiotal därmed jämförliga inrättningar.

Det har upplysts att städningen vid tandläkarinstitutet förut omhändertagts av en portvaktfru, men att sedan den blev utbudjen på entreprenad — det inkom en massa anbud, jag tror 23 stycken — det är ett annat fruntimmer, som har hand om städningen. Samtliga de förutvarande städerskorna äro alltjämt sysselsatta med städningen och ha samma lön som förut, nämligen 100 kr. i månaden. Hårtill kommer då som förut, som jag nyss nämnde, fördelarna av dessa uppehåll under jul och sommar och dessutom även under påsken. Vidare vill jag nämna, att interpellantens uppgift om en arbetstid på sju timmar för dessa städerskor tydligen är grundad på något missförstånd, ty städerskornas fackförening säger själv, att arbetstiden var sex timmar och icke sju timmar, som interpellanten uppgav. I detta sammanhang ber jag att få nämna, att ordföranden i institutets styrelse för ett par dagar sedan, då han överlämnade denna P. M., meddelat mig, att arbetstiden för städningen i själva verket är vida kortare än den av dem själva uppgivna, nämligen sex timmar.

Jag vill med detta, herr förste vice talman, till slut framhålla att denna fråga, som jag redan nämnt, kanske icke är så enkel. Jag har emellertid heller icke givit mig in i ett bedömande av de regler, efter vilka städningen bör anordnas i det ena eller andra laboratoriet eller ena eller andra inrättningen, men jag skall naturligtvis överlämna allt detta till den, som kommer att taga hand om utredningen, så att frågan blir undersökt och prövad.

Fru **Östlund**: Herr förste vice talman! Jag skall endast be att få säga, att jag också har fått mina uppgifter genom städerskornas fackförening. Jag



känner också något till det förslag till avtal, som städerskorna framlade för tandläkarinstitutets styrelse och som styrelsen då icke ville godkänna. Som en egendomlighet kan det ju då synas, att det lyckats dem att komma överens därom med entreprenören, ehuru de icke lyckats ernå överenskommelse med styrelsen.

Jag känner även väl till att städerskorna nu ha en arbetstid på fyra timmar mot längre tid förut, och jag tror mig känna till städning så pass väl, att jag vågar yttra mig därom. Även jag har nämligen utfört städning, ehuru icke inom statens verk och inrättningar. Jag har emellertid aldrig ett ögonblick menat att alla verk, som det heter i tidigare utredningar, och den uppgiften refererades också i statsministerns svar, skulle få ett enhetligt system beträffande städningen. Vidare vill jag säga, att man, när det gäller städning, icke gärna kan jämföra tandläkarinstitutet med handelshögskolan, och icke heller kan man därvidlag anställa jämförelser med tekniska högskolan. Det är ju alldeles uppenbart att det kräves mycket olika städning på olika håll. Man kan t. ex. icke jämföra städningen i tandläkarinstitutet med den städning, som utföres i lokaler med bara ämbetsrum. Det är väl heller inte riktigt att kalla den tid för ledighetstid, då institutet är stängt och storrengöring skall utföras i var vrå. Till sist vill jag framhålla, att städerskornas arbete ändock är av så stor betydelse för trevnaden både för den personal, som uppehåller sig i verken, och för allmänheten, som skall besöka dessa, att detta arbete icke bör underskattas. Man bör icke, därför att detta arbete är så enkelt liksom skjuta det åt sidan och i stället för att själv taga ansvaret för städningpersonalen överlämna städningsarbetet, som man gör på åtskilliga håll, till en entreprenör, vilken icke alls kan ha samma ansvar för personalen.

### § 3.

Herr statsrådet *Wohlin* avlämnade Kungl. Maj:ts proposition, nr 212, angående anslag till kammarkollegium för budgetåret 1929/1930.

Denna proposition bordlades.

### § 4.

Härefter lämnades ordet till

Chefen för socialdepartementet herr statsrådet **Lübeck**, som yttrade: Herr förste vice talman! Med kammarens tillstånd har herr Andersson i Igelboda till mig framställt följande frågor:

»1. Har herr statsrådet tagit del av kammarkollegiums år 1921 avlämnade utredning och förslag till avveckling av Danviks hospitals rätt till rekognitionsavgifter, och i så fall kommer herr statsrådet att inom en nära framtid bringa detta ärende inför Kungl. Maj:ts prövning?» samt

»2. Kan man förvänta och i så fall när, att ärendet genom proposition kommer att underställas riksdagen för inhämtande av dess utlåtande?»

Innan jag ingår på besvarande av de sålunda framställda frågorna, vill jag i korthet erinra om hospitalets tillkomst och uppgifter samt de föreskrifter, som gälla beträffande hospitalets rätt att uppbära s. k. rekognitionsavgifter.

Danviks hospital leder sitt ursprung från vissa medeltida välgörenhets- och sjukvårdsanstalter i Stockholm. Äldst bland dessa var *Helgeandshuset*, upprättat antagligen i slutet av 1200-talet för vård av fattiga, sjuka och ålderstigna samt beläget å den holme, där vi nu befinna oss. De övriga voro *S:t Görans hospital*, en upptagnings- och vårdanstalt för spetälska, anlagt omkring år 1418, *Själågården*, en vid S:t Nikolai kyrka knuten inrättning, vilken erhö

Svar å  
interpellation.  
(Forts.)

Svar å  
interpellation.

Svar å  
interpellation.  
(Forts.)

statuter 1430 och hade till uppgift att utdela allmosor och hålla fribad åt fattiga, *söndags- och fredagsallmosorna*, välgörenhetsanstalter från början av 1400-talet, likaledes bundna vid storkyrkan för utdelande av allmosor åt fattiga, samt *sjukstugan vid Gråmunkebron*, inrättad i slutet av 1400-talet. Genom brev den 10 juli 1527 stadfäste Gustaf I ett beslut av Stockholms magistrat, varigenom samtliga anstalterna skulle ställas under gemensam förvaltning. I kungl. brev den 27 januari 1531 föreskrevs, att de fattiga sjuka, som då lågo i helgeandshuset och i stadens övriga sjukstugor, skulle flyttas till Gråbrödraklostret på nuvarande Riddarholmen, vilket kloster därefter skulle vara ett helgeandshus. All den ränta, som klostret då hade i sin värjo, skulle tillika med den ränta, som låg under det gamla helgeandshuset, användas för den nya anstalten. Den 15 september 1533 utfärdades en skråordning för det nya helgeandshuset, som då kallades Stockholms hospital. Enligt denna ordning skulle i anstalten hållas dels ett s. k. fribröd för borgare och borgarkvinnor, dels ock en sjukstuga. Samtidigt föreskrevs, att all ränta, som förut tillkommit sjukstugorna och S:t Klara kloster, skulle tilläggas hospitalet. Sedan Konungen den 21 februari 1551 befallt, att hospitalet skulle flytta från Riddarholmen till Danviken, torde överflyttning dit hava skett år 1557 eller 1558. Där kvarlåg anstalten till år 1915, då den nya hospitalsbyggnaden å Henriksdal togs i bruk. Enligt instruktionen den 19 augusti 1845 hade anstalten till uppgift att vårda obotliga dårar och sjuklingar, till läkarbehandling emottaga svagsinta, härbärgera och underhålla krymplingar, åldriga, brottsliga, värnlösa fattiga personer, synnerligast av huvudstadens befolkning. I nu gällande instruktion den 4 juni 1907 stadgas, att anstalten har till ändamål att vårda sådana ofärdiga, åldriga, bräckliga eller värnlösa personer, som ehuru de med egen tillgång eller genom andras tillfälliga välgörenhet kunna i mer eller mindre mån bidraga till sitt uppehälle, likväl äro oförmögna att eljest sig vårda och underhålla.

Till hospitalet hörde i äldre tid betydande jordegendomar såväl inom Stockholms stad som på landet, särskilt i Stockholms län. Angående naturen av den jord, som vid olika tider tillagts hospitalet, och innebörden av den rätt hospitalet förvärvat till densamma, råda i vissa fall delade meningar. Av intresse i detta sammanhang är, att Gustaf I genom brev den 24 juli 1557 — om vars innebörd olika uppfattningar kommit till synes — unnade och efterlät åt de fattiga å hospitalen i Stockholm att till en behaglig tid njuta, bruka och behålla följande gods och gårdar, nämligen de utanför Stockholm liggande Hammarby, Järta, Sickla, Skuru och Duvnäs. Större delen av hospitalets fasta egendom har sedermera försålts till skatte.

Redan under 1700-talets förra del var det vanligt, att vid upplåtelse av åborätt å hemman, tillhörande hospitalet, åbon och hans arvingar förbundos att, där est de önskade överlåta hemmanet på annan person, först hembjuda hemmanet å hospitalet. Endast om hospitalets styrelse ej ville inlösa fastigheten, skulle det stå åbon fritt att transportera den till annan. Överlåtelse finge dock ske endast under det uttryckliga förbehållet, att den som då eller sedermera tillhandlade sig hemmanet först skulle till hospitalet erlägga viss avgift. I skrivelse till Kungl. Maj:t den 7 juni 1813 framhöll hospitalets direktion, att denna avgift eller *rekognition* merendels utgått efter tre procent å köpeskillingen, och hemställde, att Kungl. Maj:t ville sanktionera den sålunda utgående rekognitionsavgiften. I brev den 21 juli 1813 lämnade Kungl. Maj:t bifall härtill i avseende på alla de hemman, vid vilkas försäljande hospitalet ägde lösnings- eller optionsrätt. Hospitalets rätt att uppbära rekognitionsavgift bekräftades även av rikets ständer. I kungörelsen den 17 maj 1861 angående försäljning till skatte av hospitalet tillhöriga, med ständig städje- och besittningsrätt upplåtna hemman och lägenheter — vilken författning antagits med ständerna — föreskrevs, att vid dylik försäljning skulle gälla bland annat, att köparnas skyldig-

het att hembjuda köpen skulle bibehållas ävensom hospitalets rätt att åtnjuta rekognitionsavgift enligt Kungl. Maj:ts brev den 21 juli 1813, i fall hospitalsstyrelsen icke funne för gott att inlösa fastigheten.

Svar å  
interpellation.  
(Forts.)

I enlighet med dessa föreskrifter hava rekognitionsavgifter sedermera utgått för flertalet av de fastigheter, som tidigare innehafts av hospitalet och sedermera vid olika tider skatteköpts. Hospitalets inkomster av rekognitionsavgifter hava under de senaste 25 åren uppgått till i medeltal för år

1903—1907 .....	13,000 kronor
1908—1912 .....	24,000 »
1913—1917 .....	54,000 »
1918—1922 .....	66,000 »
1923—1927 .....	49,000 »

allt i avrundade tal. För 40-årsperioden 1889—1928 har medeltalet varit 28,000 kronor om året. Under räkenskapsåret 1927/28 inflöto 24,826 kronor, och för nu löpande räkenskapsår beräknas omkring 20,000 kronor. Huvuddelen av rekognitionsavgifterna har influtit från de i Gustaf I:s brev 1557 omnämnda, på Sicklaön belägna hemmanen Järsla, Sickla, Skuru och Duvnäs. Av betydelse för storleken av de belopp, som sålunda tillförts hospitalet, har varit dels att en omfattande jordstyckning för bostads- och industriella ändamål ägt rum på nämnda hemman, dels ock att enligt praxis hospitalet ansetts äga uppbära rekognitionsavgift vid försäljning jämväl av lägenheter, som avsöndrats från de i 1813 års brev avsedda hemmanen.

Såsom interpellanten berört hava förslag framkommit om borttagande av den hospitalet tillkommande rätten att uppbära rekognitionsavgifter. Denna fråga har behandlats i samband med spörsmålen rörande ändrade bestämmelser om försäljning av hospitalet tillhörig jord, samt angående avskaffande av vissa till hospitalet utgående räntor m. m.

Genom beslut den 11 december 1911 anmodade chefen för civildepartementet kammarkollegium att avgiva förslag till förändring av gällande bestämmelser om försäljning till skatte av hospitalets med ständig städje- och besittningsrätt upplåtna hemman. Samma dag anbefalldes kollegium att avgiva yttrande över vissa till Kungl. Maj:t inkomna framställningar, i vilka hemställdes bland annat, att rekognitionsavgifterna måtte avskrivras. Till fullgörande härav inkom kammarkollegium den 7 juli 1922 med ett den 9 december 1921 dagtecknat utlåtande i ämnet grundat på omfattande arkivstudier. Däri föreslog kollegium en avskrivning av rekognitionsavgifterna.

Över utlåtandet infordrades yttranden från justitiekanslersämbetet, varjämte hospitalets direktion inkom med yttrande i ärendet.

Sedermera anmälde direktionen i skrivelse den 13 februari 1923, att direktionen gått i författning om verkställande av en fullständig, på arkivforskning grundad undersökning rörande hospitalets rättsliga ställning, och hemställde, att Kungl. Maj:t icke måtte förelägga ärendet riksdagens prövning innan denna undersökning slutförts.

I skrivelse till chefen för socialdepartementet den 3 oktober 1927 anhöllo särskilda kommitterade för kommunalfullmäktige i Nacka kommun, att departementschefen måtte ägna uppmärksamhet åt frågan om rekognitionsavgifternas borttagande samt, därest densamma ansåges böra föreläggas riksdagen, föranstalta att så skedde om möjligt vid 1928 års riksdag.

Sedan Kungl. Maj:t lämnat direktionen tillfälle att före viss dag avgiva förnyat yttrande och därvid inkomma med den ytterligare utredning direktionen ansåg sig böra förelägga i ärendet, inkom direktionen med sådant yttrande och åberopade därvid en omfattande utredning, som enligt direktionens uppdrag verkstälts av en särskild sakkunnig.

Slutligen avgavs ånyo utlåtande av justitiekanslersämbetet.

Svar å  
interpellation.  
(Forts.)

Den fråga, som först möter vid upptagande av spørsmålet om avskaffande av rekognitionsavgifterna, är *huruvida statsmakterna äro berättigade att i detta avseende förfoga över hospitalets rätt*. Denna fråga kan icke avgöras utan att ståndpunkt tages till problemet om hospitalets rättsliga ställning över huvud. På denna punkt hava olika meningar gjort sig gällande.

Sålunda har kommarkollegium uttalat, att anstaltens förmåner och befogenheter med avseende å dess av kronan förlänta egendom och inkomster icke vore att hänföra till sådan enskild rätt, som skulle förhindra statsmakterna att utan någon ersättning till anstalten för därigenom förorsakat ekonomiskt intrång vidtaga reglering av anstaltens förhållanden därutinnan, när sådan av andra och starka lämplighetskul kunde finnas påkallad. Hospitalet framträdde redan i sitt ursprung likasom i sin vidare utveckling med en starkt betonad statlig karaktär, och dess verksamhet hade väsentligen uppehållits genom den högst betydande egendom och de förmåner, som under tidernas lopp tillförts anstalten genom förläningar eller anslag av kronan eller eljest dispositioner av det allmänna. Det syntes kollegium, som om anstalten icke borde kunna mot staten göra gällande några självständiga anspråk på orubbat bibehållande av nämnda egendom och inkomster. I varje fall syntes intet tvivel kunna råda därom, att statsmakterna borde anses hava fria händer vad anginge de jordegendomar inom Stockholms län, vilka genom Gustaf I:s förläning den 24 juli 1557 tillslagits hospitalet. Det sist angivna förhållandet vore av särskild vikt med avseende å frågan om rekognitionsavgifterna, vilka hade sin huvudsakliga betydelse just beträffande nämnda jordegendomar.

Justitiekanslersämbetet har — ehuru med stor tvekan — kunnat ansluta sig till kammarkollegiums mening, att ifrågavarande avskrivning, berörande av staten förlänad jord, kunde äga rum genom ett statsmakternas samfällda beslut, enär i förevarande fall icke vore fråga om en stiftelse med privaträttslig självständighet mot statsmakterna utan om en allmän inrättning av — såsom kollegium framhållit — starkt betonad statlig karaktär. Skulle emellertid Kungl. Maj:t icke vilja godtaga nämnda mening, eller skulle den ifrågasatta avskrivning avse annan än av staten förlänad jord, ville ämbetet framhålla att, när lagberedningen i sitt förslag till jordabalk berört ifrågavarande rekognitionsavgifter, hade beredningen icke kunnat ens med hospitalets rubricerande såsom en stiftelse bestrida statsmakternas rätt att *genom lagstiftning* åstadkomma avgifternas upphörande. Beredningen hade blott framhållit, att en sådan lagstiftning skulle strida mot billigheten.

Å andra sidan har en ledamot av kammarkollegium uttalat, att den fasta egendom, som på sin tid av kronan upplåtits till hospitalet, enligt hans mening av hospitalet innehades med sådan rätt att egendomen icke kunde av kronan återtagas och fritt disponeras. Därav följde att statsverket icke kunde utan att kränka bestående rätt efterskänka de till hospitalet för sådan egendom utgående rekognitionsavgifterna.

Denna mening har framförts även av direktionen, som med styrka gjort gällande, att hospitalet vore en stiftelse med därav följande självständighet såväl mot enskilda som mot staten. Statsmakterna kunde icke lagligen utan vederlag främtaga hospitalet dess egendom eller inkomster. Med hänsyn till det sätt, varpå hospitalet tillkommit, ägde detsamma en i viss mån kommunal karaktär, och åtgärder avseende att konfiskera dess egendom eller minska dess inkomster innebure därför även en kränkning av Stockholms stads rätt. Beaktas borde jämväl, att de personer, som nu intoges å Danviks hem, i regel tillhörde Stockholm, varför kostnaderna för deras vård i sista hand kunde komma att drabba staden.

Även i fråga om *det sakligt berättigare i rekognitionsavgifternas borttagande* hava olika meningar kommit till synes.

Kammarkollegium har ansett, att det näppeligen kunde förnekas, att hospitalets befogenhet att uppbära dylika avgifter med den räckvidd, densamma på grund av utvecklingen och rättstillämpningen kommit att erhålla, icke längre vilade på den grund av billighet, som förelegat då nämnda befogenhet på sin tid av regeringsmakten legaliserats. Rättsinstitutet ifråga hade faktiskt kommit att växa utöver vad från början kunde hava varit avsett, därmed tillförande hospitalet ekonomiska förmåner utöver skälighetens gränser. Det syntes icke rimligt att hospitalet såsom nuvarande eller tidigare ägare av en frälseränta, vars årsbelopp kunde röra sig om ett eller annat hundratal kronor för ett hemman, varifrån efter skatteköpet avsådrats en mängd lägenheter, vilka sedermera av ägarna bebyggts och därigenom erhållit sitt huvudsakliga värde, skulle vid försäljning av en sålunda uppkommen egendom kunna uttaga en rekognitionsavgift, uppgående till 100,000 kronor. Och det låge ett påtagligt missförhållande däri, att i varje särskilt fall den förste bebyggaren, som vid lägenhetens vidareförsäljning rimligtvis måste nöja sig med så mycket lägre köpeskilling, som svarade mot avgiften, sålunda realiter finge i och genom avgiften, i vad den belöpte på den av honom åstadkomna åbyggnaden, vidkännas en dryg extra beskattning till hospitalet. Från allmän synpunkt sett måste bibehållandet av rekognitionsavgifterna anses otidsenligt och olämpligt, såsom uppenbarligen stridande mot det i nyare lagstiftning hävdade önskemålet om reda och jämnhet i fråga om fastigheter åvilande utskylder och bördor. Då avgifterna verkade nedtryckande på köpeskillingarna vid omsättningen av fastigheterna och därmed på dessas taxeringsvärden, vore deras avskaffande tillika ett både statligt och kommunalt intresse.

Häremot har framhållits, att förefintligheten av ifrågavarande avgiftsskyldighet naturligen toges i betraktande vid bestämmande av fastighetens pris. Densamma bleve så mycket billigare som svarade mot den på fastigheten vilande bördan. Ett borttagande av densamma utan vederlag skulle innebära en direkt förmån för den nuvarande fastighetsägaren.

Vad angår *sättet för rekognitionsavgifternas borttagande* har kammarkollegium förordat en successiv avskrivning. Enligt kollegiums förslag skulle procentsatsen för rekognitionsavgifterna årligen minskas med en trettiondel och avgifterna sålunda helt upphöra efter trettio år.

Kommittéerade för kommunalfullmäktige i Nacka kommun hava hemställt, att rekognitionsavgifterna måtte omedelbart utan avgift för de enskilda fastighetsägarna bringas ur världen eller, om så ej kunde ske, avvecklas under en vida kortare tid och på för de enskilda väsentligt billigare villkor än kammarkollegium ifrågasatt.

Även justitiekanslersämbetet har ansett, att rekognitionsavgifterna borde avskrivnas på kortare tid än kammarkollegium förordat. Ämbetet har föreslagit en tid av tjugu år.

Direktionen har ifrågasatt möjligheten att avlösa rekognitionsavgifterna i huvudsaklig överensstämmelse med principerna för den avlösnings, som enligt lagen den 8 november 1912 kan äga rum beträffande i frälsskatteränta ingående förmån av icke periodisk natur. Direktionen har därvid, med utgångspunkt från att rekognitionsavgifterna uppginge till omkring 25,000 kronor om året, beräknat kapitaliserade värdet därav till ungefär 500,000 kronor. Där-est detta belopp fördelades efter taxeringsvärdet på samtliga de fastigheter, vilkas ägare vore skyldiga att, om försäljning skedde, betala rekognitionsavgift, vore det enligt direktionens mening icke otänkbart, att vederbörande vore villiga att friköpa sina fastigheter antingen genom erläggande av summan på en gång eller genom amortering, om staten förskotterade beloppet liksom vid avlösen av frälseräntor.

Av den nu lämnade redogörelsen torde framgå, att frågan om rekognitions-

Svar å  
interpellation.  
(Forts.)

avgifternas avskaffande erbjuder betydande svårigheter av såväl juridisk som praktisk art. Med hänsyn härtill är jag i frågans nuvarande läge icke beredd att taga definitiv ställning till de föreliggande förslagen. Då det emellertid kan anses ådagalagt, att förefintligheten av ifrågavarande avgiftsskyldighet medför vissa praktiska olägenheter och att avgifternas utgivande i en del fall kan leda till obilliga verkningar, anser jag angeläget, att åtgärder vidtagas för avgiftspliktens borttagande. I detta syfte synes man böra undersöka, huruvida icke samförstånd kan vinnas mellan de närmast berörda parterna, hospitalet, Stockholms stad och fastighetsägarna, om någon form för rekognitionsavgifternas avskaffande, varigenom samtliga parter intressen behörigen tillgodoses. Jag har för avikt att efter samråd med bland andra överståthållaren, vilken enligt gällande instruktion är ordförande i hospitalsdirektionen och för närvarande studerar handlingarna i målet, undersöka möjligheterna för en dylik lösning av frågan. Därvid kommer givetvis också att vederbörligen beaktas om och i vad mån den av hospitalet bedrivna verksamheten under århundradenas lopp ändrat karaktär. Sedan undersökningen slutförts och därvid eller eljest framkomma uppslag vederbörligen övervägts, ämnar jag underställa ärendet Kungl. Maj:ts prövning. Tidpunkten härför blir självfallet beroende av när den förordade undersökningen hunnit avslutas. Tydligt är även, att frågan i någon form måste underställas riksdagen. Rörande tiden härför kan jag naturligen icke nu göra något uttalande.

Vidare anförde:

Herr **Andersson** i Igelboda: Herr talman! Det är ju uppenbart, att denna fråga icke kan samla något större intresse inom kammaren. Många torde anse densamma såsom varande en mer lokal och obetydlig fråga. Emellertid har detta ärende ur principiell rättslig synpunkt ganska betydande räckvidd. Och jag vill också erinra därom, att Danviks hospitals stiftelse förutom i Nacka även har fastigheter i övriga delar av Stockholms län liksom också i andra län ända ned till Skåne. Frågan kan sålunda bli aktuell även för andra områden i landet.

Jag ber att till herr statsrådet och chefen för socialdepartementet få framföra mitt värdsamma tack för det lämnade svaret. Jag måste dock erkänna, att detta svar icke kunnat ingjuta hos mig någon större förhoppning om en snar lösning av denna för Nackas invånare så viktiga fråga. Visserligen har ju herr statsrådet uttalat och genom den utförliga redogörelse, som här lämnats rörande Danviks hospitals tillkomst och utveckling, bevisat sitt stora intresse för denna angelägenhet. Och herr statsrådet har jämväl uttalat som sin mening, att han anser åtgärder böra vidtagas för rekognitionsavgiftens avlägsnande. Samma intresse har emellertid uttalats även av hans föregångare i ämbetet, då jag antingen mera privatim eller, som fallet var i fråga om den närmaste företrädaren, i deputation framfört samma synpunkter som i denna interpellation. Alla dessa ha uttalat sin stora sympati för det krav, som framställts rörande en ändring i detta hänseende. Men det har stannat vid detta uttalade intresse. Någonting annat har icke blivit gjort i saken än att den redan från början digra utredningsluntan än ytterligare växt i omfång. Får den fortsätta att växa ännu ytterligare några år, så torde det vara att befara, att inte något statsråd vågar sig på densamma eller har möjlighet att genomtränga den. Jag vill dock hoppas, att detta ärende, då det nu bragts på tal, icke ånyo skall falla i glömska och akten på nytt inläggas i något av socialdepartementets många skåp och där bli begraven.

Jag vågar dock knappast hysa samma förhoppning som herr statsrådet om möjligheten att nå förståelse mellan de i denna sak intresserade parterna, näm-

ligen hospitalet, Stockholms stad och fastighetsägarna. Inom parentes vill jag säga, att Nacka kommun i minst lika hög grad som fastighetsägarna är intresserad i denna angelägenhet. Mellan de skilda parterna synes emellertid föreligga en sådan skiljaktighet i fråga om den principiella uppfattningen om rätten till dessa rekognitionsavgifter, att jag icke kan hysa någon större förhoppning om ett samförstånd dem emellan.

Det har framhållits, att förefintligheten av här ifrågavarande avgifter skulle tagas i betraktande vid bestämmande av fastigheternas pris och att desamma skulle bli så mycket billigare som svarar mot den på fastigheterna vilande bördan och att följaktligen ett borttagande av dessa rekognitionsavgifter utan vederlag endast skulle tillföra de nuvarande fastighetsägarna en oförtjänt inkomst. Detta är emellertid, såsom jag snart skall belysa, endast i ringa grad fallet. Utgående från denna förutsättning har emellertid direktionen för stiftelsen, som för övrigt helt naturligt bestrider statsmakternas rätt att utan vederlag borttaga denna rekognitionsavgift, föreslagit en avlösning av avgifterna, såsom ju herr statsrådet här framhöll. Avlösningen skulle ske enligt de grunder, som finnas angivna i 1912 års lag rörande avlösning av frälseskatteräntor. Den här behandlade avgiften är emellertid av helt annan art än dessa frälseskatteräntor. Och jag kommer därmed in på frågan, hurvida de nuvarande fastighetsägarna kunna anses ha någon ekonomisk vinning av att få denna avgift avlöst och att man därför skulle kunna förvänta något intresse från deras sida för att ekonomiskt stödja ett sådant avlösningsförfarande. Beträffande då först talet om att fastigheterna — jag avser här närmast tomtmarkerna — skulle betinga ett lägre pris på grund av denna avgift, så borde ju detta rent teoretiskt sett vara alldeles självklart. Det motsäges emellertid av det faktiska förhållandet, att tomtpriserna i Nacka ingalunda äro lägre utan snarare högre, än vad fallet är i med Nacka i fråga om belägenheten till Stockholm likställda områden. Jag vill ju emellertid inte bestrida, att för vissa fastighetsägare, nämligen för tomtexploatörerna, en avlösning av dessa rekognitionsavgifter skulle kunna ha sin stora betydelse. Även om dessa tomtexploatörer icke skulle kunna betinga sig några högre priser efter avlösningen av rekognitionsavgifterna, skulle dock tomtförsäljningen därigenom underlättas och till följd därav tomtbolagen tillföras vinster. Det är jag vilig att erkänna. Men hur ställer det sig beträffande den enskilde fastighetsägaren? Låt oss tänka oss ett fall för att belysa denna sak. En person köper en tomt på något av dessa f. d. Danvikshemman för ett pris av, låt oss säga, 3,000 kronor. Även om det nu skulle vara så, att detta pris med 3 procent understiger det pris, som tomten skulle betingat, därest rekognitionsavgiften icke förefunnits, så får ju denne tomtköpare omedelbart till Danviken inbetala dessa 3 procent, och därmed måste det väl anses, att han till fullo betalt tomtens värde. Men om nu denna tomtköpare på sin tomt uppför ett eget hem för, låt oss säga, 10,000 kronor eller en fabriksbyggnad för 1 miljon kronor, sak samma vilket det är, får han givetvis icke denna byggnad uppförd för ett enda öres billigare pris därför att å fastigheten vilar den tunga, som rekognitionsavgiften utgör. Kan det då anses rimligt och rättvist, att dessa fastighetsägare, som ju icke ha fått sina fastigheter ett öre billigare därför att å desamma vilar en sådan tunga som denna rekognitionsavgift, skola för att bli befriade från denna åläggas att betala en större eller mindre summa penningar? Jag kan icke se någon rättvisa i ett sådant förfaringsätt. Jag tror inte heller, att fastighetsägarna i någon större utsträckning skulle vara villiga att gå in för en sådan avlösning. Ty i den mån fastighetsägarna ha för avsikt att behålla sina fastigheter ha de givetvis intet intresse av denna rekognitionsavgifts avskaffande. Först i det ögonblick, då de stå i begrepp att försälja sin fastighet, blir denna fråga aktuell. Nu är

Svar å  
interpellation.  
(Forts.)

Svar å  
interpellation.  
(Forts.)

det ju emellertid så, att de allra flesta fastighetsägarna inte alls tänka på att försälja sina fastigheter utan ha för avsikt att behålla dem, och därför kan man icke förvänta något större intresse från deras sida i detta hänseende, man kan icke förvänta, att de skola vara villiga till någon större ekonomisk uppföring för att bli befriade från denna tunga.

Nej, det är inte fastighetsägarna som ha det största intresset i denna sak. Jag har heller inte för att hjälpa fastighetsägarna intresserat mig för denna fråga. Utan det är därför att denna rekognitionsavgift i hög grad hämmar den ekonomiska utvecklingen i orten, som jag har intresserat mig för detta ärende. Därigenom blir detta ärende en samhällets angelägenhet, ett kommunalt ärende och måhända även ett statligt ärende. Herr statsrådet torde rätt snart, eller kanske det redan har skett, få anledning att behandla ett annat ärende, där den ekonomiska utvecklingen i dessa bygder föres på tal. Stockholms stad har nämligen begärt att få inkorporera med sig viss del av Nacka kommun. Kammarkollegium har tillstyrkt detta och därvid såsom skäl åberopat, att ett bibehållande av detta område inom Nacka kommun skulle hämma den ekonomiska utvecklingen inom området. Jag är övertygad, att denna rekognitionsavgift i långt högre grad hämmar den ekonomiska utvecklingen i dessa bygder än det förhållandet, att ett visst område tillhör den ena eller andra kommunen.

Ja, att detta är en kommunal fråga, har också framförts av stiftelsens direktion, ehuru i annat avseende. Direktionen har nämligen framhållit, att de personer, som intagas på Danviken, i regel tillhöra Stockholms stad och att kostnaderna för deras vård i sista hand kunde komma att drabba staden. Jag tror inte, att detta påstående är så alldeles riktigt. Väl är det sant, att de, som äro intagna på hemmet, nästan samt och synnerligen tillhöra Stockholms stad. Men dessa personer äro i allmänhet i sådan ekonomisk ställning, att de själva kunna draga försorg om sin framtid, eller också ha de försörjningspliktiga anhöriga, som nog äro villiga att sörja för deras fortsatta vård. Skulle det emellertid vara ett Stockholms stads intresse att upprätthålla Danviks hem i den utsträckning och i den form som nu är fallet, så må det också vara en Stockholms stads angelägenhet att bevilja därför nödiga medel.

Men saken har också en annan sida, en nationalekonomisk sida. De stora inkomster, som genom rekognitionsavgiften och andra avgifter tillförts Danviks hospital, ha inte i någon större utsträckning inbjudit till sparsamhet. Det nya hemmet där ute vid inloppet till Stockholm utgör ett monumentalt vittnesbörd om detta. Med sina jättehöga terrasser, med sina torn och spiror påminner det mera om ett befäst fursteslott än om ett hem för gamla och sjuka. När detta hem byggdes, skämtade man rätt ofta därom ute i bygden och påstod, att man hellre bort inackordera de gamla på Grand hotell i Stockholm, ty kostnaderna därför skulle ha blivit billigare än förräntningen och amorteringen av det nyuppförda slottet. Nå ja, det må nu vara hur som helst därmed, uppenbart är emellertid, att denna byggnad föga harmonierar med det filantropiska syfte, som stiftelsen har att fylla.

Ja, herr talman, jag dristar inte vidare upptaga kammarens i dag särskilt dyrbara tid utan jag får nöja mig med vad jag här sagt. Jag vill endast till slut uttala den förhoppningen, att herr statsrådet måtte bedriva beredningen av detta ärende så, att det snart måtte få sin lösning. Ja, jag vågar uttala den förhoppningen, att riksdagen redan nästkommande år skall få detta ärendet på sitt bord till behandling.

Häruti instämde herrar *Källman* och *Andersson* i Tungelsta.

Chefen för socialdepartementet herr statsrådet **Lübeck**: Herr förste vice talman! Jag skall tillägga endast ett par ord. Jag kan i åtskilligt dela de



synpunkter, som interpellanten i sitt yttrande här givit uttryck åt. Jag skall givetvis nu inte gå in på en närmare utveckling än vad jag gjort av de utomordentligt svåra rättsliga spörsmål, som äro förbundna med denna gamla historiska institution. Det är endast i ett par punkter jag skall be att få göra tillägg.

Svar å  
interpellation.  
(Forts.)

Interpellanten nämnde, att de förevarande rekognitionsavgifterna skulle i hög grad hämma utvecklingen i orten. Det tror jag ändå man kan våga beteckna såsom en överdrift. Denna avgift på 3 procent återkommer, behöver i varje fall ej återkomma alltför ofta, i synnerhet där det gäller egnahemsanläggningar. Man tänker sig gärna, att dessa egna hem skola stanna en längre tid i ägarens hand. Om sålunda i genomsnitt försäljning, där rekognitionsavgift skulle utgå, i varje fall inte borde ske med mindre mellanrum än 10—20 år, så kommer man ned till en bråkdel av en procent som ifrågavarande belastning skulle utgöra. Att detta för orten skulle betyda ett svårt ekonomiskt hämmande har man svårt att föreställa sig. När vidare interpellanten säger, att man inte har märkt på prissättningen på tomtorna, att rekognitionsavgifterna skulle ha åstadkommit en nedpressning, så får man väl i det fallet räkna med, att det inom Nacka kommun förekommer åtskilligt annat som kan inverka i detta avseende i jämförelse med andra trakter kring Stockholm. Vi behöva bara tänka på sådana faktorer som den, att en järnväg går rätt igenom samhället. Andra gynnsamma faktorer bidraga väl också till att tomtpriserna hållas uppe mer än vad den relativt blygsammare rekognitionsavgiften pressar ned.

Jag ber emellertid att få upprepa, att det verkligen är min uppfattning, att man bör försöka komma till en snar lösning av den fråga, som nu här bragts på tal. Det kan nämligen icke vara förenligt med lämplig ordning att hava kvar en sådan form som dessa rekognitionsavgifter utgöra. Om det nu har varit så, att den ene socialministern efter den andre försäkrat herr Andersson i Igelboda om sitt intresse för saken men intet ännu hunnit göras däråt, så får väl herr Andersson närmast tillskriva detta det förhållandet, att regeringarna växla så ofta, så att någon socialminister ännu inte hunnit slutföra detta utomordentligt invecklade spörsmål. Nu kan man emellertid hysa en viss förhoppning, när den nye överståthållaren på min anmodan ägnar ett allvarligt studium åt denna fråga, att densamma skall föras närmare sin lösning. Överståthållaren är, som känt, en utomordentligt skicklig förlikningsman, och det skulle kunna hända, att herr Anderssons farhågor komma på skam, när det gäller frågan huruvida en vänlig överenskommelse mellan berörda parterna skall kunna komma till stånd, till vilka parter jag då också gärna vill räkna Nacka kommun.

### § 5.

Avlämnades följande Kungl. Maj:ts propositioner, nämligen av:

herr statsrådet *Lindskog* propositionerna:

nr 180, angående provisorisk avlöningsförbättring åt lärare vid folk- och småskolor samt vid högre folkskolor; och

nr 181, angående provisorisk avlöningsförbättring för lärare vid de allmänna läroverken m. fl.; samt

herr statsrådet *Lübeck* propositionerna:

nr 184, med förslag till lag om försäkring för vissa yrkessjukdomar;

nr 185, med anhållan om riksdagens yttrande angående vissa av den internationella arbetsorganisationens konferens åren 1925, 1926 och 1928 fattade beslut;

*Andra kammarens protokoll 1929. Nr 21.*

nr 206, angående anslag till socialstyrelsen m. m.; och  
nr 210, angående anslag till bekämpande av arbetslösheten.  
Nämnda propositioner bordlades.

### § 6.

Föredrogos var för sig Kungl. Maj:ts å kammarens bord vilande propositioner; och hänvisades därvid

till jordbruksutskottet propositionerna:

nr 187, angående försäljning av lägenheten Spångkrogen nr 1 samt den s. k. Spångmaden vid Ljungbyhed; och

nr 188, angående visst markbyte mellan kronan och en enskild person i Östersund;

till statsutskottet propositionen, nr 190, angående godkännande av viss överenskommelse mellan kronan och Landskrona stad;

till bevillningsutskottet propositionen, nr 186, angående godkännande av ett mellan Sverige och Tyska riket slutet tilläggsavtal till handels- och sjöfartstraktaten den 14 maj 1926;

till statsutskottet propositionerna:

nr 193, angående förstärkning av tionde huvudtitelns anslag till kommittéer och utredningar genom sakkunniga; och

nr 194, angående medgivande att använda viss del av överskottet å olika till säkerhetsanstalter för sjöfarten anvisade anslagsposter till anskaffande av en motorjakt till Erholmens gasstation inom västra lotsdistriktet; samt

till bankoutskottet propositionen, nr 195, angående medgivande, att viss livränta må utgå till änkan Emma Adolfsson.

### § 7.

Herr *Olssons* i Ramsta på kammarens bord liggande motion, nr 407, som nu föredrog, remitterades till statsutskottet.

Herr talmannen, som nu inträdde, övertog härpå ledningen av kammarens förhandlingar.

### § 8.

Till avgörande företogs statsutskottets utlåtande, nr 6, angående regleringen för budgetåret 1929/1930 av utgifterna under riksstatens sjätte huvudtitel, innefattande anslagen till kommunikationsdepartementet.

Sedan herr talmannen anmält ärendet till handläggning, begärdes ordet av

Herr **Anderson** i Råstock, som yttrade: Herr talman! Jag tillåter mig hemställa, att förevarande statsutskottsutlåtande, nr 6, måtte föredragas på så sätt, att endast nummer och kantrubriker vid de olika punkterna uppläsas, allt i den mån annat föredragningssätt ej särskilt påfordras.

Denna hemställan bifölls.

*Punkterna 1—8.*

Vad utskottet hemställt bifölls.

*Punkten 9*, angående anslag till byggande av landsvägar, vanliga bygdevägar och broar.

Uti innevarande års statsverksproposition hade Kungl. Maj:t under punkten 9 av sjätte huvudtiteln föreslagit riksdagen att till byggande av landsvägar, vanliga bygdevägar och broar för budgetåret 1929/1930 anvisa ett extra reservationsanslag av 4,000,000 kronor.

I samband härmed hade utskottet till behandling förehäft följande inom riksdagen väckta motioner, nämligen:

dels de likalydande motionerna nr 130 inom första kammaren av herr *Tjällgren m. fl.* och nr 228 inom andra kammaren av herr *Edberg*,

dels ock motionerna inom andra kammaren:

nr 7 av herrar *Sandberg* och *Näslund*;

nr 104 av herr *Västberg m. fl.*;

nr 135 av herrar *Andersson* i Löbbo och *Fast*; samt

nr 229 av herr *Lindmark m. fl.*

Herrar *Andersson* i Löbbo och *Fast* hade i sin ovanberörda motion föreslagit, att riksdagen måtte besluta att med 3,000,000 kronor höja det av Kungl. Maj:t begärda anslaget för byggande av landsvägar, vanliga bygdevägar och broar, eller från 4,000,000 till 7,000,000 kronor.

Utskottet hemställde, att riksdagen, i anledning av Kungl. Maj:ts förevarande förslag och ovanberörda motioner II: 7 och 135 ävensom med bifall till motionerna I: 130 samt II: 7, 228 och 229, måtte till byggande av landsvägar, vanliga bygdevägar och broar för budgetåret 1929/1930 anvisa ett extra reservationsanslag av 4,500,000 kronor.

Punkten föredrogs. Därefter anförde:

Herr *Andersson* i Löbbo: Herr talman! Jag har tillåtit mig begära ordet vid den nu föredragna punkten av utskottets utlåtande med anledning av det i motion av mig och herr *Fast* framställda yrkandet om höjning med 3 miljoner kronor av anslaget för byggande av landsvägar, vanliga bygdevägar och broar. Då bakom utskottsutlåtandet står ett enhälligt statsutskott, förstår jag mycket väl, att det inte är någon utsikt för att i kammaren vinna gehör för en mot utskottet avvikande uppfattning. Denna frågas stora vikt, detta anslagskravs stora betydelse, främst för landsbygdens folk, gör att jag dock nödgas med några ord taga kammarens tid i anspråk.

I årets statsverksproposition har Kungl. Maj:t för ifrågavarande ändamål begärt ett anslag på 4 miljoner kronor. Detta innebär en minskning med en halv miljon vid jämförelse med det för innevarande budgetår utgående anslaget. Även om jag livligt hade hoppats och önskat, att utskottet skulle ha gått in för en ökning av ifrågavarande anslag, kan jag icke underlåta att med stor tillfredsställelse konstatera, att statsutskottet icke har kunnat biträda den nedprutning av anslaget, som föreslagits av Kungl. Maj:t. Utskottet har stannat vid att föreslå riksdagen ett anslagsbelopp av 4.5 miljoner kronor.

Enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppgifter förelågo för budgetåret 1928/1929 ansökningar om statsbidrag för icke mindre än 843 vägföretag här i landet, krävande en sammanlagd byggnadskostnad av 64,600,000 kronor. Av denna summa erfordras i statsanslag ett belopp av 43 miljoner kronor. Då det för budgetåret tillgängliga anslaget var 4.5 miljoner kronor, uppstod följaktligen en anslagsbrist på icke mindre än 38,500,000 kronor. Genom dels det så förhöjda anslaget och dels överförandet av ett rätt stort antal vägföretag till utförande med automobilskattemedel fick man emellertid denna anslagsbrist

Ang.  
anslag till  
byggande av  
landsvägar,  
vanliga byg-  
devägar och  
broar.

Ang.  
anslag till  
byggande av  
landsvägar,  
vanliga byg-  
devägar och  
broar.  
(Forts.)

att sjunka med 2,400,000 kronor. Trots detta återstår likväl en så stor anslagsbrist att enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beräkningar det erfordras ett anslag av 7 miljoner kronor årligen, för att man skall kunna under en tidrymd av 10 år avarbeta den förefintliga anslagsbristen. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har också i sin hemställan till Kungl. Maj:t anhållit om ett anslag på 7 miljoner kronor. Det förtjänar i detta sammanhang erinras därom, att av de 843 vägföretag, jag förut omnämnt, 101 redan äro påbörjade, utan att statsbidrag för dessa vägföretag ännu kunnat beviljas. Totalsumman av byggnadskostnaderna för dessa redan påbörjade vägföretag uppgår till 6,300,000 kronor. Följaktligen, om man stannar vid det anslagsbelopp, som statsutskottet föreslår, förstår man, att detta belopp räcker under ett års tid ungefär nått och jämnt upp till att täcka det behov, som förefinnes för de redan påbörjade vägföretagen. Det torde framgå, att med ett årligt anslag på enbart 4.5 miljoner kronor, det säkerligen kommer att åtgå en tidrymd av närmare 20 år, innan den förefintliga anslagsbristen kan bli avarbetad. Härtill bör läggas den synpunkten, att genom den alltför ökad motortrafiken kravet på anläggandet av nya vägar i den närmaste framtiden sannolikt kommer att väsentligt höjas. En kraftig höjning av statsbidraget är därför enligt min mening synnerligen väl motiverad.

Till dessa allmänna synpunkter ber jag att få lägga ytterligare ett par andra. Det är allmänt känt, att byggandet av nya vägar utgör en av de allra väsentligaste betingelserna för höjandet av odlingen och den ekonomiska utvecklingen på en viss ort. Före motortrafikens tid var det järnvägarna som voro kulturens förelöpare. I vår tid är det landsvägar och vanliga bygdevägar som behövas för kulturens spridning och för näringslivets höjande i stort.

En annan synpunkt, som bör anläggas vid bedömandet av denna fråga, är den möjlighet till arbetslöshetens bekämpande på ett sunt och naturligt sätt, som kan uppnås genom väsentligt ökade bidrag till väg- och brobyggnadsarbeten. Bekämpandet av arbetslösheten är tvivelsutan ett av de mest svårösta sociala problem, som statsmakterna i vår tid brottas med. För avhjälpande av denna arbetslöshet har man från det allmännas sida gått in för ordnande av s. k. nödhjälpsarbeten. Jag tror, att man kan mot dessa nödhjälpsarbeten bl. a. rikta den anmärkningen, att de i en hel del fall utföras på ett sådant sätt, att man icke kan med visshet bedöma, huruvida dessa arbeten ha någon större betydelse eller något större framtida värde för den ort där de utföras. I den mån arbetslösheten kunde avlyftas genom ökade arbetstillfällena i den öppna marknaden, skulle frågan lösas på ett sätt, som skulle vara ur alla synpunkter gagneligt och önskvärt. Det är min bestämda uppfattning, att genom bifall till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens framställning om ett anslag på 7 miljoner kronor årligen till nya vägarbeten och broar skulle en avsevärd del av den rådande arbetslösheten kunna på ett för såväl de arbetslösa som landet i dess helhet gagnande sätt kunna avlyftas. I samma mån, som den materiella odlingen fortskrider och näringslivet utvecklas efter de nybyggda vägarna, i samma mån skapas också nya möjligheter för framtida arbetstillfällena på dessa orter, och det blir arbetstillfällena, som ha värde för kommande tider.

Herr talman! Jag har ansett, att dessa synpunkter äro så betydelsefulla och denna fråga av så stor räckvidd, att jag velat med dessa korta ord motivera ett yrkande om bifall till den motion jag väckt i ämnet.

Chefen för kommunikationsdepartementet herr statsrådet **Borell**: Herr talman! Jag ber att till en början få uttala min erkänsla till utskottet för den välvilliga behandling, som huvudtiteln i stort sett fått röna av utskottet. Skiljaktigheterna mellan Kungl. Maj:ts proposition och utskottets förslag bestå i huvudsak däri, att utskottet funnit sig böra föreslå till nybyggnad av

vägar av skilda slag större belopp, än Kungl. Maj:t ansett sig böra äska. Jag är ingalunda blind för betydelsen av vägväsendets utveckling. Jag har emellertid vid bedömandet av denna fråga måst utgå från den förutsättningen, att det med hänsyn till vikten av, att statsutgifternas totala summa icke alltför mycket ökas, är nödvändigt att begränsa anslagen så, att med desamma vägarbetena måtte kunna bedrivas ungefärligen i samma takt som under en följd av år, år efter år, varit fallet. Och en tendens i sådan riktning har jag sett däri, att riksdagen under de gångna åren bestämt anslagen något så när till enahanda belopp det ena året efter det andra.

Det finnes ju också en annan synpunkt, som gör, att man — vore det ur vägväsendets och ur de synpunkter, som den föregående ärade talaren berörde, än så önskvärt, att byggandet skedde i hastigare takt — icke kan realisera dessa önskemål, ty därigenom skulle vägdistriktens kostnader bli alltför betungande. I enlighet med min utgångspunkt har jag sålunda föreslagit, att anslaget till enkla bygdevägar, ödebygdsvägar, särskilda utfartsvägar och vissa tillfartsvägar skulle bestämmas till samma belopp för kommande budgetår som för det innevarande. I den nu föreliggande punkten har jag däremot föreslagit nedsättning av anslaget med 500,000 kronor. Detta har ingalunda skett i avsikt att sådana vägarbeten, som i denna punkt avses, skulle bedrivas i långsammare tempo än tidigare. Verkställd utredning har visat, att hittills av detta anslag icke oväsentliga belopp tagits i anspråk för förbättringsarbeten. Anslaget har således icke till sin huvudsakligaste del tagits i anspråk för det ändamål, för vilket det huvudsakligen är avsett, nämligen nybyggnadsarbeten. Till belysande härav skall jag be att få lämna några uppgifter.

Den 1 januari 1928 inlåg i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansökningar om statsbidrag från väganlaget till vägföretag motsvarande en beräknad kostnad av i runt tal 53,630,000 kronor. Av detta belopp avsågo cirka 26,850,000 kronor nyanläggningar och ej mindre än 26,780,000 kronor omläggningar. Om summorna uppdelas på Norrland och Kopparbergs län å ena sidan och övriga 18 län å den andra, blir fördelningen på följande sätt:

Norrland och Kopparbergs län 10,970,000 kronor nyanläggningar och 5,060,000 kronor omläggningar, övriga län 15,880,000 kronor nyanläggningar och 21,720,000 kronor omläggningar.

Vid fördelning av väganlaget för innevarande budgetår belöpte cirka 2,500,000 kronor på nyanläggningar och c:a 1,000,000 kronor på vägomläggningar.

Dessa sifferuppgifter bestyrka, att det endast är en del av detta anslag, som går till nyanläggningar av vägar, för vilket ändamål det huvudsakligen är avsett. Om detta sker, kan även med bestämmande av förevarande anslag till 4,000,000 kronor detta slag av vägarbeten fortgå åtminstone i oförändrad takt.

Det är emellertid uppenbart, att jag vid beräkandet av detta anslag måst taga hänsyn jämväl till vilka belopp som från länsfonderna kunna bli tillgängliga för vägomläggningsarbeten. Jag har i mina beräkningar naturligtvis utgått från det förslag, som Kungl. Maj:t framställt, att underhållsprocenten skulle bestämmas till 30. Vid sådant förhållande skulle av de automobilskattemedel, som under kommande budgetår stå till förfogande, komma så mycket på länsfonderna, att dessa erhöles en viss, om ock ej väsentlig ökning i jämförelse med föregående år. Skulle emellertid underhållsprocenten bli bestämd högre än Kungl. Maj:t beräknat, förrycker det naturligtvis i viss mån de beräkningar jag gjort. I samma mån, som höjning av underhållsprocenten kommer att äga rum, blir naturligtvis ett större anslag under denna punkt mera befogat, ty det är givet, att, om man får mindre medel

Ang.  
anslag till  
byggande av  
landsvägar,  
vanliga byg-  
devägar och  
broar.

(Forts.)

Ang.  
anslag till  
byggande av  
landsvägar,  
vanliga byg-  
devägar och  
broar.  
(Forts.)

till förfogande i vägfonderna för förbättringsarbeten, har man svårare att begränsa ifrågavarande anslag endast till nybyggnadsarbeten.

Jag har velat säga detta för att angiva de synpunkter, som för mig ha varit bestämmande vid denna frågas avgörande. Det är icke någon brist på intresse för vägväsendet. Å ena sidan är det hänsyn till de betydande statsutgifterna i sin helhet, detta med blicken riktad även framåt på kommande budgetregleringar. Å andra sidan är det en känsla av att, om också önskvärt varit, vägarbetena skulle kunna bedrivas i snabbare takt än hittills, så finnes det i detta avseende, tyvärr vill jag säga, en naturlig begränsning, som ligger däri, att vägdistriktet i sitt eget välförstådda intresse nödgas gå fram med försiktighet, så att de väghållningsskyldiga icke bli för starkt betungade.

Jag förstår och uppskattar det intresse, som utskottet visat, och i sakens nuvarande läge har jag icke något vidare att anföra i denna punkt. Då jag i mitt anförande berört även de övriga punkter i utskottets utlåtande, som avse anslag till byggande av vägar, har jag, såvitt jag nu kan bedöma, icke någon anledning att yttra mig särskilt vid sistnämnda punkters behandling.

Herr Anderson i Råstock: Herr talman! Då vi i statsutskottets fjärde avdelning gått att pröva de förslag, som Kungl. Maj:t lagt fram med avseende å anslagen under olika punkter till olika slag av vägar, skall jag be att få säga, att vi icke underskattat betydelsen av ett väl förgrenat och välbbyggt vägnät, och jag understryker vad herr Andersson i Löbbo här för en stund sedan yttrade. Men jag vill därtill säga, att det är en sak vi måste taga hänsyn till, och det är att vi ha icke kunnat handla efter den, jag skulle vilja kalla den från Värmland härstammande satsen: Erk du, Maja du, så ska vi ha't, utan att vi ha fått lov att fråga oss: var ska vi ta't? Då ha vi kommit till det resultatet, att då vi behandlade motionärernas förslag så hyggligt, som jag vågar påstå vi gjort, så trodde vi oss kunna räkna med så pass förståelse, att det icke skulle behöva bli debatt på *varje* punkt åtminstone. Att det sagts några ord på första punkten, förstår jag mycket väl, när det är fråga om så viktiga anslag, men jag ber att få säga, att vi också böra taga hänsyn till de omständigheter, som herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet nyss anfört.

När jag har ordet, anser jag det, herr talman, bäst, att jag i detta sammanhang får säga något av vad jag har på hjärtat i fråga om några punkter rörande väganlagen. Jag ber få erinra om att under förevarande punkt föreslås en höjning med 500,000 kronor eller till samma belopp som under fjolåret.

Under en annan punkt, som rör enkla bygdevägar, ha vi tagit oss friheten att föreslå en höjning av 150,000 kronor, detta särskilt med hänsyn därtill, och det vill jag säga till kammaren rent ut, att man i åtskilliga landsändar i vårt land anser sig vara i full utsträckning betjänt med att få enkla bygdevägar. Dessa vägar böra, även om de icke bli så breda och hållbara, dock räcka för vederbörandes behov under något tiotal år framåt, och därför ha vi velat uppmuntra den vägformen med att föreslå ytterligare 150,000 kronor.

I fråga om ödebygdsvägar ha vi tagit hänsyn till motionärerna så pass, att vi föreslagit en höjning av 50,000 kronor. Och en av motionärerna har förklarat i utskottet, att med hänsyn till att det dock nu finnes möjlighet för honom att i det län, som han representerar, få börja bygga en viktig ödebygdsväg, så vore han nöjd med 50,000 kronors ökning av det av Kungl. Maj:t begärda anslaget.

Vad beträffar enskilda utfartsvägar — jag ber att få säga detta med herr talmannens tillstånd och för att icke behöva komma igen vid varje punkt —, så

föreslå vi en höjning från det av Kungl. Maj:t begärda beloppet med 25,000 kronor, men vi ha dessutom dristat oss taga ett steg längre. Vi ha nämligen föreslagit, att Kungl. Maj:t skall överväga en utsträckning av ifrågavarande anslags användning jämväl till vissa andra trakter av riket. Jag vill framhålla, att ledande för oss har varit den enkla satsen, att äro i fråga om ensliga gårdars och byars belägenhet förhållandena i andra trakter av riket lika med förhållandena i Norrland, Dalarne, Värmland och vissa delar av Örebro län, så finnes ingen anledning längre att begränsa anslagets användning så som hittills skett, och därför ber utskottet Kungl. Maj:t göra detta övervägande. Jag tror också, att motionärerna äro nöjda. Jag misstänker, att i de flesta fall ha de icke hunnit skaffa anslag i de landsting, som kunna aspirera på att få del av slantarna.

Slutligen ha vi under rubriken: Tillfartsvägar till inlandsbanan föreslagit en höjning av 50,000 kronor för att tillmötesgå motionärerna. Den höjning av anslaget till tillfartsvägar till inlandsbanan, som vi sålunda föreslå, är i minst lika hög grad befogad som det av Kungl. Maj:t föreslagna anslagsbeloppet.

På olika väganslag ha vi alltså ifrågasatt en höjning med en sammanlagd summa av 775,000 kronor. Vi våga säga från statsutskottets sida, att det behöver icke föranleda någon rubbning i budgeten därför att det finnes punkter, där vi pressat ned beloppen så, att vi utan att träda Kungl. Maj:ts regleringsrätt för nära säkerligen kunna i år taga mindre anslag än som beräknats, och vi tro det skall räcka till ändå.

Herr talman! Med det sagda har jag yttrat mig om en rad punkter på en gång, och jag ber nu endast att få yrka bifall till utskottets förslag i den föredragna punkten.

Härmed var överläggningen slutad. Herr talmannen framställde propositioner dels på bifall till utskottets hemställan i förevarande punkt, dels ock på bifall till den av herrar Andersson i Löbbo och Fast i ämnet väckta motionen; och blev utskottets hemställan av kammaren bifallen.

Som tiden nu var långt framskriden, uppsköts den vidare behandlingen av förevarande utlåtande ävensom övriga å föredragningslistan upptagna ärenden till kl. 7 e. m., då enligt tillkännagivande i kallelsen till detta plenum detsamma komme att fortsättas.

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 4.17 e. m.

In fidem  
Per Cronvall.

Ang.  
anslag till  
byggande av  
inlandsvägar,  
vanliga byg-  
devägar och  
broar.  
(Forts.)

## Tisdagen den 19 mars.

Kl. 7 e. m.

Fortsattes det på middagen började sammanträdet.

### § 1.

Herr talmannen anmälde till fortsatt handläggning statsutskottets utlåtande, nr 6, angående regleringen för budgetåret 1929/1930 av utgifterna under riksstatens sjätte huvudtitel, innefattande anslagen till kommunikationsdepartementet.

*Punkterna 10 och 11.*

Vad utskottet hemställt bifölls.

*Ang.  
anslag till  
enskilda ut-  
fartsvägar i  
vissa delar  
av riket.*

*Punkten 12*, angående anslag för byggande av enskilda utfartsvägar i Norrland, Dalarna, Värmland och norra delarna av Örebro län.

Uti punkten 12 av förevarande huvudtitel hade Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att för byggande av enskilda utfartsvägar i Norrland, Dalarna, Värmland och norra delarna av Örebro län för budgetåret 1929/1930 anvisa ett extra reservationsanslag av 275,000 kronor.

I samband härmed hade utskottet till behandling förehaft följande inom andra kammaren väckta motioner, nämligen:

nr 8 av herr *Sandberg m. fl.*;

nr 9 av herr *Bergström* i Bäckland *m. fl.*;

nr 107 av herr *Västberg m. fl.*;

nr 116 av herrar *Weijne* och *Andersson* i Löbbo; samt

nr 208 av herrar *Bengtsson* i Kullen och *Gustafson* i Kasenberg.

Uti de av herr *Sandberg m. fl.* och herr *Bergström* i Bäckland *m. fl.* väckta motionerna hade föreslagits, att anslaget för ifrågavarande ändamål måtte bestämmas till 365,000 kronor.

Utskottet hemställde, att riksdagen måtte

a) i anledning av Kungl. Maj:ts förevarande förslag och motionerna II: 8, 9 och 107 för byggande av enskilda utfartsvägar i Norrland, Dalarna, Värmland och norra delarna av Örebro län för budgetåret 1929/1930 anvisa ett extra reservationsanslag av 300,000 kronor;

b) i anledning av motionerna II: 116 och 208 hos Kungl. Maj:t anhålla om övervägande rörande en utsträckning av ifrågavarande anslags användning jämväl till vissa andra trakter av riket.

Sedan punkten föredragits, yttrade:

Herr **Bergström** i Bäckland: Herr talman! Angående det här anslaget till de enskilda utfartsvägarna har jag jämte några medmotionärer yrkat på en höjning av anslaget, nämligen från 275,000 kronor till 365,000 kronor, så-



lunda till den summa, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit. Jag tror, det vågar jag säga, att en sådan höjning är välmotiverad. Särskilt genom tillkomsten av bilskattemedlen har det blivit möjligt att förbättra de stora stråkvägarna efter mera moderna vägförbättringsmetoder. Detta å sin sida har möjliggjort inrättandet av linjetrafik å dessa vägar. De, som därför bo intill desamma, ha nästan lika bekväma kommunikationsmöjligheter som de, som bo intill järnvägarna. Men det finns ju byar och många sådana, som sakna ordentliga vägar — för att nu inte tala om de byar, som helt sakna utfartsvägar. För sjukvården har dåliga vägar stora olägenheter. Och obydens folk har väl rätt att erhålla sådan under någorlunda drägliga förhållanden. En dålig väg borde icke utgöra det största hindret att föra en sjuk till ett lasarett, vilken nämligen är i behov av sjukhusvård. Det förefaller emellertid med tanke på allt, som gjorts och som göres för de stora stråkvägarna med avseende å dess förbättrande, att tiden nu borde vara inne för statsmakterna att mera än hittills söka hjälpa dem, som bo i bygden och eljest mera avlägset liggande byar, till att få sina mest trängande vägfrågor lösta.

Jag är tacksam för den höjning av anslaget, som statsutskottet föreslagit, men jag tycker, att när det gäller vägar, som i en hel del fall skola ge väglösa byar en utfartsväg, och till vars byggande intressenterna själva få bidra med det mesta av kostnaden, borde riksdagen kunna gå in för en något kraftigare höjning, än vad utskottet föreslagit. När nu bidrag dessutom från detta anslag även torde komma att utgå till brobyggnader, så borde detta utgöra ett rätt vägande skäl till den av mig föreslagna ytterligare höjningen. Om jag ock är tacksam för att detta anslag nu höjes till 300,000 kronor, så kan jag ändå icke uraktlåta att yrka bifall till den av mig och mina medmotionärer väckta motionen, då jag vet av vilken stor betydelse detta väganslag är för särskilt avlägset liggande bygder, som sakna ordentliga vägförbindelser. Jag ber sålunda, herr talman, att få yrka bifall till denna motion.

**Herr Anderson** i Råstock: Herr talman! Med hänvisning till vad jag anfört under punkt 9:0 i detta utlåtande ber jag att få yrka bifall till utskottets hemställan i förevarande punkt.

**Herr Sandberg:** Herr talman! Det är, såsom nyss här framhållits, med tacksamhet man konstaterar, att statsutskottet gått oss motionärer ett stycke till mötes beträffande våra önskemål om höjning av det här ifrågavarande anslaget. Jag ber emellertid att få säga, att vår tacksamhet skulle varit ännu större, om utskottet vågat taga steget åtminstone så pass långt, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit eller till 365,000 kronor. Denna summa är sannerligen ett minimum, det minsta, som kan begäras för det ifrågavarande ändamålet. Det gäller här ett synnerligen välgrundat krav, och jag tror, att om riksdagen fullt kände den längtan efter vägar och de besvärligheter, varmed de hava att dragas, som genom här ifrågavarande anslag kunna hjälpas, skulle riksdagen bönhöra dessa i större utsträckning än som skett. Jag tror, att det är på tiden att nu genom en kraftansträngning höja detta anslag till nivå med det stora behovet.

Om jag tar det län, som ligger mig närmast, Västerbottens, vilket för övrigt är det län, där efterfrågan på detta anslag är starkast, så visar sig en kraftig stegring i behovet även sedan föregående år. Efterfrågan stegras årligen mer än den kan tillfredsställas, varför skaran av dem, som få vänta, ständigt växer. I fjol innelågo hos länsstyrelsen i Västerbottens län ansökningar om statsbidrag till 167 vägar med en sammanlagd kostnadssumma av 3,256,610 kronor. I år hava ansökningarna ökats till 181 och kostnadssumman för samtliga stegrats till 3,781,942 kronor eller med över en halv miljon kronor. Läns-

Ang.  
anslag till  
enskilda ut-  
fartsvägar i  
rissa delar  
av riket.  
(Forts.)

Ang.  
anslag till  
enskilda ut-  
fartsvägar i  
vissa delar  
av riket.  
(Forts.)

styrelsen begärde för innevarande budgetår 90,000 kronor. För det nu kommande har den begärt 100,000 kronor. Om nu de föreslagna 300,000 beviljas, kommer troligen inte mer än något över 80,000 på Västerbotten. Trots höjningen av anslaget till 300,000 kronor kommer alltså antalet av väntade ansökningar att ökas. Det är därför jag menar, att man bör försöka att komma ur detta förhållande. Beträffande en höjning av ifrågakvarande anslag kan man ju icke heller anföra de nackdelar, som påpekats, då det gäller höjning t. ex. av allmänna vägsanlaget. Här kommer ju icke på väghållningsdistrikten någon ökning av vägtungan, utan det blir de enskilda vägintressenterna, som få bära kostnaden utöver stats- och landstingsanslaget.

Jag tror nu icke, att vad jag och min medmotionär anført kommer att i dag beveka kammarens hjärta, men jag har ändå velat framhålla vad jag sagt och än en gång rikta kammarens uppmärksamhet på den synnerligen behjärtansvärda sak, det här gäller. Tänk på dessa många, som få fullgöra sina medborgerliga skyldigheter till fullo efter sin svaga förmåga, men sakna den i våra dagar särskilt högt skattade förmånen av drägliga vägar. Kanske skall ändå till slut riksdagen inse och behjärta de vanlottades bekymmer i Norrlands vägfattiga bygder.

Jag yrkar bifall till min motion, vilken i likhet med herr Bergströms motion innebär yrkande om anslaget höjande till 365,000 kronor.

**Herr Lindmark:** Herr talman! Jag har fäst mig vid ett uttalande i utskottets yttrande till ifrågakvarande punkt, som är av följande lydelse: »I de väckta motionerna har härvid särskilt omnämnts vissa vägfattiga områden inom Jönköpings, Kronobergs och Älvsborgs län med stora avstånd mellan gårdar och byar och ringa ekonomisk bärkraft hos befolkningen. Utskottet har för sin del ej velat motsätta sig ett övervägande genom Kungl. Maj:ts försorg, huruvida ej ifrågakvarande anslag bör åtminstone till någon mindre del kunna användas för det enskilda vägväsendets förbättring jämväl i dylika mera sydligt belägna trakter av riket.» Detta uttalande innebär, att genom ett bifall till de väckta motionerna anslaget till dessa utfartsvägar skall få en mycket vidsträckt användning inom landet. Det är mycket möjligt, att det föreligger sådana fall, att med lika stor rätt som att anslaget står till förfogande för orter i Norrland, så borde det också vara möjligt för trakter i södra och mellersta Sverige att få något av anslaget. Det finns nämligen en ganska stor likhet mellan Småland och Norrland. Men jag skulle vilja påpeka, att för den händelse detta anslag skulle få en för hela riket omfattande utsträckning behövs anslaget också därmed väsentligt höjas. Att det för detta år höjts med endast 25,000 kronor, ehuru det synes vara möjligt att man redan nu skulle kunna taga av detta anslag för vidsträcktare användning, synes mig dock icke innebära någon fara, alldenstund, såsom statsutskottets vice ordförande rätteligen framhållit, på de olika orterna ingalunda föreligga upprättade planer och kostnadsberäkningar och möjlighet att kunna utnyttja anslaget med samma. Men givetvis komma stora krav ett kommande år, och jag skulle därför vilja vädja till herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet att väsentligt och kraftigt höja detta anslag, dels på grund av det stora behovet inom Norrland, vilket också redan framhållits av föregående talare, dels ock på grund av den vidsträcktare användning, anslaget härefter skulle komma att få.

Detta anslag är ett av de mest nyttiga, som man kan tänka sig. Det sätter självverksamheten i farten. Stora uppoffringar göras av de intresserade. Statsbidraget utgår i mycket ringa omfattning. Många vägar, som eljest skulle bli av allmän vägs natur, bliva efter detta anslags tillkomst endast av privat natur. Vägunderhållet kommer icke att åligga väghållningsdistrikten, och vederbörande i enskilt liggande trakter komma att få möjlighet att be-

gagna motorfordon, och kommer därigenom i tillfälle att åtnjuta den välsignelse, som dessa kommunikationer innebära. Jag skulle vilja rekommendera herr statsrådet att höja siffran till 500,000 kronor och det vore sannerligen icke någon riksolycka att så skedde utan tvärtom en god och fosterländsk gärning.

Ang.  
anslag till  
enskilda ut-  
fartsvägar i  
vissa delar  
av riket.

(Forts.)

Herr **Anderson** i Råstock: Herr talman! Jag tror, att den föregående ärade talaren gjort sig skyldig till ett litet missförstånd, då han ville läsa ut ur motiveringen, att det kunde gå för Kungl. Maj:t att redan nu disponera anslaget. Jag vill fästa hans uppmärksamhet på, att vi formulerat en punkt b i utskottets kläm, som ju direkt pekar på, att det icke går att i år använda anslaget på detta sätt. Dessutom är det så, att vederbörande landsting få nog lov att vara rustade för att respektive orter skola kunna komma med. Jag skulle därför närmast vilja säga, att jag tror, att det kommer att gå på det sättet, att om vederbörande län göra sig i ordning och komma in till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med planer över huru de tänkt sig utvecklingen, så läser Kungl. Maj:t på grund av deras beräkningar komma att begära, att riksdagen skall höja anslaget och i övrigt förfara på det sätt, som framgår av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens framställning till Kungl. Maj:t i år. Denna skrivelse återges på sidan 12 i utlåtandet, så att jag behöver icke närmare utveckla detta, ty ni förstå nog ändå vad jag menar. Jag vidhåller mitt yrkande om bifall till utskottets hemställan.

Överläggningen förklarades härmed avslutad. Efter av herr talmannen till en början framställda propositioner beträffande mom. a), nämligen dels på bifall till utskottets hemställan i detta moment, dels ock på bifall till det förslag, som innefattades i ovanberörda motioner II: 8 och 9 biföll kammaren utskottets hemställan i nämnda moment.

Vidare blev på herr talmannens därå givna proposition utskottets hemställan i mom. b) likaledes av kammaren bifallen.

### *Punkterna 13—16.*

Vad utskottet hemställt bifölls.

*Punkten 17*, angående anslag till förbättring och underhåll av för automobiltrafiken viktiga vägar å landsbygden.

Kungl. Maj:t hade under punkten 17 av förevarande huvudtitel föreslagit riksdagen att till förbättring och underhåll av för automobiltrafiken viktiga vägar å landsbygden för budgetåret 1929/1930 anvisa ett extra förslagsanslag av 29,280,000 kronor, att direkt utgå av automobilskattemedel.

Ang.  
förbättring  
och under-  
håll av för  
automobiltra-  
fiken viktiga  
vägar å  
landsbygden.

Sedermera hade Kungl. Maj:t i en till riksdagen den 1 februari 1929 avlåten proposition, nr 34, vilken hänvisats till statsutskottets förberedande behandling, under åberopande av propositionen bifogat utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen antaga ett vid propositionen fogat förslag till förordning om ändrad lydelse av 3 § 1 mom. i förordningen den 28 maj 1926 (nr 161) om fördelning av automobilskattemedel.

I sammanhang härmed hade utskottet till behandling förehaft dels följande i samband med Kungl. Maj:ts ovanberörda, i statsverkspropositionen framställda förslag inom andra kammaren väckta motioner, nämligen:

nr 69 av herr *Danielsson m. fl.*;

nr 207 av herr *Bengtsson* i Kullen;

Ang.  
förbättring  
och under-  
håll av för  
automobiltra-  
fiken viktiga  
vägar å  
landsbygden.  
(Forts.)

nr 221 och 222 av herr *Pettersson* i Hällbacken; och  
nr 239 av herr *Jeppsson m. fl.*;

dels ock nedannämnda i anledning av propositionen nr 34 inom riksdagen  
väckta motioner, nämligen:

de likalydande motionerna nr 221 i första kammaren av herrar *Jonas Andersson* och *Frändén* samt nr 341 i andra kammaren av herr *Olsson* i Broberg  
*m. fl.*; ävensom

motionen nr 355 i andra kammaren av herr *Olsson* i Kullenbergstorp *m. fl.*

Utskottet hemställde,

I. att riksdagen måtte

a) med bifall till Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen framställda förslag till förbättring och underhåll av för automobiltrafiken viktiga vägar å landsbygden för budgetåret 1929/1930 anvisa ett extra förslagsanslag av 29,280,000 kronor, att direkt utgå av automobilskattemedel;

b) i anledning av Kungl. Maj:ts i ovanberörda proposition, nr 34, framställda förslag samt motionerna II: 207 och 239 ävensom med bifall till motionerna I: 221 samt II: 341 och 355, den sistnämnda i vad den avsåge höjning av utgående bidrag för vägunderhåll, godkänna följande

### Förslag

till

### Förordning

om ändrad lydelse av 3 § 1 mom. i förordningen den 28 maj 1926 (nr 161)  
om fördelningen av automobilskattemedel.

Häri genom förordnas, att 3 § 1 mom. i förordningen den 28 maj 1926 om fördelning av automobilskattemedel skall i nedan angivna del hava följande ändrade lydelse:

### 3 §.

1 mom. Av landsbygdens andel av skattemedlen fördelas åttiofem procent på följande sätt:

a) Till väghållningsdistrikt, vars samtliga vägar övertagits till underhåll medelst vägkassan, utgår bidrag med fyrtio procent av distriktets verkliga kostnad för vägunderhåll och vinterväghållning under nästföregående kalenderår, dock allenast därest vägunderhållet hela det året ålegat vägkassan; och skall därvid i nämnda kostnad jämväl inbegripas all förvaltningskostnad, som icke uppenbarligen avser bebyggande av väg.

Till grund — — — förklaras förverkad.

b) Vad av — — — särskilda län.

Denna förordning skall träda i tillämpning vid fördelning av de under budgetåret 1929/1930 influtna automobilskattemedel;

c) avslå motionen II: 355, i vad den avsåge sänkning av nuvarande utjämningsandelen;

II. a) att motionen II: 69 måtte anses besvarad genom vad utskottet i sitt utlåtande anfört; och

b) att motionerna II: 221 och 222 ej måtte till någon riksdagens åtgärd för-  
anleda.

Vid denna punkt voro fogade reservationer:  
 beträffande mom. I b) av utskottets hemställan

av herrar *Kvarnzelius, Lindblad, Johan Nilsson i Malmö, Dahl, Rydén, Anderson* i Råstock och *Nilsson* i Örebro, vilka ansett att utskottet bort hemställa,

I. att riksdagen måtte

b) med bifall till Kungl. Maj:ts i propositionen nr 34 framställda förslag samt med avslag å motionerna I: 221 samt II: 207, 239, 341 och 355, den sistnämnda motionen i vad den avsåge höjning av utgående bidrag från vägunderhåll, godkänna följande

### Förslag

#### 3 §.

1 mom. Av — — — följande sätt:

- a) Till — — — bidrag med trettio procent — — — av väg.  
 Till grund — — — förklaras förverkad.  
 b) Vad av — — — särskilda län.

Denna förordning — — — automobilskattemedel;

av herrar *Bergqvist, Asplund* och *Jansson* i Falun, vilka ansett, att utskottet bort förorda ett bidrag för ifrågavarande ändamål av 35 procent; samt av herr *Olof Olsson*;

beträffande mom. I c) av utskottets hemställan av herrar andre vice talman *C. Petrus V. Nilsson*, andre vice talman *Nilsson* i Bonarp, *Bengtsson* i Norup, *Olsson* i Kullenbergstorp, *Olsson* i Blådinge och *Anderson* i Storegården, som ansett att utskottet bort i anledning av motionen II: 355, i vad den avsåge sänkning av nuvarande utjämningsandelen, under förevarande moment hemställa, att riksdagen måtte godkänna ett i momentet intaget förslag till förordning om ändrad lydelse av 3 § i förordningen den 28 maj 1926 (nr 161) om fördelningen av automobilskattemedel.

Efter föredragning av punkten anförde:

Herr **Anderson** i Råstock: Herr talman! Här på denna punkt har enigheten inom utskottet tagit slut. Precis som vanligt! Och jag uppträder också precis som vanligt såsom representant för den förslagsställande myndigheten, i detta fall kommunikationsministern, och ber att få bringa i erinran, att i denna fråga gör det alldeles detsamma, vilken kommunikationsminister som sitter, och vilket politiskt parti han tillhör. *Alla* ha de haft den uppfattningen, att man bör gå sakta och varligt fram i detta fall för att verkligen kunna nå det med dessa pengar avsedda målet. Det spelar ingen roll, om han är socialdemokrat, folkfrisinnad eller högerman. De ha ändå samma uppfattning. Och jag håller dem verkligen räkning för, att det lyckats dem att se så övervägande sakligt på denna fråga. Då även jag kan i någon ringa mån åtminstone göra anspråk på att se sakligt även på denna fråga skall jag be att få säga några ord och därvid anförda de allmänna synpunkter såsom en förklaring, varför jag för min del icke kunnat biträda utskottets hemställan utan anslutit mig till den reservation, som yrkar bifall till Kungl. Maj:ts i ämnet väckta förslag. Det är ju så, att vi icke behövt så synnerligen många år för att marschera fram ganska raskt. Detta bidrag började, om jag icke minns fel, med 10 % för något år sedan.

Ang.  
 förbättring  
 och under-  
 håll av för  
 automobiltra-  
 fiken viktiga  
 vägar å  
 landsbygden.  
 (Forts.)

Ang.  
förbättring  
och under-  
håll av för  
automobiltra-  
fiken viktiga  
vägar å  
landsbygden.  
(Forts.)

Det höjdes sedan till 20 % och under fjolåret till 25 %. Och årets förslag från regeringen äsyftar en höjning till 30 %. Jag menar, att det är ganska raskt marscherat redan detta. När man då går att se, huru detta anslag är avsett att användas, vill jag för min del lägga tyngdpunkten på precis samma sak som jag lagt tyngdpunkten på förut om åren, nämligen för det första, att bilägarna äga rätt att kräva hyggliga vägar, och för det andra att det icke går att få hyggliga vägar med än så dyrbart underhåll, om man försummar grundförbättringarna. Det är sannolikt ingen av kammarens ledamöter, som är i stånd att gendriva detta. Men om det är så, är det också viktigt, att man ser till, att tillräckliga medel stå till disposition för detta ändamål, och det tror jag, att det kommer att göra, ifall man följer Kungl. Maj:ts förslag. Ty vad är det man vill göra enligt utskottets förslag? Jo, man vill taga icke mindre än 3,600,000 kronor ytterligare från den del av bilskattemedlen, som eljest skulle komma vägförbättringsanslaget till godo. Och på den vägen — det vill jag passa på att understryka — drager man också från den öppna arbetsmarknaden icke mindre än 4 1/2 miljon kronor. Ty vi skola komma ihåg, att här har Kungl. Maj:t framlagt ett förslag om höjning av bidraget från vägförbättringsanslaget från 2/3 till 3/4. Det är alltså endast 1/4, som vägdistriktet själva få betala för att få ett arbete i gång och jag vågar säga, att det måste vara av intresse för alla, som ha med arbetslösheten att göra i de delar av landet, som icke ha kommit så långt att de hunnit avskriva detta mycket svårlösta problem — ett livsintresse, att man skapar så många arbetstillfällen som möjligt. Detta är huvudskalet för mig, varför jag går på Kungl. Maj:ts förslag, vilket ju i alla fall, säga vad man vill, väckts efter hörande av sakkunniga myndigheter, efter bedömande av vad som behövs för detta ändamål och icke av motionsvis utan vidare framslängda hugskott, där man ibland icke så noga gör sig reda för vad de betyda. Jag begagnar med flit så pass kraftiga ord, som jag gör, därför att jag kan mycket väl förstå representanterna för de län, som redan nu hunnit med att verkställa sina vägförbättringar. Jag fick det indirekt bestyrkt av en kamrat i statsutskottet från Skåne, när han helt enkelt sade, att »vad vårt län beträffar, äro vi färdiga med vägförbättringsarbetena». Det är precis vad jag sagt hela tiden. När man i huvudsak blivit färdig med vägförbättringsarbetena, därför att man haft råd att forcera dem i större utsträckning än vad man haft råd att göra i andra län, då kan det vara en Gudi behaglig gärning att håva åt sig — jag begagnar ett så pass vulgärt uttryck — så mycket som möjligt av dessa medel för att därigenom åstadkomma en i och för sig nog så välbehörlig skattelättnad. Vad däremot beträffar alla dem, som tillhöra län, som ha mycket ogjort, har jag svårt att förstå, hur de skola reda sig, när de komma hem och måste säga till sina vägstyrelser, att »jaha, nu få ni nästa år enligt utskottets förslag 40 procent av automobilskattemedel till vägunderhåll, men huruvida ni skola kunna göra färdigt de vägförbättringsarbeten, som ni ha påbörjat på löfte kanske av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och Kungl. Maj:t, och som ni kanske ha lånat upp pengar för och satt igång i förlitande på att ni skola få ut en tillräckligt stor del av anslaget, ja, det få ni titta i månen efter, ty det beror på om pengarna räcka till!»

Nej, här är det nog på det sättet, att det råkat komma en liten smula politik i denna sak. Här kommer det bud och överbud, och ingen vill egentligen vara sämst, därför att man har lyckats inbilla allmänheten på många ställen, att man här kan åstadkomma en väsentlig och verklig lättnad. Jag får emellertid säga för min del, att jag förstår icke vad det skall kunna vara för lättnad att få igen tio riksdaler på ena sättet, då man får ge ut kanhända femton riksdaler på det andra, ty så kan det komma att gestalta sig i det här fallet, mina herrar, om nämligen vägförbättringsarbeten skola kunna komma till stånd och hållas igång i erforderlig omfattning.

Jag förmodar, att det kommer att sägas här i kammaren, liksom det sades i utskottet, att efter den omläggning av vägskatten, som ägde rum härom året, är det ett småfolkets och ett arbetarintresse att få så mycket som möjligt av automobilskattemedel till vägunderhållet, ty därmed skall man kunna lätta på skatterna. Det har sagts mig, att jag skulle få mycket svårt att inför mina kommittenter i Örebro län klara den saken. På det svarade jag helt enkelt inom utskottet, och jag svarar det här, att den saken behöver vederbörande icke bekymra sig om. Vi äro vana vid att räkna med kalla siffror, och vi räkna icke med att vi skola ha mera än som är rimligt till arbetsfältet i sin helhet, icke blott till underhållet.

För övrigt är det i detta avseende ganska lämpligt att tänka på en sak. När skatteomläggningen i detta fall skedde, när man en sen nattimme lyckades få fyrktalet för vägskatten sänkt, så att det numera går ut på var femtonde krona, i stället för såsom förut var trettonde, var det ingen som talade om vad statare och små skattedragare bland industriarbetarna och vad både stora och små fastighetsägare hade att säga. Det gick i en handvändning. Nu däremot, sedan man genomfört detta, då tager man den omständigheten till intäkt för att man skall ytterligare pressa dem på det sättet, att det kommer att krävas ut för andra arbeten, som man ger i skattelättnad via underhållsanslaget.

Jag skulle vilja sammanfatta vad jag sagt på detta sätt: Här föreligger ett försök att ge åt rika vägdistrikt, som ha haft råd att göra sina vägförbättringsarbeten i allt väsentligt färdiga, och att lämna åt de vägdistrikt, som icke kunnat göra detta därför, att de varit fattiga och haft stor vägskatt, att fortfarande dras med samma svårighet.

Herr talman! När jag icke kan vara med om en sådan sakernas ordning, får jag lov att yrka avslag på utskottets hemställan och bifall till den av herr Kvarnzelius m. fl. avgivna reservationen.

**Herr Olsson i Kullenbergstorp:** Herr talman! Det var ju ett mycket starkt anförande statsutskottets ärade vice ordförande kom med strax efter middagen. Jag kan just icke bemöta det på samma sätt, utan jag skall taga det litet lugnare.

Då den ärade talaren sade, att det i år var precis som vanligt, är detta icke riktigt med verkligheten överensstämmande, ty det vanliga har ju varit, att den ärade talaren har talat för majoriteten i statsutskottet och jag för minoriteten, men denna gång ha ju rollerna blivit utbytta. Det var väl kanske också därför, som statsutskottets ärade vice ordförande tog i så synnerligen hårt.

Så sade han också, att han hållit alla kommunikationsministrar räkning för att de ställt sig på en så betänksam linje. Ja, för all del, det är nog gott och väl med betänksamhet, men man får ju också tänka på att den här automobilfloden har icke kommit precis så betänksamt. Den har ju vället fram oerhört mycket fortare än någon kommunikationsminister för åtskilliga år sedan kunnat tro. Det fanns ingen i statsutskottet heller, som trodde, att det skulle komma sådana massor av bilar. Det är ju dock därför, som vägunderhållet blivit så utomordentligt tungt och dyrbart. Det tycktes den senaste talaren emellertid icke alls taga i betraktande.

Den ärade talaren sade, att han skulle taga det sakligt. Om däri låg underförstått, att vi andra icke skulle taga det sakligt, skall jag be att få protestera mot uttrycket.

Han talade också om att vi marscherat så snabbt med höjningen av procenttalet. Ja, men bilarnas antal har stigit ändå fortare. Eljest hade vi icke behövt gå så fort fram. När automobilskatten har vuxit så snabbt till ett belopp av 42 miljoner kronor, är detta endast och allenast beroende på att automobiler-

*Ang.  
förbättring  
och under-  
håll av för  
automobiltra-  
fiken viktiga  
vägar å  
landsbygden.  
(Forts.)*

Ang.  
förbättring  
och under-  
håll av för  
automobiltra-  
fiken viktiga  
vägar å  
landsbygden.  
(Forts.)

nas antal har stigit oerhört fort. Den av Kungl. Maj:t föreslagna höjningen av automobilskattemedlens bidrag till vägunderhållet utgör ju endast 1,800,000 kronor, och det är nog att gå alltför sakta fram, när vi ha så grundligt tilltagna vägskatter som för närvarande.

Den ärade talaren sade också, att han vill ha hyggliga vägar, men man måste väl även ha andra hyggliga vägar än dem, som omläggas. Vi måste ha alla vägar hyggliga, och det är underhållet av dem, som kostar pengar. Varför skall den ärade talaren gå så hårt emot anslaget till vägunderhåll? Ännu äro ju längden av de vägar, som icke äro omlagda och kosta underhåll, många gånger längre än de, som äro omlagda, och framför allt än de, som lagts med hård väg-bana.

Den så ofta påtalade arbetslösheten är ju nyttig till många goda ting. Den ärade talaren förklarade också, att arbetslösheten skulle gå upp rätt kraftigt, om hans förslag rörande fördelningen icke skulle godtagas. Det var nyss en talare i denna talarstol, som ville, att statens anslag till nya vägar skulle höjas till 7 miljoner kronor. Han sade också, att arbetslösheten skulle minskas på det sättet, men då hörde jag icke, att den siste ärade talaren alls ville vara med om något sådant. Hade det blott gällt att få bort arbetslösheten, hade herr Anderson i Råstock ju bort vara konsekvent även på den punkten.

Ja, så talade den ärade talaren också om den där ändringen av grunderna för vägfyrktsberäkningen. Jag har nu hört så ofta, att den förändringen skedde i ett förhastat ögonblick, men jag skulle verkligen vilja fråga den talaren: Tycker han verkligen, att jordbruket slipper för billigt undan nu i förhållande till andra inkomster? Jag skall be att få svar på den frågan. Skulle den ärade talaren vilja vara med om att vrida det tillbaka, som det var förut, då jordbruket under alla förhållanden skulle betala minst fem gånger så mycket som andra inkomsttagare fingo betala. Nu är det för övrigt faktiskt klarlagt, att jordbruket ger icke några 6 procent. Det ger icke ens 3 procent, och då skulle jordbruket ju få betala 10 gånger så mycket. Var det en bättre fördelning förr? Jag vågar utbedja mig svar på den saken, när det nu ideligen talas om att omläggningen i fråga skedde sent på natten och var mindre väl övertänkt. Jag står för, att man då visst icke gick för långt. Herrarna få nog vara övertygade om att förr eller senare kommer en annan utjämning av dessa skatter att med nödvändighet tränga sig fram, och jag hoppas, att det icke då skall behöva läggas på det sätt, som då skedde. Man kan icke under några omständigheter komma ifrån, att när detta nu blivit en ren skatt — något annat är det ju på det hela taget icke — är det ändå den mest orättfärdiga skatt vi ha här i landet, vilket icke vill säga så litet.

Är det nu alldeles orimligt att taga 40 procent av vägunderhållskostnaderna av automobilskattemedel? Den ärade talaren inlät sig icke riktigt på den saken. Att automobiltrafiken fördyrar vägunderhållet med betydligt mer än både 30 och 40 procent tillsammans eller 70 procent, är ju redan medgivet för ett par år sedan från statsrådsbänken. Den dåvarande kommunikationsministern ansåg ju, att fördyringen uppgick till 75 procent. Hästskjutsarnas antal minskas ju oupphörligt på de allmänna vägarna, under det att bilarna ökas i antal, och allra mest öka de snabbkörande bilarna, som göra den största skadan på vägarna. Herrarna kunna icke på något sätt visa, att 40 procent skulle innebära en orimlig fördelning av vägunderhållet, ty bilarna taga detta med sig av vägunderhållet och mycket mera till.

Sedan talade den ärade talaren också om hur mycket man skulle få till vägförbättringar. Den summa, som på sin tid den dåvarande kommunikationsministern angav såsom skäligen för uträtning av vägar, för hårdgröning etc., överskrides dock betydligt, även om man ger 40 procent till underhållet, just därför att total-



summan av automobilskattemedel stigit så oerhört mycket. Jag tror icke, att dessa kostnader för vägförbättringar äro dyrare per kilometer än de voro då, och räckte den summan då, varför kan den icke räcka nu? Det har jag icke fått något svar på.

Den motion, som jag undertecknat, och det förslag, som jag gick in för i utskottet, var det lägsta, som någon motionär föreslagit. Alltså innebar min motion icke alls, att man skulle begära mycket för att sedan pruta, utan det representerade min verkliga ståndpunkt. Jag måste då utgå ifrån, att herrarna tycas inbilla sig, att vi på landsbygden äro så fasligt okloka och dumma, att vi vilja använda dessa inkomster på det allra dumaste sättet. Eljest kan jag icke förstå, varför ni hålla så hårt emot på denna punkt. Det är mig alldeles obegripligt. Vi få ju själva i fortsättningen dras med vägarna. Det är ju solklart.

Nu säger man, att det är de distrikt, som ha kommit längst med vägförbättringar och hårdgörande av vägarna, som vilja ha högre bidrag till underhåll. Det är emellertid ologiskt sagt. Efter herrarnas eget uttalande blir ju underhållet billigare i de distrikten. Då skulle det ju icke vara någon vinst för dem att få högre bidrag till underhåll.

Vi se för vår del frågan mera i stort. Vi se verkligen var det behövs. Vi se på de distrikt, där man har en skatt av 30 öre per vägfyck eller ännu mera. För dem betyder det mycket. Jag har sagt i utskottet, och jag vill säga det också här från talarstolen, att ännu få ju väghållningsdistrikten utdebitera lika mycket som hela underhållet kostar, trots att man nominellt har 50 procent i bidrag. Vi skola betala räntor på skulder, som vi åsamkat oss för utförande av vägförbättringar. Till dem bidraga icke automobilskattemedlen med ett öre. Vi ha redan grundförbättrat och hårdgjort åtskilliga vägsträckor, men just därför att automobilernas antal ökats så snabbt, behöver nu detsamma göras på nya sträckor. Jag tror därför, att vi nere i Malmöhus län pressas ännu hårdare av vägförbättringsarbeten än vad fallet är någonstades i det övriga landet, om man undantager kanske en rayon runt om Stockholm. Det är alldeles misstag det här, och det är långt ifrån att det är någon särskild fördel för Malmöhus län. Om man skall räkna det noga, så tror jag det är andra län, som få betydligt större fördel. Men så ser jag icke saken. Jag ser den verkliga från deras synpunkt, som skola betala vägskatten, vare sig de äro bosatta i det ena länet eller det andra. Det är en rimlig fordran av dem, att man skall hjälpa till litet bättre med bilskattemedel.

Det är också betecknande, när det nu förklaras t. ex. om det där gamla anslaget, som staten givit till att bygga vägar och taga bort backar och dylikt: ja, nu får man väl gå ned med en halv miljon på det, ty nu behöver det endast vara till rena nybyggnader. Det andra kan tagas av bilskattemedel. Vi skola om en liten stund behandla ett annat anslag, som delvis skall utgå av bilskattemedel. Det är oerhört mycket som man över hela fältet hugger efter de där bilskattemedlen, men när det gäller underhåll av vägar, då skall man vara försiktig. Försiktigheten är totalt bortblåst, så snart det gäller andra ändamål, som mer eller mindre lösligt kunna sättas i samband med bilarnas uppträdande på vägarna. Det skulle vara synnerligen intressant, om denna försiktighet då visade sig en smula bättre, än den har gjort. Det är väl också tämligen unikt, att det är föreslaget, att vi skola ha tjänstemän, stats-tjänstemän, som skola avlönas av bilskattemedel! Var är herrarnas försiktighet då? Den siste ärade talaren får jag väl undantaga, ty han gick icke på den linjen, men den av honom så utomordentligt varmt rekommenderade kommunikationsministern, var befinner han sig? Jag kan icke komma ifrån, att herrarnas försiktighet visar sig uteslutande däri, att ni vilja, att de väg-

*Ang.  
förbättring  
och under-  
håll av för  
automobiltra-  
fiken viktiga  
vägar å  
landsbygden.*

(Forts.)

*Ang.  
förbättring  
och under-  
håll av för  
automobiltra-  
fiken viktiga  
vägar å  
landsbygden.  
(Forts.)*

hållningsskyldiga skola belastas med så stor vägskatt som möjligt, och ni äro ytterst försiktiga med att lätta någonting på den där vägskatten. Det är det hela.

För städernas invånare gör det ju platt ingenting. De ha icke det minsta varken ont eller gott av hur det lägges. De kunna således, även om de äro ytterst försiktiga, lika väl välja den ena linjen som den andra: resultatet blir för deras del likadant vare sig de rösta med reservanterna eller utskottet.

Det är en sak, som jag motionerat om, nämligen utjämningsandelen. Det är ju solklart, att bilskattemedlen ha stigit till oerhört mycket större summor, än vi väntade för några år sedan, och utjämningsandelen går upp till ett enligt mitt förmenande allt för stort belopp. Det är en annan sak, som jag finner tämligen nära likartad med detta, nämligen den skattutjämning, som äger rum, till förmån för särskilt hårt betungade kommuner här i landet. Där finnas ju de vanliga bestämmelserna om huru mycket skattetrycket skall vara, dels det allmänna skattetrycket och dels det speciella skattetrycket (kyrkliga skatter, skatter till fattigvård och skola etc.). Men dessutom har Kungl. Maj:t rätt att dela ut, där Kungl. Maj:t anser skattetyngden är för stor, så mycket som Kungl. Maj:t anser skäligt, med begränsning till en summa in toto av 3 miljoner kronor. De där medlen tagas någorlunda på samma sätt av den kommunala progressivskatten, som det här tages av automobilskatten. Jag finner det därför synnerligen rimligt, att denna utjämningsandel med det snaraste begränsas, så att den åtminstone icke går till alldeles orimliga belopp. För två år sedan sänktes det från 20 procent, som den var ursprungligen, när beloppet av bilskattemedel var litet, till 15 %. Jag förstår icke, varför icke Kungl. Maj:t nu, när skatten flödat så synnerligen starkt, velat begränsa det någorlunda efter samma linjer som beträffande den kommunala skattutjämnningen.

Nu ligger det ju så till, att när man skall taga en begränsad summa, så griper det in i den här paragrafen, som det rätteligen gäller. Skulle jag vidhålla det yrkande, som jag och mina medreservanter förenade oss om i utskottet, så kommer man att få tre linjer i den här frågan, och det är det som jag, i den ställning vi äro, icke vill ge mig in på. Jag förmodar också, att det väl icke är absolut uteslutet, att man i denna detalj skall kunna få en rättelse. Även jag finner naturligtvis behagligast, om ett förslag i ämnet kommer från Kungl. Maj:t, då författningar ju alltid kunna utarbetas säkrare och klarare genom Kungl. Maj:ts försorg, än om man skulle våga sig på den saken med några reservanter i ett utskott.

Det är en sak, som denna utjämningsandel gått till, som jag anser icke vidare behöver ifrågakomma: Bidrag kommer icke längre att erfordras till av bilar starkt slitna vägar i de väghållningsdistrikt, som icke övertagits av vägkassorna, ty dessa väghållningsdistrikt »försvinna» ju mycket fort nu helt enkelt. Det är klart, att då få de ju allmänna bidrag, de som de andra, och då behöver icke Kungl. Maj:t tilldela dem någonting. Jag tror därför, att alla skäl tala för att denna begränsning göres och göres tämligen snart. Men som sagt en tredelning vore litet obehagligt att göra i den här frågan. Den kanske kunde skymma bort hela den här striden vi nu slåss om, och vi ha ju en viss förutsättning — om andra kammaren någorlunda mangrant går in för 40 procentlinjen — för att det kan framkalla en viss resonans på andra sidan, men klyva vi oss på tre linjer, äro utsikterna sämre. Det inser jag alltför väl. Jag har alltså icke på något sätt gett avkall på själva saken. I värsta fall får man återkomma ett annat år, om icke Kungl. Maj:t tar upp saken, men jag kommer icke att göra något yrkande i detta sammanhang.

Ja, många ha väl begärt ordet i denna fråga, och jag får väl en duvning

av statsutskottets ärade vice ordförande och kanske av herr statsrådet också. För ögonblicket skall jag icke taga upp tiden vidare.

Herr talman, jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Herr **Bengtsson** i Norup: Herr talman! Jag måste instämma med herr Ols-son i Kullenbergstorp i att herr Andersons i Råstock anförande var mera högröstat än det var tungt vägande. Jag var nästan överraskad — när han tog till så hårt — att han icke hade starkare skäl att komma med. Han vågade till och med påstå, att det fanns en del, som icke gör sig reda för vad det här gäller, och det var naturligtvis riktat till oss i utskottet. Det kunde icke gärna vara riktat till någon annan. Men var säker på det, herr Anderson, att det är, som ordspråket säger: »den som bär skon, känner bäst var den klämmer». (Herr **Anderson** i Råstock: Det gör ju jag också!) Ja, så tala då på ett annat sätt! — Ty det är nog så, att denna fråga landet runt betraktas som en av de tunga och svåra skattefrågor, som kräva sin lösning. Det är ju klart, att det ginge mycket lätt att lösa den, om riksdagen ville gå in för samma metod, som man har i Danmark och Finland. Där har staten övertagit vägunderhåll och väganläggningar och den stora allmänheten betalar sin bilskatt och för övrigt ingen vägskatt. Då sluppe man dessa årligen återkommande strider, ty just om bilskattemedlen och vägunderhållet tyckes det draga upp till strid mellan stad och land. Striden mellan stad och land var förr i Sveriges riksdag ganska allvarlig, men vi önska icke, att den skall komma åter. Det är hög tid, att vi skapa rättvisa på det håll, där man hittills varit orättvist behandlad. När landsbygden hade endast 10 procent av kostnaden för vägunderhållet att utgå av bilskattemedlen och städerna 20 procent för gators underhåll, så var det redan då orätt mot landsbygden. Vi ha ju försökt att förbättra detta förhållande men ännu vilar denna skatt allt för tungt på allas axlar på landsbygden. Man talar om att städerna ha sina gator att underhålla. Ja, men det underhållet går in i kommunalskatten. Däri är inräknat såväl gatuunderhåll och beläggning, som alla andra fördelar, som landsbygdens folk få skaffa sig själva på egen bekostnad bäst de kunna. Det gäller även både vatten- och avloppsledning, telefonledning och allt vad det nu heter. Det får nog den enskilde på landsbygden känna på, men där talas det aldrig om att kommunen skall hjälpa till med detta eller att få hjälp av bilskattemedlen till kommunalskatten. Det är behövt att en gång säga ifrån vad dessa skatter och särskilt vägskatten åsamka landsbygdsbefolkningen för en tunga.

Herr Anderson i Råstock var inne på vad som skedde här en kväll 1927, då grunderna för vägskattens debitering ändrades mellan jordbrukare och andra inkomsttagare (det sades också i statsutskottet av en annan talare). Det har betecknats som en överrumpling. Men det var det icke, ty saken var klar för dem, som sutto i kommunalskatteutskottet, och de visste vad det gällde. Men det är ju alldeles givet, att när man utdebiterar en vägfyrek för sex kronors inkomst d. v. s. 100 kronors fastighetstaxeringsvärde, som jordbrukarna ha, och andra hade en vägfyrek på 30 kronors inkomst, då hade ju jordbruket fem gånger så hög skatt som övriga inkomsttagare. Ingen kan väl säga, att det var rättvist. Herr Anderson i Råstock kan inte gärna påstå det. Om han påstår det, har han i varje fall orätt. Då det därför för andra inkomsttagare pålades en vägfyrek på 15 kronors inkomst, var detta ett steg i rätt riktning. Det gjorde, att nu ha jordbrukarna i alla fall  $2\frac{1}{2}$  gånger så hög vägskatt som övriga landsbygdens skatteträgare. När vi förra året med stora svårigheter — det var »med nöd och näppe», som man brukar säga, att det lyckades (det hängde visst på en röst, att det blev majoritet i statsutskottet) — fingo underhållsbidraget ökat till 25 %, då tänke vi: nu skall vägskatten säkerligen sjunka ute i vägdistriktet! När då hösten 1928 budgeten gjordes upp för år 1929, vad

Ang.  
förbättring  
och under-  
håll av jär-  
automobiltra-  
fiken viktiga  
vägar å  
landsbygden.  
(Forts.)

*Ang.  
förbättring  
och under-  
håll av för-  
automobiltra-  
fiken viktiga  
vägar å  
landsbygden.  
(Forts.)*

inträffade då? Jo,, då visade det sig, att det ställdes så stora krav på de väghållningsskyldiga, att skatten i de flesta väghållningsdistrikten icke kunde sänkas, utan i stället fördubblades för alla inkomsttagare! Det gjorde ju, att det talrika »småfolket», som varken har bilar, häst eller vagn, ja kanske icke ens en dragkärra, fick känna det tungt med dubbel vägskatt mot vad de hade förut. Det kan icke få fortgå på det sättet, då bilskatten tillkommit just för att lätta vägunderhållsbördan. Herr Anderson sade, att bilägarna ha rätt att kräva bra vägar. Ja, det ha de, men det ha de i sanning också fått. Jag äger själv bil, och jag må säga, att det är en lust att resa omkring på de svenska landsvägarna i snart sagt hela landet numera mot bara för en fyra, fem år sedan. Men det kostar någonting detta vägunderhåll. Jag säger det än en gång, att bilskatten har ju tillkommit för att lätta väghållningsbesväret.

Efter vad kommunikationsministern upplyste om förra året har det visat sig efter räkning på olika platser, att det är 75 å 90 % av de vägfarande, som färdas med bil, och endast 10 å 25 %, som komma med häst. Man kan ju åka mil efter mil utan att möta en hästskjuts, fastän man träffar på tjogtals med bilar. Det är väl någonting som litet var känner till. Är det då rätt, att de, som en gång fordoms dags buro hela väghållningsbestyret, alltjämt skola bära samma börda och icke bara de utan även inkomsttagare på landsbygden, däribland arbetare och småfolk, då dessa liten eller ingen glädje ha av de goda vägarna.

Det är en annan sak, som här bör nämnas: varför skola icke städernas inkomsttagare och bilägare, som resa från Ystad till Haparanda och slita vägarna, erlägga någon vägskatt? Jo, säger man, de betala sin bilskatt. Men det gör väl också de, som bo på landet. De få ju betala bilskatt efter samma taxa, som de, som bo i städerna, men de ha utom denna bilskatt sin dryga vägskatt, därför att de råka bo på landet. Det vore väl ändå rättvist, att det gjordes en förändring i det här fallet.

Men, säger man, det är väl inte så farligt med vägskatten, då det ofta ej är mer än 25 öre per vägfyrek. Ja, men förvandla det till bevillningskrona, så blir det inte mindre än 5 kronor per bevillningskrona, och 5 kronor per bevillningskrona är vad Stockholms stads hela kommunalskatt går till. Så mycket ha vi på landsbygden, där vägskatten är som lägst. Kanske är det litet mindre i herr Andersons i Råstoeck distrikt. — 19 öre om jag minns rätt — men det finns också kommuner, som ha ända till 80 öre per vägfyrek, vilket utgör cirka 14 kronor per bevillningskrona bara i vägskatt, och där få de, som äro taxerade för 2 å 3,000 kronors inkomst, känna ganska hårt vad det vill säga att ha vägskatt på sin debetsedel. Det skulle förvåna mig mycket om icke representanterna för det arbetande folket här i landet, för småfolket, som få bära denna den mest orättvisa skatt, skulle beakta dessa missförhållanden.

Vidare invändes det, om man nu skulle ge 40 % på kostnaderna för vägunderhållet av bilskatten, så tager det så hårt på denna så att vi icke kunna göra de vägförbättringar, som äro nödvändiga. Men vi få ju i alla fall över 12 miljoner årligen liksom det gavs förut om åren till rätningar och sänkningar av vägar, och jag får för egen del säga, trots att jag är bilägare: låt oss fara litet varsammare på vägarna. Man far fram som galningar med 60, 70 å 80 kilometers fart. Rätningen av krökarna och sänkning av backarna må tagas med jämnmod och på litet längre sikt, så att man får den huvudsakliga hjälpen av bilskatten till underhållet, och förbättringen av vägar komma efterhand så fort den kan.

Med dessa ord, herr talman, ber jag få yrka bifall till utskottets hemställan.

Chefen för kommunikationsdepartementet herr statsrådet **Borell**: Herr talman, mina herrar! Jag måste bedja att redan nu få säga några ord i denna

debatt. Sjätte huvudtiteln kommer att behandlas nu snart även i första kammaren, och jag måste bevaka densamma även där.

Denna fråga var ju på tal redan under remissdebatten. Det hade bebådats i statsverkspropositionen, att Kungl. Maj:t skulle komma med proposition om att underhållsprocenten skulle höjas från 25 % till 30 %, och detta föranledde ju åtskilliga talare att redan då framhålla, att sådan förhöjning enligt deras mening var otillräcklig. Herr Olsson i Kullenbergstorp uppmanade mig särskilt att taga mitt förstånd till fånga och icke komma med proposition om 30 % utan föreslå ett högre bidrag. Herrarna kunna således förstå, att jag har haft tid på mig att tänka på den här saken, och det har jag också gjort. Allt eftersom motionsfloden började strömma och jag läste motionerna, fann jag, att en stor del av dem rörde vägfrågor, och jag hade således mycket god anledning att försöka att väl sätta mig in i desamma.

Jag får emellertid bekänna, att, trots att jag mycket väl förstår, huru tung den börda är, som vilar på de väghållningsskyldiga genom vägskatten, så kan jag dock ur saklig synpunkt icke komma till något annat resultat, än att det förslag, som Kungl. Maj:t framlagt, är lämpligt och väl avvägt i förhållande till de föreliggande omständigheterna.

Jag skall bedja att till att börja med få säga några ord om ett par av de motioner, som väckts i denna fråga. Jag gör det därför, att i de av mig nu åsyftade motionerna influerades en del uppgifter, som icke äro med de faktiska förhållandena överensstämmande, och det är ju ganska viktigt att man i en fråga som den nu förevarande, vilken enligt min mening bör bedömas allenast efter sakliga grunder — man må sedan stå på den ena sidan eller den andra — går ut ifrån riktiga sakliga förutsättningar.

Jag skall då först säga några ord om den motion, som är väckt av herr Jeppsson m. fl. Dessa motionärer göra en jämförelse mellan förhållandena sådana de voro 1919 och nu. År 1919 hade vi icke någon automobiltrafik av större omfattning. Automobilerna hade sålunda endast till mycket ringa del någon skuld i vägslitningen, det var andra fordon, som då slet vägarna. I motionen angives, å ena sidan, underhållskostnaderna 1919 och, å den andra, samma kostnader under år 1928. Nu måste jag ta fram mina anteckningar, ty det kommer åtskilliga siffror, som jag inte kan hålla i minnet.

Motionärerna säga, att vägunderhållskostnaden 1919 var 9,284,727 kronor. Om man därifrån drar bort de 30 %, som utgingo såsom bidrag enligt väglagen, eller 2,785,418 kronor, så återstår för de väghållningsskyldiga att bära en underhållsbörda av 6,499,309 kronor. Kostnaderna för vägunderhållet och vinterväghållningen 1928 voro 36 miljoner kronor. Frändrager man de 30 procent enligt väglagen eller 10,800,000 kronor, så återstår 1928 att bära för väghållarna 25,200,000 kronor. Jag lämnar tills vidare åsido de bidrag, som utgå av automobilskattemedlen. Med utgångspunkt från dessa siffror komma motionärerna till det resultatet, att ökningen i väghållarnas börda från 1919 till 1928 utgör 18,700,000 kronor. Emellertid äro motionärernas uppgift i fråga om vägbördan 1919 alldeles felaktig. Motionärerna ange, som jag nämnde, att hela vägunderhållet 1919 kostade 9,284,727 kronor, men detta belopp avser allenast kostnaden för underhållet å indelade vägar enligt särskilda nämndens uppskattning. Motionärerna ha alldeles förbisett, att därtill kommer för år 1919 underhåll å oindelade vägar, som uppgick till inte mindre än 4,415,325 kronor. Vidare tillkommer ytterligare kostnaden för vinterväghållningen, uppgående till 1,734,150 kronor, samt förvaltningskostnader till ett belopp av 581,803 kronor. Detta gör ett sammanlagt vägunderhåll år 1919 av 15,940,820 kronor, däri då också ingår det beräknade vägunderhållet å de indelade vägar, de enda, som motionärerna räknat med. Drager man härifrån 30-procentsbidraget samt vissa andra inkomster än statsbidrag, så blir hela den på de väg-

*Ang.  
förbättring  
och under-  
håll av för  
automobiltra-  
fiken viktiga  
vägar å  
landsbygden.  
(Forts.)*

Ang.  
förbättring  
och under-  
håll av för  
automobiltra-  
fiken viktiga  
vägar å  
landsbygden.  
(Forts.)

hållningsskyldiga stannande vägbördan år 1919 12,655,536 kronor i stället för i motionen uppgivna 6,499,309 kronor. Motionärerna ha sålunda räknat fel med icke mindre än 6,156,227 kronor.

Jämföras de riktiga kostnadssiffrorna för 1919 med den i motionen angivna kostnaden 1928, så blir ökningen i underhållsbördan 12,544,464 kronor i stället för i motionen uppgivna 18,700,000 kronor. 1919 utgick ju ej något bidrag till underhållet av automobilskattemedel. Nu utgår åter sådant underhåll och beräknas detta till ovan angivna 10,800,000 kronor, uppgår, efter frånräknande av detta belopp, den angivna ökningen av underhållsbördan i pengar räknat till allenast cirka 1,750,000 kronor. För full kompensation av skillnaden i vägbördan mellan de två jämförelseåren skulle nu erfordras ett underhållsbidrag av 34 procent, och ger man 40 procent, kommer man till en överkompensation.

För att det inte skall uppstå något missförstånd, vill jag redan nu säga ifrån, att detta givetvis endast är en siffermässig jämförelse. Det är ju alldeles givet, att underhållsbördan, oaktat siffrorna å ömse sidor äro något så när lika, trycker de forna naturahållarna mycket hårdare, sedan naturaunderhållet upphört, och besväret i stället skall utgöras i pengar. Vi känna ju alla till, hur oerhört detta förändrat det faktiska trycket av väghållningsbördorna. Det är ju också givet, att under den mellantid mellan 1919 och 1928, då det ännu inte utgick något bidrag av automobilskattemedel eller relativt litet bidrag av sådana medel, medan däremot underhållskostnaderna stego allt eftersom flera och flera bilar började rulla på landsvägarna, underhållsbördan växte oerhört mycket.

Jag skall därefter säga några ord om herr Olssons i Kullenbergstorp m. fl:s motion. I motionen går man ut ifrån, att underhållskostnaden 1929 för övertagna vägdistrikt, d. v. s. den kostnad, till vilken bidrag av 1929—1930 års automobilskattemedel skall utgå, kommer att uppgå till 28 miljoner kronor i stället för i propositionen antagna 36 miljoner kronor. Med den utgångspunkten och med antagande, att underhållsprocenten blir 30, kommer man till det resultatet, att underhållsbidraget skulle bli 8,400,000 kronor och vägdistriktens ordinarie andel 16,488,000 kronor i stället för av Kungl. Maj:t beräknade 10,800,000 kronor till underhållet och 14,088,000 kronor till vägfonderna. Att Kungl. Maj:t beräkning emellertid är riktig, har ju utskottet konstaterat.

Då i motionen uppgives, att vägfonderna skulle i jämförelse med föregående år ökas med i runt tal 2,259,000 kronor, är detta alltså ej heller riktigt utan i stället uppkommer en minskning med ungefär 140,000 kronor.

Jag skall be att i detta sammanhang få särskilt omnämna, hurusom det i en tidning i Skåne för ungefär en månad sedan var intagen en artikel med rubrik »En blunder», i vilken man med utgångspunkt från samma siffror, som motionen rör sig med, förebrådde mig att jag i detta avseende gjort mig skyldig till en ganska anmärkningsvärd — som det naturligtvis var meningen med rubriken — felräkning. Emellertid, som herrarna nu finna, förelåg denna blunder inte å min sida. Den beräkning jag gjort är alldeles riktig.

Jag erinrar emellertid, att den kostnadssumma av 36 miljoner kronor för 1929, som i propositionen angivits för av distrikten till underhåll övertagna vägar, naturligtvis är en approximativ siffra. Den har emellertid framkommit efter beräkning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, och de sakkunniga där förklara, att den kommer att slå ungefär riktigt. Det kan ju skilja på något hundratusental kronor, men den kommer nog visa sig vara ungefär rätt och vida riktigare i varje fall än den siffra, man rör sig med i motionen. Resultatet blir, att om underhållsbidraget bestämmes till 30 procent, såsom Kungl. Maj:t föreslagit, ökas i jämförelse med föregående år de medel, som få disponeras för underhåll, med ett ganska betydligt belopp, nämligen med ej mindre än

cirka 6.3 miljoner kronor, under det de medel, som gå till vägfonderna, ökas med endast cirka 800,000 kronor. Skall man taga 40 procent till underhåll, som i motioner föreslagits, får man till vägfonderna för de egentliga vägförbättringarna cirka 12,700,000 kronor, sålunda cirka 3 miljoner kronor mindre än man fick för sådant ändamål av de automobilskattemedel, som inflöto under budgetåret 1927/1928.

För att det emellertid ej skall kunna riktas någon förebräelse mot mig, att jag rör mig med oriktiga siffror, vill jag säga, att i propositionens kalkyl räknas med, att till extra vägunderhållsbidrag, till vägmaskiner och dylikt enligt § 4 i förordningen om automobilskattemedel, skola åtgå ungefär 2 miljoner kronor från vägfonderna. Vid närmare granskning av denna siffra har jag funnit, att densamma nog är hållen i överkant. Det kommer troligen icke att för nämnda ändamål utgå så mycket som 2 miljoner kronor, och den av mig nämnda siffran 12.7 miljoner, som skulle tillfalla vägfonderna om man tar 40 procent till underhållet, bör därför ökas med något belopp. Huru mycket kan jag ej exakt säga. För att vara på den säkra sidan kan jag sätta ned siffran 2 miljoner till 1 miljon kronor, detta med hänsyn jämväl därtill att man, i samma mån som underhållsbidraget ökas, måste bli försiktigare med att lämna särskilda tilläggsbidrag till vägunderhåll från vägfonderna. Jag har velat särskilt poängtera detta för att ingen anmärkning i detta avseende skall kunna riktas mot mig. Efter denna justering uppgår alltså det belopp, som tillfaller vägfonderna, till cirka 13,700,000 kronor. Detta belopp skall fördelas på landets 24 län. Det blir, som herrarna förstå, inte så särdeles stort belopp på varje län i förhållande till behoven. I de län, där det finnes mycket automobiler och där det alltså flyter in mycket automobilskatt, få vägfonderna jämförelsevis betydande belopp, men i de landsdelar, särskilt i Norrland, där det finns relativt få automobiler, där bli naturligtvis vägfonderna relativt litet tillgodosedda. Herrarna, som ha praktisk erfarenhet i dessa förhållanden, veta ju också, att förbättringsarbetena å vägarna inte annat än i viss mån kunna undanskjutas. Huru mycket man än vill draga ut på tiden med vägförbättringsarbetena, återstår det dock ganska stora arbeten, som måste göras omedelbart, det ligger i sakens natur, man kommer inte ifrån dem. Såsom jag redan påpekat, få med det antagna beloppet 13,700,000 kronor de mindre väl lottade väghållningsdistrikten ganska litet att förfoga över för dessa arbeten. Jag har visserligen ej suttit i mitt nuvarande ämbete någon längre tid ännu, men jag har dock haft tillfälle och jämväl särskilt bemödat mig om att sätta mig in i dessa förhållanden. Jag vet, vilka ofrånkomliga krav på vägförbättringar, som finnas i de särskilda orterna och alldeles särskilt i Norrland, det land, där man har de stora avstånden och de ännu relativt dåliga vägarna.

Jag förstår mycket väl och jag instämmer däri med herr Anderson i Råstock, att det i detta avseende naturligtvis förefinnes och måste förefinnas olika intressen i de trakter, där man kommit relativt långt med vägförbättringarna och där tillflödena till vägfonderna äro relativt rikliga, och i de orter, där ännu mycket stora arbeten med omläggning av landsvägar och ombyggnad av broar återstå och där tillflödet till länsfonderna på grund av det ringa antal automobiler, som finnes, är relativt ringa. Jag förstår mycket väl, att i de bättre lottade vägdistrikten tycker man, att när man kommit så pass långt med vägarna och här har så pass mycket pengar i vägfonderna, det är helt naturligt att man bör ta mera till vägunderhållet och så på detta sätt lätta skattetrycket, då detta — det erkänner jag villigt — nu på många ställen är oerhört tryckande. Men det råder helt andra förhållanden i sådana län, där man får ganska ringa bidrag till vägfonderna och där stora arbeten redan äro påbörjade eller omedelbart förestående och oundvikliga. Jag påminner särskilt om de många fallfärdiga broar, som finnas över älvarna i Norrland. Får man i sådana distrikt

Ang.  
förbättring  
och under-  
håll av för  
automobiltra-  
fiken viktiga  
vägar å  
landsbygden.  
(Forts.)

Ang.  
förbättring  
och under-  
håll av för  
automobiltra-  
fiken viktiga  
vägar å  
landsbygden.  
(Forts.)

för små medel till vägförbättring, måste distrikten öka utdebitering eller låna upp medel för att kunna utföra de alldeles nödvändiga arbetena, och debetsedlarna bli lika stora, som de skulle blivit om rikligare medel funnits till vägförbättringar men mindre till underhållsbidrag. Och därtill kommer att man i samma mån som vägförbättringsarbetena framskjutas får hålla på längre tid att kosta underhåll på dåliga vägar, något som givetvis är oekonomiskt. Det är ju även klart, att skall man såsom föreslagits kunna ge bidrag med i regel tre fjärdedelar av anläggningskostnaderna och mera i vissa fall, får man inte ha alltför ringa medel i vägfonderna, ty då räcka dessa medel ej till så stora bidrag. Herrarna veta, huru nödvändigt det är, att man inte sätter bidragen till förbättringsarbeten för låga och därigenom tvingar väghållningsdistrikten till alltför stora egna bidrag.

I min ställning måste jag bedöma denna fråga efter förhållandena överhuvudtaget i landet och ej ur vissa särskilda väghållningsdistrikts synpunkt. Jag får inte falla för den även för mig så naturliga frestelsen att tillmötesgå de många önskemålen om en mindre vägskatt, genom en enligt min mening för närvarande allt för stor överföring av medel från förbättringsarbetena till underhållet. Jag måste se saken mera objektivt och när jag efter mitt bästa förstånd försökt göra detta, har jag inte kommit till annat resultat än att Kungl. Maj:ts förslag, att underhållsbidraget skall bestämmas till 30 procent, med hänsyn till de nu givna förutsättningarna är lämpligt avvägt.

Jag skall i detta sammanhang säga ett par ord om utjämningsandelen, eftersom herr Olof Olsson varit inne på den saken. Denna utgjorde ju, som herr Olsson omnämnde, först 20 procent av landsbygdens andel och är nu nedsatt till 15 procent. Varför det har sina stora betänkligheter att för närvarande ytterligare sänka utjämningsandelen, beror just på det av mig förut antydda förhållandet, att tilldelningen av medel till vägfonderna sker så synnerligen ojämnt. Det är ju ingen jämförelse, vad man får t. ex. i Malmöhus och Kristianstads län och vad man får i åtskilliga andra delar av landet. Skall man något så när kunna hjälpa de sämre lottade distrikten, särskilt distrikten i övre Norrland, som verkligen i avseende å sitt vägväsende befinna sig i ett mycket svårare läge än vi i mellersta och södra Sverige, måste man ännu en tid åtminstone behålla utjämningsandelen vid dess nuvarande storlek.

Jag skall dessutom, innan jag slutar, säga några ord om en annan sak, som herr Olsson i Kullenbergstorp jämväl omnämnde. Han erinrade om, att förslag föreligger om användande av automobilskattemedel såsom bidrag till täckande av kostnaderna för skyddsanordningar vid korsningar mellan vägar och järnvägar. Jag skall inte gå närmare in på den saken nu; den frågan kommer ju upp i dag under behandlingen av ett senare på listan stående ärende, men jag vill redan nu säga, att detta är en ofrånkomlig sak. Antingen få vägdistrikten betala ifrågavarande på dem belöpande kostnader av skattemedel, eller också måste man använda automobilskattemedel därtill, och det är väl lättare för distrikten om automobilskattemedel användes därtill. Saken ligger ju så till, att järnvägarna säkerligen i åtskilliga fall kunna processa sig till en viss ersättning i ifrågavarande avseende. Att således från vägfonderna — vare sig vi vilja det eller ej — kommer att utgå en del medel för nu angivna ändamål, är ju ett ytterligare skäl för att man inte bör minska dessa fonder alltför mycket.

Jag ber herrarna vara övertygade om att mitt motstånd icke beror på någon bristande lust hos mig att tillmötesgå anspråken på lindring i vägbördorna genom en ökning av bidraget till vägunderhåll, önskemål som jag så väl förstår, men som jag ser situationen — och jag har försökt så gott jag kan klarlägga den för herrarna — kan jag inte komma till annan övertygelse, än att man vinner mest i längden på att gå med på Kungl. Maj:ts förslag och så grad-



vis höja underhållsprocenten, i den mån automobilskattemedlen ytterligare växa.

**Herr Wachtmeister:** Herr talman, mina damer och herrar! Jag gjorde i somras en trafikräkning å stora landsvägen Karlskrona—Ronneby. Resultatet utvisade den dagen, att 90 procent av fordonen voro bilar från städer, 8 procent bilar från landsbygden och 2 procent landsbygdsfordon av ett eller annat slag. Fotgängare och cyklister räknades ej, då de ur vägslitningssynpunkt icke spela någon roll. Jag vill icke påstå, att en dylik enstaka trafikräkning ens i någon mån äger generell innebörd men den pekar i alla fall påtagligt, åtminstone för den vägen, mot vad utskottet säger å sid. 21, nämligen att automobiltrafiken borde svara för minst 75, inom en nära framtid 90 procent av vägunderhållet.

Som det nu är föreligger en fruktansvärd orättvisa, även om Kungl. Maj:ts föreslagna 30 procent tagas till 40. Detta sistnämnda tal motsvarar ju i själva verket 70 procent. I stället för att 30 procent av vägunderhållet kvarligga å landsbygdens folk, borde detta senare rättvisligen endast svara för maximum 2 procent.

Man får väl därför hoppas, att en på upprepade trafikräkningar — genom vilka de olika vägarnas olika slitning tydligt kommer till synes — baserad lagstiftning i hithörande frågor kommer att lägga vägunderhållet på dem, som använda vägarna och slita dem. För dem av städernas invånare, som ej tänkt härpå, vill jag betona, att det ej enbart är fastighetsägarna, som underhålla vägarna, utan de flesta övriga skattskyldiga å landsbygden skola belönas med en extra vägs katt, därför att de bo på landet, något som stadsbon ej i regeln har en aning om. Som exempel härpå vill jag nämna, huru som en person från en landsförsamling, så länge han bodde där, betalade 300 kronor i vägs katt — men så flyttade han till staden 2 km. därifrån och blev befriad från dylik skatt, oaktat han givetvis på grund av sitt yrke slet vägarna lika mycket som förut.

I hithörande frågor är även att observera, att kanske icke 30 % av vägs katterbetalarna på landsbygden, de må vara fastighetsägare eller andra, med ett fordon någonsin befarit en *allmän* väg, då däremot landsbygdens *enskilda* vägar ideligen trafikeras av bilarna, som hårt slita dem. Man säger nu, att dylika vägar kunna intagas i allmänt underhåll. Härutinnan är emellertid ej vägstämman beslutande, utan en länsstyrelse kan — och gör det också — t. o. m. mot *enhälligt* tillstyrkande av vägstämman vägra intaga sådana vägar i allmänt underhåll, lika väl som den kan ålägga väghållningsskyldiga, emot vägstämmas åsikt, att intaga annan allmän väg, om denna t. ex. har betydelse för någon industriell ort, som bidrager med ytterst minimala belopp till vägunderhållet.

Det har sagts, att landsbygden har glädje av de bättre vägarna. Ja, detta är en sanning med modifikation. Landsbygden och dess fordon äro fullt belåtna med vägarna i det skick de hade vid väglagens tillkomst. Och hästarna voro ännu mera belåtna, då de sluppo förstöra sina hovar på de nu allmänt hårdgjorda vägbanorna. Det har i pressen framhållits, att jordbrukarnas fastigheter stigit i värde tack vare vägväsendets utveckling. Om nu detta skulle vara sant — vilket jag betvivlar — vad ha jordbrukarna för glädje därav, då på detta sätt endast taxeringsvärdena höjas men vägs katter och andra skatter följa med, förminskande räntabiliteten?

Det har vidare sagts, att genom vägkassornas övertagande av vägunderhållet lantfastigheterna icke längre ha att stå för natura underhåll utan i stället få betala kontant, varigenom de blivit högt belastade med onera. Ja, detta är så sant. Förre lagades vägarna på hösten en gång, och detta kostade i

Ang.  
förbättring  
och under-  
håll av för  
automobiltra-  
fiken värtiga  
vägar å  
landsbygden.  
(Forts.)

Ang.  
förbättring  
och under-  
håll av för  
automobiltra-  
fiken viktiga  
vägar å  
landsbygden.  
(Forts.)

praktiken ingenting, vilka siffror man än kan prestera för motsatsen. Nu vet var och en vad det kostar, och detta är så mycket, att det trots bidragen av bilskattemedlen — tack vare de ökade pretentionerna på vägarnas underhåll — blivit en av jordbrukets värsta bördor.

Det har framhållits, att om vägdistrikten nu få 50 % i bidrag av bilskattemedel, d. v. s. i realiteten 80 %, skulle det bli en överkompensation. Detta påstående är icke riktigt enligt min uppfattning. Ej förrän man kommit upp till 98 % i verkliga bidrag kan man tala om någon överkompensering. Åtminstone vägar jag påstå detta, intill dess en utredning presterats, som bevisar motsatsen.

Det är sant, att, om bidragen till vägunderhållet bliva för höga, utvecklingen av vägväsendet kommer att avstanna. Men då finnes det en annan metod att tillgå, nämligen höjning av bilskatten. Därmed kommer man även järnvägarna till hjälp, ty de använda ju egen väg, under det att bilarna slita andras. Men den frågan är icke aktuell nu. Med detta resonemang har jag endast velat framhålla, att någon överkompensering av landsbygdens vägunderhåll icke torde föreligga, huru högt man än kommer.

Som emellertid kammarens majoritet givetvis är emot varje *kraftig* åtgärd till jordbrukets gagn — en rättvis beskattning i alla avseenden skulle vara nog att hjälpa denna näringsgren ur dess nödläge — och ett yrkande om bifall till någon av motionerna med begäran om anslag utöver utskottets 40 % ej torde lända till något resultat, får jag, herr talman, under förhoppning att dessa 40 % endast utgöra ett *första* steg i riktning mot rättvisa, instämma med den, som yrkat bifall till utskottets förslag.

Herr förste vice talmannen **Hamilton**: Herr talman! När regeringen i budgeten framlade förslag om att nedbringa inkomst- och förmögenhetsskatten, hälsades denna regeringens åtgärd med tillfredsställelse. Man motiverade sänkningen med att man därmed ville understödja näringarna. Men regeringen glömde nog, att näringarna hade hemortsrätt även på landsbygden och att där finns en näring, som åtminstone förr i världen kallades vår modernäring. Ser man nu efter, huru den av regeringen föreslagna lindringen — man uppskattar ju denna till 10 miljoner kronor — i inkomst- och förmögenhetsskatten verkar, så finner man, att ungefär 40 % därav tillfalla vår huvudstad, ungefär samma belopp det övriga hundratalet av Sveriges städer och blott något mer än 2 miljoner vår landsbygd. Man glömmer ofta, när man talar om direkta skatter, som man från högerhåll vill lindra, att landsbygden belastas av nära nog dubbelt så höga direkta skatter som våra städer. Den utdebiterade vägskatten uppgår (om man till densamma lägger det naturaunderhåll som återstår, vilket är obetydligt) till ungefär lika mycket som den på landsbygden belöpande inkomst- och förmögenhetsskatten. Landsbygden har således en direkt skattebörd, som är dubbelt så stor som den som drabbar vår stadsbefolkning. Därtill kommer, att vägskatten icke utgår efter progressiva grunder — den är icke en skatt efter förmåga — utan snarare efter degressiva. Skatten drabbar nämligen hårdast de trakter av vårt land, där skatteobjekten äro tunnsådda och där befolkningen i allmänhet är mindre bemedlad.

När automobilskatten beslöts av riksdagen, avsåg man därmed att lindra den skattebörd, som biltrafiken skulle komma att öka för landsbygdens folk. Man har ju beräknat, att slitningen av vägarna genom biltrafiken stigit betydligt: den anses uppgå till 75 å 90 % av hela slitningen. Om man granskar statistiken för år 1926 — den senast tillgängliga — finner man emellertid, att hela vägunderhållet har bekostats av skattemedel i vägdistrikten, under det att de anslag, som utgå från staten — och även de dåvarande bilskattemedlen, som icke voro så höga — uteslutande åtgått till vägförbättringar.

Våra städer ha ju en viss andel av bilskattemedlen, 20 %. Man ställer dessa medel till stadsbefolkningens förfogande utan andra villkor än att de skola användas för vägväsendets utveckling. När det däremot gäller vår landsbygd, ställer man vägdistriktet under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens och i sista hand under regeringens förmynderskap. Man frågar sig: varför skola icke land och stad därvid vara likställda? Varför skola icke länen få råda fritt över dem tillkommande bilskattemedel på samma sätt som stadsbefolkningen? Är landsbygdens folk ett mindervärdigt folk? Om underhållet av de allmänna vägarna är statsändamål, bör också staten bekosta underhållet. Är underhållet en länens angelägenhet, böra väl också dessa ha fria händer vid användningen av de medel, som äro avsedda för syftet.

Herr statsrådet betygade, att vägskattebördan tryckte hårt, och han ville så gärna, yttrade han, lätta på denna börda. Men varför begärde han då icke större anslag av statsinkomsterna för vägomläggningarna? Han yttrade nys — och det säges även i den kungl. propositionen — att beloppet borde nedsättas från 4 $\frac{1}{2}$  till 4 miljoner kronor, därför att man icke borde alltför hårt belasta statsbudgeten och därigenom hindra en sänkning av inkomst- och förmögenhetsskatten. Men, herr statsråd, varför måste inkomst- och förmögenhetsskatten nedbringas på det sätt som föreslagits? Varför låter man icke inkomst- och förmögenhetsskatten, som går ut progressivt, betala vägförbättringarna, i stället för att belasta de svagaste skatteobjekten i vårt land för vägbyggnader och lägga stora bördor på desamma? Skillnaden mellan herr statsrådets och vår uppfattning — vi som vilja lindra vägskattebördan — är den, att herr statsrådet vill lindra för de progressivt beskattade, för de högre förmögenheterna, för de rika, under det att vi vilja lätta bördan för de fattiga.

Det är egendomligt att se, när man läser utskottets utlåtande, att samtliga sju reservanter, som ansluta sig till Kungl. Maj:ts förslag, äro representanter för städer och samhällen, som icke beröras av vägskatten — utom herr Andersson i Råstock, som kommer i deras sällskap. Man frågar sig då: Vad ha dessa stadsrepresentanter, som icke ha det ringaste med landsbygdens bilskattemedel att göra, för intresse att plåga landsbygden med höga skatter? De skulle möjligen kunna ha intresse av att jaga allt det kapital, som finnes på landsbygden, till städerna — men jag misstänker dem icke för något sådant. Det förvånar mig också, vilket bristande intresse man i dag visar denna fråga här i kammaren. Det har än vidare förvånat mig, att när omröstning skett i detta spörsmål föregående år, nära nog samtliga de riksdagsrepresentanter — med några lysande undantag, vilka jag skulle kunna nämna — som äro oberörda av vägskattebördan, röstat för att icke lindra landsbygdens bilskatte-skatte.

Jag erinrar mig från mina yngre dagar i första kammaren, huru en ung liberal riksdagsman förutspådde, att eftersom man där motsatte sig varje reform, skulle den dåvarande, på fyrkväldet vilande första kammaren snart smulas sönder. Man hånade denne representant, men han fick rätt. Jag tror icke, att det fordras stor siareblick för att i dag inse, att därest stadsrepresentanterna fortsätta med att söka skaffa privilegier åt sina egna samhällen och motsätta sig lindringar i skattebördan för landsbygden, komma valen i en framtid att gå efter helt andra linjer än nu, nämligen efter de linjerna, huruvida rättvisa bör beredas landsbygdens befolkning i beskattningsväg eller ej. Och i så fall behöver man icke heller ha siareblick för att kunna säga vem som kommer att bli den segrande parten. Jag skulle vilja vädja till stadsrepresentanterna att icke vidga den klyfta, som finnes mellan land och stad — den klyfta som finnes mellan lantarbetarna och stadsarbetarna — i vad det gäller skattelagstiftning. Det vore icke lyckligt för vårt land om den dagen komme — jag skulle visserligen icke få uppleva den — då man följde dessa linjer

Ang.  
förbättring  
och under-  
håll av för  
automobiltra-  
fiken viktig  
vägar å  
landsbygden.  
(Forts.)

Ang.  
förbättring  
och under-  
håll av för  
automobiltra-  
fiken viktiga  
vägar å  
landsbygden.  
(Forts.)

med splittring mellan land och stad. Men det är skäl, att man i tid ser till, att rättvisa erhålles i detta avseende och att skatterna läggas såsom skatter efter förmåga.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

**Herr Anderson** i Storegården: Herr talman! Det synes hava gått för mycket politik i denna fråga. I synnerhet förefaller det mig, som om den siste ärade talaren hade drivit denna sak något för långt åt det politiska hållet. Det rör sig ju icke här om motsättningen mellan ett landsbygds- och ett stadsintresse, utan det gäller fördelningen av de automobilskattemedel, som skola gå till underhåll av landsbygdens vägar. Man kan resonera om huruvida man bör gå långt eller mindre långt, då det gäller bidrag till underhåll resp. till nyanläggningar och förbättringar av vägar. Men det är underbart att nu finna herr Bengtsson i Norup och herr förste vice talmannen som dem vilka stå främst i täten, då det gäller att förorda ifrågavarande 40 %, och vilka mest tala om den orättvisa, som drabbar landsbygden genom vägtungan. Förra året framlades från den frisinnade regeringens sida en kungl. proposition, som avsåg att blott 20 % skulle gå till lindring av underhållsbidraget till vägarna, och det var förra regeringen, som indrog 15 % av statens bidrag till vägunderhållet ute på landsbygden. Det bör alltså icke, synes det mig, göras alltför mycket politik av denna fråga.

Jag tror, att saken har tvenne sidor. Det är viktigt att få så stor lindring som möjligt i den ganska tunga väghållningsbördan ute på landsbygden. Men det är också viktigt, att man i vissa delar av landet får medel till de krävande vägförbättringar, som erfordras med hänsyn till trafikbehovet, oavsett om bilskattemedel utgå eller icke. Det skulle vara ganska farligt, om vi vid sidan av det politiska ställningstagandet i denna sak även skulle få upp i riksdagen en tvistefråga om vad som härvidlag är Norrlandsintresse eller de södra landsdelarnas intresse. Jag tror över huvud, att vi böra hålla litet mera måtta, då det gäller att bedöma en sådan sak som denna.

Vad som gjort, att jag ställt mig på utskottets sida, är den omständigheten att jag anser man bör sträcka sig så långt möjligt, då det gäller att bereda lättnader i vägtungan på landsbygden. Dels har denna vägtunga hastigt tillväxt, och dels har avlösningen av naturavägunderhållet och dess ersättande med kontantunderhåll kommit att trycka vissa skattedragare hårdare än tidigare. Herr Anderson i Råstock nämnde någonting om den lilla reglering, som skedde för ett par år sedan med avseende på vägskattetungan. Den utjämning, som då ägde rum, innebar ingalunda en fullständig utjämning. Alltjämt ha nämligen fastighetsägarna, framför allt ägarna av jordbruksfastigheter, en oskäligen andel av skattebördan. Detta har gjort, att jag anser, att man, då det gäller fördelningen av bilskattemedel, bör sträcka sig så långt man över huvud kan nå för varje år i syfte att lindra en skattebördan, som fördelas på ett orättvisare sätt än andra skattebördor.

Det är detta skäl, som motiverat mitt ståndpunktstagande. Jag skulle för min del mycket väl kunnat vara med om att procenten för detta budgetår bestämts till 35 under förutsättning att man undan för undan — i den mån så låter sig göra — ökar bidragen till underhållet. Då det emellertid icke lyckats att i statsutskottet nå enighet i denna punkt, ansåg jag mig böra gå med på ifrågavarande 40 %. Men med dessa 40 % har man för året gått upp till det maximum, som kan komma i fråga. Det är ganska osympatiskt, då man här i riksdagen tävlar efter att komma högst i fråga om *bud.* Det är icke på det sättet, som frågorna böra ses, utan man måste taga hänsyn till de olika behov som föreligga. Om man studerar denna fråga sakligt och undersöker förhållandena i både norra och i södra Sverige, måste man komma till det resul-

tat, att 40 % är det högsta man för närvarande kan bestämma. Men å andra sidan vill jag beträffande den framtida fördelningen av dessa automobilskattemedel ha sagt, att i den mån sakliga skäl det tillåta bör man försöka så mycket som möjligt lindra på underhållsördan och försöka åstadkomma, att icke vägskattningen för de väghållningsskyldigas vidkommande utökas.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

*Ang.  
förbättring  
och under-  
håll av för  
automobiltra-  
fiken riktiga  
vägar å  
landsbygden.*

(Forts.)

**Herr Jeppsson:** Herr talman! Jag är alldeles ense med den siste ärade talaren om att man icke bör låta allt för mycket politik gå in i denna fråga, fastän jag icke är alldeles övertygad om att just den siste ärade talaren är rätte mannen att varna för att lägga politik i frågorna.

Jag skall närmast be att få säga några ord med anledning av det anförande, som här hölls av herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet, däri han riktade vissa anmärkningar emot den motion, jag haft äran avgiva i detta ärende. Herr statsrådet pekade på att de jämförelsesiffror, som jag däri angivit, skulle vara i viss mån missvisande. Och jag erkänner, att de i viss mån äro det. Men det är ursäktligt. Det är ursäktligt, att såväl herr Olsson i Kullenbergstorp som jag icke räknat så riktigt rätt, då herr statsrådet själv anser sig icke kunna räkna ut, huru mycket som återstår av automobilskattemedlen till vägförbättringar och dylikt, sedan en del medel anslagits till andra vägändamål. Dessutom vågar jag fortfarande påstå, att då jag bara för en jämförelse i min motion angivit, att man för att få kompensation för de ökade underhållskostnader, som biltrafiken åsamkar de väghållningsskyldiga, behöver komma upp till minst 50 % i bidrag till vägunderhållet, har jag icke tagit till för mycket. Jag är så mycket mera förvissad om riktigheten av detta mitt påstående, sedan jag läst statsutskottets utlåtande i detta ärende, ett utlåtande, som enligt mitt förmenande är mycket välvilligt och bra skrivet. Statsutskottet säger nämligen, att även om man nu beslutar, att 40 % av de verkliga underhållskostnaderna skola bestridas av automobilskattemedel, och därtill lägger de 15 % av underhållskostnaden, som bilväsendet förut bidrager med genom att betala hälften av statsbidraget, så bestrider automobiltrafiken ändå fortfarande icke mer än 55 % av underhållskostnaderna. Utskottet säger, att »enligt vad som vid trafikräkningar utrönts, borde automobiltrafiken rättvisligen svara för den ojämförligt största delen av nämnda kostnader, sannolikt minst 75 % och inom en nära framtid inemot 90 %». Vill herr statsrådet vederlägga även statsutskottets utlåtande i detta hänseende? Jag tror för min del, att man har fullt fog för sitt påstående, då man säger, att minst 75 % av de verkliga underhållskostnaderna förorsakas av biltrafiken. Därför vågar jag påstå, att även ifall den första siffran i motionen i någon mån är missvisande, vilket kan ha sin mycket lättförklarliga orsak, som jag nu icke skall gå in på, så är dock det slutresultat, vartill jag kommit, nämligen att man måste gå upp till så och så stort bidrag av automobilskattemedel, innan man kan säga, att biltrafiken kompenserar de förhöjda kostnaderna, riktigt. Det har statsutskottet också här bestyrkt.

Så vill jag säga några ord med anledning av herr Andersons i Råstock anförande. Herr Anderson i Råstock var ovanligt livlig i sitt anförande, skulle jag vilja säga, och han talade bl. a. om att han såg sakligt på denna fråga. Ja, jag vill påstå, att jag också gör det. Jag vill icke ondgöra mig över den insinuation, som måhända låg i herr Andersons anförande; jag tror icke, det var så illa ment. Jag vill endast understryka, att jag också ser sakligt på denna fråga, och det har jag gjort, även ifall jag kanske ibland begärt litet mer, än herrarna äro beredda att lämna. Men hade jag och mina medmotionärer icke gjort det och arbetat för det, hade vi icke haft de bidrag vi nu hava och hava utsikt att få.

Så säger herr Anderson i Råstock, att man marscherat raskt i denna fråga.

Ang.  
förbättring  
och under-  
håll av för  
automobiltra-  
fiken viktiga  
vägar i  
landsbygden.  
(Forts.)

Det har redan berörts av herr Olsson i Kullenbergstorp, och jag skall be att också få lämna ett litet bidrag till belysande av att även kostnaderna för vägunderhållet stigit raskt. En måttstock på detta torde kanske vara den vägskatt, som utdebiteras. Om man går till den senaste tillgängliga statistiken, som avser år 1926 — det finns ingen senare, åtminstone icke officiellt utgiven — så finner man, att 1917 var vägskatten i medeltal 21,9 öre per vägfyck. 1926 var vägskatten 30,83 öre per vägfyck i medeltal för hela riket. Under denna tioårsperiod har sålunda vägskatten stigit med nära 50 %. Och då är det ändå att märka, att under samma tid hade väghållningsdistriktens skuldbörda ökats från 4,582,222 kronor år 1917 till 32,137,385 år 1926. På dessa tio år hade väghållningsdistriktens skuldbörda sålunda stigit med 27,555,163 kronor, oaktat samtidigt vägskatten stigit med nära 50 %. Allt detta är officiella siffror, som herrarna kunna kontrollera med den tillgängliga statistiken. Och varför hava såväl vägskatten som vägdistriktens skuldbörda stigit? Jo, huvudsakligen på grund av med motortrafiken följande större underhållskostnader och större omkostnader för ombyggnader av vägar, till vilka ombyggnader och förbättringar väghållningsdistriktet i regel fått betala ungefär en tredjedel av kostnaderna.

Om jag förstod herr Anderson i Råstock rätt, var det för honom huvudsaken, att man genom att ge ett högre bidrag till underhållskostnaderna fick mindre till vägförbättringsarbeten, och därmed, säger herr Anderson, undandrar man den allmänna arbetsmarknaden 3,600,000 kronor, om man beslutar 40 % bidrag i stället för av herr Anderson förordade 30 %. Ja, men det är väl ändå icke meningen, att väghållningsdistriktet skola finansiera arbetslösheten i detta land. Är det så, att herr Anderson vill ha vägarbeten i gång för att motverka arbetslösheten, då hade det varit riktigare att gå på bifall till de motioner, som här föreligga, om höjning av anslaget till vägbyggnader till 7,000,000 kronor. Där hade man haft i det närmaste det belopp, som dessa 10 % taga. Jag tycker icke, man får se frågan på det sätt som herr Anderson gör.

Nu säger såväl herr Anderson som herr statsrådet, att herrarna kunna förstå, att inom de vägdistrikt och inom de län, där man har vägarna i stor utsträckning ombyggda och i gott skick, där vill man vara med på höjning av bidraget till vägunderhållet, därför att man icke har så många vägförbättringar att göra. Men hur blir det för de sämre lottade väghållningsdistriktet, säger man. Ja, men där har man ju att räkna med utjämningsandelen. Herr kommunikationsministern omnämnde ju visserligen detta i sitt anförande, men herr Anderson tycktes helt förbise detsamma. Jag ber dock att få erinra om att enligt såväl statsutskottets utlåtande som den kungliga propositionen är utjämningsandelen för här ifrågavarande budgetår beräknad till 4,392,000 kronor att utgå till de sämst lottade väghållningsdistriktet. Utjämningsandelen är just till för detta ändamål. Jag förstår därför icke detta argument, som åtminstone på mig icke kan ha någon som helst inverkan.

Så säger herr Anderson i Råstock, att han icke förstår, huru de, som ha sin varelse inom de sämre lottade väghållningsdistriktet, skola kunna klara denna sak inför vägstyrelserna, om de nu komma hem och tala om att vi ha anslagit så och så mycket till vägunderhållet och minskat bidraget till vägförbättringar. Men jag ber att få påpeka, att Svenska vägstyrelsernas förbund, som är en sammanslutning av vägstyrelserna i detta land, torde icke sakna kännedom om denna fråga. Jag tror, att förbundet lika bra som någon av oss har reda på, var bidrag bäst behövs. Detta förbund har för länge sedan uttalat sig för ett underhållsbidrag med 50 % i likhet med vad som föreslås i den motion, som jag tillåtit mig väcka vid innevarande års riksdag.

Nu skall jag icke denna gång yrka bifall till min motion om ett bidrag med 50 % till vägunderhållet, därför att jag icke vill splittra intresset här i kammaren för en höjning av bidraget utöver det, som Kungl. Maj:t och reservanterna

inom statsutskottet föreslagit, utan jag nöjer mig med att yrka bifall till statsutskottets förslag om 40 %. Men jag gör det i förvisning om att det icke skall dröja många år, innan vi äro uppe i de 50 %, som jag yrkat på i min motion.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Pehrsson i Bramstorp: Herr talman! Då herr Anderson i Råstock i ganska starka ord givit till känna, att han anser sig sitta inne med den enda verkliga statsmannasynpunkten i denna fråga, är det givetvis svårt att företräda en annan uppfattning. Då herr Anderson i Råstock emellertid säger, att det upplysts, att i Malmöhus län skulle vägförbättringarna i huvudsak redan vara utförda, och att man därför skulle vara angelägen att från det hållet få ett högt bidrag till vägunderhållet, vill jag meddela, att detta är ingalunda förhållandet. Om det möjligtvis är så i ett väghållningsdistrikt, så är det sannernigen många, som hava kvar mycket stora vägförbättringsarbeten. Det väghållningsdistrikt, som jag tillhör, har en ansökan liggande inne på bortåt 1,000,000 kronor till vägförbättringar, som icke äro påkallade av automobiltrafiken, utan av backiga och oländiga vägar som tillgodose rena ortsbehovet.

Då man fått del av den redogörelse, som herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet lämnat angående det belopp, som borde överföras ifrån vägbyggnadsanslaget till förbättringar medelst användande av automobilskattemedel, får man fram en synpunkt, som av regeringen, förklarligt nog kanske, anses vara den riktiga. Man säger, att mer än hälften av de ansökningar, som ligga inne angående vägförbättringar med anslag från allmänna vägfonden, böra hänföras till automobiltrafiken. Ja, det är på det sättet det ligger till. Det är därför man vill ha så litet belopp som möjligt till vägunderhåll för att få så mycket som möjligt av automobilskattemedel till vägförbättringar och därigenom nedbringa kostnaderna för vägförbättringar på debetsedlarna. Nu är jag den förste att instämma i att då det gäller att använda automobilskattemedel till vägunderhållet bör man naturligtvis gå varsamt fram, så att det blir någonting över till de förbättringar, som verkligen behöva utföras på grund av automobiltrafiken och motortrafiken. Men samtidigt bör man naturligtvis göra klart för sig, i vilken utsträckning motortrafiken fördyrar vägunderhållet, och se till att man i största möjliga mån tillgodose berättigade krav från de skattedragare, det här gäller. Denna fråga berör icke landet i dess helhet utan en viss del av skattedragarna. Då vi debatterade punkt 9 i förevarande utskottsutlåtande, anfördes det av vissa talare här i kammarerna, att genom ett större anslag på denna punkt hade man möjlighet att utföra mera vägförbättringar och därigenom anskaffa arbete för en hel del arbetslösa, vilket herr Anderson i Råstock nu, när det gäller denna punkt, var inne på. Men då det gällde punkt 9, hade man ur ekonomisk synpunkt icke möjlighet att gå längre. Ja, mina herrar, däri ligger den stora skillnaden. Då det här gäller att göra upp en budget, är det klart, att vi måste se till att så sträng sparsamhet som möjligt iakttages. Men samtidigt som vi bestämma fördelningen av de medel, det här gäller, sätta vi de styrelser, som skola uppgöra budgeten för de olika väghållningsdistrikten, i en situation, som är ganska svår för dem. De måste iakttaga den allra största sparsamhet för att få debet och kredit att gå ihop, ty oaktat bidraget av automobilskattemedel till vägförbättringar nu är höjt till 75 %, skola ändå de skattskyldiga betala 25 %. Det är därför, herr Anderson i Storegården, som man icke skall bagatellisera denna fråga och säga, att det här bara gäller att fördela de automobilskattemedel, som landsbygden fått. Nej, herr Anderson, det är så, att man genom detta beslut skall bereda lindring antingen för den grupp av skattedragare, som, om vi se på statistiken, har två tredjedelar eller kanske tre fjärdedelar av alla inkomster, eller för den större grupp, som svarar för stor del av väghållningskostnaderna. Ty därigenom

Ang.  
förbättring  
och under-  
håll av för-  
automobiltra-  
fiken viktiga  
vägar å  
landsbygden.

(Forts.)

Ang.  
förbättring  
och under-  
håll av för  
automobiltra-  
fiken viktiga  
vägar å  
landsbygden.

(Forts.)

att man tar av automobilskattemedel till sådana vägförbättringar, som verkligen enligt förut gällande bestämmelser skulle utföras med medel från allmänna vägbyggnadsanslaget, så är det alldeles givet, att det är lättare för Kungl. Maj:t med nedprutningar för att få budgeten att gå ihop och därmed minska inkomst- och förmögenhetsskatten. Men vem skall kompensera denna skatteminskning annat än de väghållningsskyldiga på landsbygden, som vi alla erkänna tryckas hårt av denna skattebörd?

Då herr statsrådet anförde sin kritik över de motioner, som här väckts, och gjorde en jämförelse mellan de feltag, som där gjorts, är det riktigt beträffande de beräkningar, som gjorts, då man icke räknat med den uppskattade kostnaden. Men jag vill samtidigt påpeka, att herr statsrådet gjort sig skyldig till antingen en felräkning eller en missägning, då herr statsrådet säger, att nu är kostnaden 36,000,000 kronor. Om man därifrån drar 10.8 miljoner kronor eller 30 %, är man nere i 25 miljoner kronor. Men av de 10.8 miljonerna äro 5.4 miljoner tagna redan av automobilskattemedel. Följaktligen skall herr statsrådet räkna med 5.4 miljoner kronor mera än vad det är räknat med i denna jämförelse, alltså cirka 30 miljoner kronor nu mot 12 miljoner kronor förut. Samtidigt som det talas om att man här på grund av propositionen räknat fel i motionerna, vill jag påpeka, att antingen har man räknat fel i propositionen, eller också förefaller det vara ett mycket märkvärdigt skrivsätt. Man skriver här, att »1927 års kostnad för vägunderhåll och vinterväghållning utgjorde ungefär 34,110,000 kronor, och att en viss ökning av berörda kostnader torde hava ägt rum under år 1928, särskilt som från och med den 1 januari 1928 vägar med en uppskattad underhållskostnad av omkring 2,440,000 kronor lära övertagits till underhåll medelst väggassan, så att statsbidrag för år 1929 komme att beräknas å verkliga kostnaden för dessa vägars underhåll». Och så kommer herr statsrådet upp till 36,000,000 kronor. Hur jag än läser detta, kan jag icke läsa ut någonting annat, än att i denna kostnad icke ingår kostnaden för de vägar, som fortfarande icke äro intagna till allmänt underhåll. Är detta icke fallet, så måste jag säga, att det förefaller vara ett ganska märkvärdigt skrivsätt, såvida man icke i propositionen menar, att det är de ökade kostnaderna, sedan dessa vägar övertagits till allmänt underhåll. Men det står »den uppskattade kostnaden». Jag tycker alltså, att då det gäller denna fråga, har man i den motion, där man begär, att det skall utgå 40 % till vägunderhållet, försökt anlägga så sakliga synpunkter, som det över huvud är möjligt komma fram till. Jag vill icke säga, att man har fått vägbördan avlyftad från landsbygdens skattedragare med detta, att man får 40 % plus 30 %, alltså 70 %. Vi få komma ihåg, att det gäller icke jordbruket allenast utan skattedragarna i sin helhet efter den omläggning av vägbeskattningen, som sista gången skedde. Då man här talar om att man hindrar kapitalbildning och näringslivets utveckling genom att beskatta näringslivet och företagsamheten så hårt, glömmar man givetvis, då det gäller beskattningen, att tänka på den ganska hårt beskattade landsbygden. Och det är kanske av det enkla skälet, att någon kapitalbildning är praktiskt taget omöjlig för dess skattedragare.

Då jag är övertygad om att ett bidrag av 40 % är sakligt motiverat och att man icke därmed bortser från de synpunkter, som gjorts gällande, att man skall ha kvar medel även till bestridande av nybyggnadskostnader och förbättringar, vill jag, herr talman, på grund av det anförda varmt vädja till kammaren att bifalla utskottets hemställan.

**Herr Lindmark:** Herr talman! När herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet framhöll, att i samma mån som man höjer statsbidraget till vägunderhållet måste möjligheterna för att utföra vägförbättringar väsentligt minskas, så är detta givetvis fullt riktigt. Och för Norrlands



vidkommande kan det ju sägas, att verkligheten i viss mån är prekär. Om man tänker på de många, ganska stora brobyggnaderna över de norrländska floderna, vilka brobyggnader kräva stora kostnader, så faller det av sig självt, att jag icke kan godkänna herr Olssons i Kullenbergstorp åsikt, att man skulle kunna minska procentsatsen för utjämningsandelen från 15 till 12. Detta anser jag vara fullkomligt oriktigt. Den bör bibehållas vid sina nuvarande 15 %. Jag tycker, att man snarare skulle kunna ifrågasätta, att den skulle höjas. Det bör vara möjligt för Kungl. Maj:t att mera fritt lämna väghållningsdistrikten bidrag av utjämningsandelen.

Ehuru jag sålunda delar herr statsrådets uppfattning på denna punkt, måste jag dock säga, att det föreligger vissa och ganska starka skäl, som tala för att utskottets förslag bör av kammaren antagas. Herr Anderson i Råstock påstod, att det var att gynna de rika väghållningsdistrikten, om man gjorde en ytterligare höjning av procenten till vägunderhållet, och att man därmed missgynnade de mindre bärkraftiga väghållningsdistrikten. Detta är enligt min mening en sanning med mycket stor modifikation. Det beror på huru man betraktar saken. Jag vill påpeka, att här finnas många vägdistrikt, som äro för fattiga för att kunna utnyttja automobilskattemedel för vägförbättringar. De få lov att inskränka vägförbättringarna, och endast i den mån det gäller brobyggnader måste de av tvingande skäl utföra dessa. Men är det nu så, att dessa mera fattiga vägdistrikt få lov att avstå från att göra grundförbättringar på vägarna, blir det så mycket större möjligheter för de välsituerade vägdistrikten att utnyttja anslaget för vägförbättringar. Sett från den synpunkten är det tvärtom så, att för den händelse man har stort anslag till vägförbättringar, så gynnar man de rika vägdistrikten. Sålunda verka de nuvarande bestämmelserna om utnyttjande av anslagen för grundförbättringar mycket orättvist och ojämnt. Jag upprepar på nytt, att endast de välsituerade distrikten kunna utnyttja anslagen till vägförbättringar, och de fattiga distrikten kunna icke i samma omfattning göra det. Men när det gäller bidragsprocenten till vägunderhållet, ställer sig saken på ett motsatt sätt. I det hänseendet behandlas alla lika. De rika såväl som de fattiga distrikten få sin bestämda, givna underhållsprocent, och det är icke möjligheten att hålla sig framme utan den verkliga kostnaden för vägunderhållet, som ligger till grund för tilldelningen av automobilskattemedel för vägunderhållet. Denna synpunkt är ganska viktig för att kunna rätt bedöma detta problem.

Sedan skall jag be att få anföra några siffror, som möjligen kunna stödja förslaget om 40 %. Jag vill då framhålla, att kostnaden för vägunderhållet år 1925 utgjorde 20 miljoner kronor. 30 % därav, som skola utgå enligt 60 § väglagen, uppgingo alltså till 6 miljoner kronor. 1929 räkna vi med en underhållskostnad av 36 miljoner kronor. Stegningen är sålunda 16 miljoner kronor. Huvudorsaken till denna väsentliga stegring — därom torde vi alla vara eniga — är ju att söka i automobilismen, motorfordonens vägförstörande inverkan. Men 30 % på 36 miljoner kronor utgöra 10.800.000 kronor. Denna summa understiger sålunda med 5.200.000 kronor skillnaden mellan 1925 års kostnad för vägunderhåll och 1929 års kostnad. Om man är ense därom, att man huvudsakligen har att tillskriva automobilismen den förökade kostnaden, kan det vara ganska rimligt att se till, att bidrag av automobilskattemedel i huvudsak också komma att täcka den. Komma vi nu att få ett riksdagens beslut på 40 % av den verkliga kostnaden att täckas av automobilskattemedel, så utgöra dessa 40 % summan 14.400.000 kronor. Med 40 % ha vi alltså ännu icke nått upp till förenämnda 16 miljoner kronor. Det förelig-

Ang.  
förbättring  
och under-  
håll av för  
automobiltra-  
fiken viktiga  
vägar, å  
landsbygden.  
(Forts.)

Ang.  
förbättring  
och under-  
håll av för  
automobiltra-  
fiken viktiga  
vägar å  
landsbygden.  
(Forts.)

ger sålunda icke någon överkompensation på denna punkt, utan vi hålla oss fortfarande i underkant.

Samtidigt som jag framhåller detta, vill jag emellertid säga, att ett bidrag av 40 % är det mesta som man för närvarande kan gå in för. Tidigare har man ju tagit mycket försiktiga steg. Det steg, som nu skall tagas, avser höjning från 25 % till 40 %, sålunda icke mindre än 15 %. Jag hade närmast velat stanna vid en höjning av 10 %, dels med tanke på att det är så ytterst viktigt, att man icke tager för mycket av den summa, som skall stå till förfogande för grundförbättringar, dels också av en annan anledning, nämligen att i samma mån som bidragsprocenten till vägunderhållet växer och blir väsentligt större än den bidragsprocent, som de enskilda väghållningsskyldiga skola tillhandahålla, stegras kravet på en ordentlig kontroll över huru medlen användas och detta i mycket högre grad än som tidigare varit fallet. Ty det egna intresset att öva sparsamhet borteliminerar på detta sätt i viss mån. Nu ser och förstår jag, att jag givit herr Anderson i Råstock en god motivering för hans åsikter. Men jag kan trösta honom med att vi måhända vid denna riksdag komma att antaga en omorganisation av vägväsendet, vilken just skulle giva en bättre kontroll på detta område. Det är emellertid en olägenhet, att vi ännu icke veta, huruvida det kungliga förslaget kommer att antagas av riksdagen och hur det kommer att formuleras i detta hänseende. Under alla omständigheter måste man taga hänsyn till frågan om kontrollen och icke taga alltför snabba steg på utvecklingens bana.

Men i motsats till herr Anderson i Storegården måste jag säga, att nämnda 40 % icke för framtiden få bli maximum. Bilismens förstörande inverkan på vägarna är alltför påtaglig, och den kommer säkerligen att bli ytterligare framträdande. Ett bidrag av 70 % — d. v. s. 30 % enligt 6 § väglagen jämte vad som nu måhända beslutas eller 40 % — svarar icke mot den förstörande inverkan på vägarna, som bilarna ha. Följaktligen håller jag före, att efter några års stagnation vid 40 % komma vi att finna oss föranlåtna att se till, att vi fastställa en högre bidragsprocent. Ja, jag håller för troligt, att vi få stanna först vid cirka 80 eller 85 % såsom varande det slutmål, vartill vi sträva.

Jag har velat uttala dessa synpunkter för att motivera mitt ställningstagande till att förslaget om 40 % nu av riksdagen antages, och jag ber, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

**Herr Herou:** Herr talman! Då jag nu vill taga till orda i denna fråga, är det icke därför att jag anser, att utskottets ståndpunkt har haft för få talesmän och icke heller därför, att jag tror mig om att kunna övertyga den ensamme representanten för reservanterna. Och om jag måste uppehålla mig vid hans resonemang en smula, så är det icke på grund av att jag anser, att man bör kollektivt överfalla en ensam talesman för ett förslag, utan endast på grund av att han i sin argumentering berörde några saker, som vi kommunister från vår ståndpunkt måste taga hänsyn till.

Jag går nu att närmare motivera den kommunistiska gruppens ståndpunkts-tagande i denna fråga, i vad det gäller fördelningen av bilskattemedel till vägunderhåll och vinterväghållning. Vi gå nämligen in för av utskottet föreslagna 40 %. I den reservation, vilken herr Anderson i Råstock hittills ensam försvarat, säges det, att en ytterligare höjning av vägunderhållsbidraget visserligen vore i och för sig önskelig, men att den enligt reservanternas mening skulle innebära en väsentlig avknappning på möjligheterna till vägarnas förbättring. När herr Anderson i Råstock emellertid skulle närmare motivera denna reservanternas åsikt, anlade han huvudsakligen en annan synpunkt. Om jag uppfattade honom rätt, sade han, att om man beviljade större procent

bidrag till vägförbättringar, komme detta att bereda möjligheter till arbetstillfällen, och detta var hans *huvudargument* för ett bifall till reservationen. När icke reservanternas alls framhållit ifrågasvarande synpunkt i sin reservation, är det ju egendomligt, att herr Anderson i Råstock skall vara den ende talesmannen för reservanternas. Ty den synpunkt han sålunda förfäktade och som väl får antagas vara den för honom bestämmande har, som sagt, icke kommit till uttryck från annat håll bland reservanternas. Jag vill fullkomligt understryka herr Andersons i Råstock tankegång, att det är av vikt att skapa arbetstillfällen, och jag har här förut i kammaren i arbetslöshetsdebatten framhållit, att man borde bevilja större anslag till vägstyrelsen för vägförbättringar i stället för att såsom hittills giva dem till arbetslöshetskommissionen. Emellertid är det ju en smula märkvärdigt, att herr Anderson i Råstock — lika enig med utskottet som han säger sig ha varit ända till dess att man där kom fram till den punkt vi nu diskutera — varit med om att avstyrka den motion, som en av hans partivänner väckt om ett anslag av 7 miljoner kronor för nybyggnad av vägar. Jag tycker, att herr Anderson i Råstock med den kraft han nyss utvecklade borde ha framlagt sina synpunkter vid den punkten. Jag vill försäkra honom, att i så fall skulle han ha fått hela vår grupps understöd. Men om ifrågasvarande motion säger utskottet, med vilket herr Anderson i Råstock är enig: »Under förutsättning emellertid att, såsom departementschefen angivit, anslaget i större utsträckning än hittills reserveras för egentliga nybyggnadsarbeten — varvid bidrag till vägförbättringar i stället i ökad grad skulle beredas från automobilskattemedel — lär man för nästkommande budgetår kunna stanna vid ett belopp av 4,500,000 kronor eller detsamma, som anvisats för innevarande budgetår.» Jag får verkligen säga, att herr Anderson i Råstock därvidlag föreföll vara synnerligen anspråkslös, och jag vill fråga honom, varför han icke behjärtade sin partiväns motion och då tog upp just det argument han nyss anförde om arbetstillfällena. Jag måste tolka hans ställningstagande så, att han vill, att kostnaderna för den sociala omvårdnaden, som det här skulle bli fråga om, hänsynstagande till de många arbetslösa, borde drabba dem som nu bära en orättvis vägskatt i stället för att — om de utgå av allmänna skattemedel — drabba dem som ha de största inkomsterna.

Sedan var det ett annat argument i herr Andersons i Råstock anförande, som jag också stannade inför. Han anförde, att bilägarna nu giva så mycket i skatt, att de bära ha rätt att fordra goda vägar. Ja för all del, den gamla synpunkten för vägbyggandet har ju varit, att väg skall den bygga, som sig därav begagnar, och det kunde ju för något århundrade sedan eller för femtio eller tjugu år sedan ligga ett visst berättigande i att man lade den största tyngden av vägbördorna på jordbruksfastigheterna. Men i dag, när — det lär väl ingen kunna bestrida — det är bilismen som sliter vägarna, bära givetvis också bilägarna bygga vägarna. Jag måste i detta sammanhang understryka de synpunkter, som utskottet framfört på sidan 21 i utlåtandet, och jag vill verkligen säga, att det sker icke bilägarna någon som helst orätt. De största orättvisorna härvidlag drabba de många småbrukare, som blott sällan använda vägarna, men som hårdare betungas av vägskatten än många förmögna lättingar, som betrakta sig såsom ensamägare av landsvägarna. Man behöver bara stanna inför ett sådant faktum som att en liten skuldsatt småbrukare, t. ex. en fastighetsägare på en ö i skärgården, har en oerhörd tung vägskatt, eller att en småbrukare, som är skuldsatt upp till skorstenarna, drabbas av en tung vägskatteböroda, även om han aldrig sliter en landsväg utan kanske måste klövja eller bära på sin starka rygg, när han skall frakta ut och in sina produkter. Den nuvarande vägskatten är ju i hög grad orättvis — det sades av herr Olsson i Kullenbergstorp, att den var den mest orätt-

Ang.  
förbättring  
och under-  
håll av för  
automobiltra-  
fiken i rikts-  
vägar i  
landsbygden.  
(Forts.)

Ang.  
förbättring  
och under-  
håll av för-  
automobiltra-  
fiken viktiga  
vägar å  
landsbygden.  
(Ports.)

visa skatt som fanns. Ja, om man undantager några av honom försvarade indirekta skatter, skall jag gärna medgiva, att vägskatten är den mest orättfärdiga skatt vi ha. Så länge fördelningen av vägskatterna drabbar så orättvist, måste det vara ett intresse för de breda befolkningsgrupperna att få så hög procent som möjligt till vägunderhåll. Låt oss få en rättvist avvägd vägskatt, och vi ha möjlighet att taga upp frågan om fördelning av automobilskattemedlen ur rent skattetekniska synpunkter.

Som saken ligger till, herr talman, skall jag be att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr **Anderson** i Råstock: Herr talman! Jag visste ju, att det var som att peta på ett getingbo, då jag gick upp här och »öppnade balen» efter middagstrasten, men att det skulle behöva mobiliseras upp bortåt tio man för att taga död på den enda fluga, som dessvärre icke gjorde någon sommar, kunde jag knappt räkna med.

Emellertid sade herr Bengtsson i Norup en del saker, som jag till en början skall be att få stanna vid en liten smula. Även om jag kan giva honom rätt i att jag kunde ha talat litet lugnare, så vill jag säga, att kammarens ledamöter känna ju mig. »Sådan är jag, dyra moder», som man brukar säga, och det lär icke gå att komma ifrån den saken, innan man fått träna sig ännu åtskilliga år. Men var jag litet hetlevrad, blandade jag åtminstone icke in saker rörande telefon och avloppsledningar i frågan om bilskattemedlens fördelning, såsom herr Bengtsson gjorde. Icke heller gjorde jag som han, när han nyss yttrade något som jag tror att han får litet svårt att stå för. Han sade nämligen, att vid vägstaternas uppgörande 1928 har man tagit hänsyn till att ett bidrag av 25 % skulle utbetalas. Det är ett konststycke, som går över min förmåga, att räkna ut huru något sådant skulle kunnat gå till. Ty dessa 25 % skola betalas ut för första gången i april i år och beräknas efter de verkliga underhållskostnaderna för år 1928. Huru herr Bengtsson och de med honom likatänkande kunde ha vetat i augusti månad, då vägstaterna gjordes upp, vad de totala kostnaderna för år 1928 skulle bli, återstår för honom att klara ut. Jag kan i varje fall icke göra det. Ty det kan därvidlag icke ha rört sig om siffror för de verkliga kostnaderna, och det är ju dessa, som man enligt författningarna skall räkna med och hålla sig till. Jag anser sålunda, att detta hans uttalande var tillkommet i hastigt mod; han kan omöjligen ha haft fakta för vad han sade — det måste ha varit rent approximativa beräkningar i det fallet.

Sedan resonera herrarna här, som om det icke egentligen skulle utgå något statsbidrag till vägunderhållet. Så vitt jag uppfattat rätt, är det endast herr Lindmark som erkänt, att det även i övrigt utgår statsbidrag. Jag skall därför begagna tillfället att friska upp minnet hos kammarens ledamöter och erinra om att enligt § 60 i väglagen lämnas från statens sida ett ordinarie bidrag av 30 % till vägunderhållet. Läggas därtill av Kungl. Maj:t föreslagna 30 % av bilskattemedel, äro vi uppe i 60 %. Jag skulle icke tro, att detta är så dåligt marscherat — i jämförelse med de belopp, som tidigare anlitats för ändamålet.

Till huvudmotionären i denna fråga, som önskar att av automobilskattemedel skall utgå ett extra bidrag av 50 % till vägunderhållet, herr Jeppsson, vill jag också rikta några ord. Enligt hans sätt att räkna skulle det bli 5 % över, sedan vägdistrikten betalat alltsammans! Han förklarade nämligen, att enligt hans mening de sammanlagda belopp, som borde tagas i anspråk av bilskattemedel, borde uppgå till 90 %, men han nämner icke ett ord om att släppa efter på det statsbidrag till vägunderhållet, som utgår av annat än bilskattemedel; eftersom detta utgör 15 % av de ordinarie 30 %, kommer man upp till

en siffra av 105 %. Alltså skulle ett vägdistrikt för vänligheten att sköta vägarna få 100 % betalt och dessutom 5 % i belöning för sitt välförhållande. Vidare menade väl herr Jeppsson, att hans förslag icke skulle medföra någon ändring i Kungl. Maj:ts nuvarande rätt att till särskilt hårt betungade vägdistrikt lämna extra bidrag. Jag förmodar, att detta bidrag skulle väl också utgå enligt hans sätt att räkna, och då finge man lägga till ytterligare en liten slant. Man har då kommit upp till över 105 %. Nej, herr Jeppsson, tag icke till så förskräckligt mycket! Om jag var hetlevrad i början, har jag dock hållit mig på marken och icke svävat ins Blaue hinein, utan jag har verkligen vetat vad jag sagt.

Det gläder mig, att herr Anderson i Storegården och herr Lindmark indirekt givit bevis för att min ståndpunkt icke är så oriktig, och jag tycker, att efter det utomödentligt lugna, klart överbevisande anförande, som herr kommunikationsministern höll, borde ingen av herrarna längre kunna stå för utskottsbotänkandet, trots att ni äro många. Ty vad blev det kvar, om man ser efter vad som återstår, till vägförbättringsarbeten? Herr kommunikationsministern nämnde en summa av cirka 12 miljoner kronor. Jag skall icke uppehålla mig vid petitesseer, men jag skulle bara vilja slå ut denna siffra på 24 län. Huru mycket blir det per län? Det överlåter jag åt kammarens ledamöter att räkna ut. Man kan bara tänka på att t. ex. i Örebro län finns det icke mindre än 18 väghållningsdistrikt. Jag skulle tro, att man utträttar inga underverk i vägförbättringshänseende i Örebro län exempelvis med den summa, man får, sedan man slagit ut dessa 12 miljoner kronor på 24 län med alla de olika väghållningsdistrikt, som ingå i dessa. Därför är jag övertygad om att ifall herrarna besluta ett bidrag av 40 % — något som jag förresten är övertygad om att ni göra — bli om något år ganska många av eder ångerköpta, ty ni komma i själva verket att finna, att ni marscherat alldeles för fort. Här försöka herrarna inbilla varandra — och även mig i någon mån — att jag icke vill ha skattelindring för de väghållningsskyldiga. Detta är ett fullkomligt misstag. Jag sade från början, att om jag finge 10 kronor i skattelindring på ett håll, men måste betala 15 kronor på ett annat — d. v. s. till vägförbättringar — så vore det hela en mycket dålig affär. Det är icke detta vi slåss om. Jag förstår herrarnas mening. Men jag slåss för det mindre procenttalet, därför att jag vet, att det behöves så mycket annat, om vi någonsin skola få vägarna i ordning, så att de hålla att underhålla — om jag får uttrycka mig så paradoxalt.

Eftersom det nu har talats i halvt förtäckta ordalag om att egentligen skulle man tagit 35 % här, så vet jag icke, om jag förräder någon särskilt stor hemlighet, om jag säger, att det verkligen gjordes det anbudet i statsutskottet, när vi behandlade denna punkt in pleno. Det synes ju också därav, att det finns reserver, som gått in för den ståndpunkten. Men då skall jag be att få giva herr Anderson i Storegården rätt i, att det ligger något väl mycket politik i det. Det var en mycket betrodd man från Norup, som i utskottet sade ifrån, att någon kompromiss blir det icke. Jag undrar, om han icke får anledning att längre fram ångra sig litet även i denna punkt. Det kan ju hända, att han har så rent bröd i påsen, som man brukar säga, att det inte behövs någon ånger från hans sida — vad vet jag om det — men jag tror i alla fall det hade varit litet klokare att taga det litet försiktigare, så att man icke riskerat att få oroliga samveten. Som den general-kompromissarie, jag beskylltes för att vara, skulle jag nog kunnat reflektera på att vara med om det, därför att det hade ändå blivit ett par miljoner mera över till vägförbättringar. Och det är det, jag velat arbeta för.

Sedan har det talats om, att man icke har fått vägskatten att sjunka. Det beror på, hur man räknar. Det behöver jag inte tala om för kammarleda-

Ang.  
förbättring  
och under-  
håll av för  
automobiltra-  
fiken viktiga  
sagor å  
landbygden.  
(Forts.)

Ang.  
förbättring  
och under-  
håll av för  
automobiltra-  
fiken västra  
vägar å  
landbygden.  
(Forts.)

möterna, ty det minnas ni ändå, att det är så nyss, som omläggningen av vägs-katten genomfördes, så att den icke har hunnit mer än träda i verksamhet. I mitt väghållningsdistrikt har omläggningen medfört en skattesänkning på 6 öre per vägfyrek. Icke så dåligt tycker jag, om man vill räkna kallt. Om vi nu följa Kungl. Maj:ts förslag med ytterligare 5 % förhöjning på vägunderhållsbidraget, så är jag säker om, att det kommer att göra ett eller annat öre till. Vi äro på god väg. Jag har aldrig bestritt, att det är en riktig väg detta. Men vi få väl ha något så när rimliga proportioner i våra anspråk.

Sedan skall jag inte gå in så noga på de här femton procenten på utjämningsandelen, som herr Olsson i Kullenbergstorp talade om. Det har herr Lindmark redan bemött. Men jag antar, att det skulle vara av ett visst intresse för kammarens ledamöter att få reda på, hur fördelningen av landsbygdens utjämningsandel för budgetåret 1927—1928 har ställt sig i realiteten. Då finner man till sin — jag höll på att säga förvåning, att Stockholms län fått 320,000 kronor, Södermanlands län 160,000 kronor, Malmöhus län 290,000 kronor, Hallands län 140,000 kronor, Göteborgs och Bohus län 310,000 kronor och Älvsborgs län 240,000 kronor. Vad skaraborgarna ha gjort för ont, det vet jag inte. De ha inte fått mer än 100,000 kronor, och kommer jag till Örebro och Västmanlands län måtte vi vara riktiga missdådare, eller också behöva vi ingenting, ty vi ha inte fått mer än 15,000 kronor i vartdera länet. Så förbättras förhållandena någorlunda: Kopparbergs län har tydligen litet bättre förespråkare eller vad det kan bero på; de ha fått 70,000 kronor, men Gävleborgs län har ramlat ned igen till 40,000 kronor. Västernorrlands län har fått 260,000 kronor och Norrbottens och Västerbottens län vardera 290,000 kronor. Jag förstår, att inför de siffror, som jag räknade upp nu här sist, måste herr Lindmark och flera med honom vara ganska tveksamma, då det gäller att försöka knappa in på utjämningsandelen. Promemorian, som innehåller dessa siffror, har jag på begäran fått ifrån väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Jag har dragit siffrorna bara för att visa, hur det kommer att ställa sig med utjämningsandelen. Jag skall inte uppehålla mig längre vid frågan om utjämningsandelen, då herr Olsson i Kullenbergstorp icke — åtminstone icke ännu såvitt jag hört — har framställt något yrkande på den punkten. Det är den enda punkt, där jag fått litet understöd för min uppfattning åtminstone av herr Lindmark. Jag får med tacksamhet annotera, att vi icke behöva slåss så förfärligt mycket därvidlag.

Jag får lov att säga till herr Jeppsson, att han har små anspråk på, hur en motion skall vara beskaffad, då han säger: jag kan inte räkna ut på kronor och ören precis, hurudant det skall vara. Jag vill erinra om, att när jag nyss satt, där herr Wigfors sitter nu, och hörde på statsrådet, lade jag märke till att statsrådet konstaterade, att det var en felräkning på inte mindre än 6 miljoner kronor. Jag får säga, att det ena går i stil med det andra. I fråga om att taga för sig av bilskattemedel till vägunderhåll generar man sig inte, om man räknar fel på 6 miljoner kronor. Det är en ren bagatell. Att det skall räknas rätt på kronor eller öre, det kan man inte heller begära i detta fall, men något så när hållbara siffror kan man begära även av en motionär. Jag skall inte gräla med herrarna mera om den här saken. Jag vill dock säga, att om jag inte ansåg det vara det förnuftigaste och rättvisaste för alla parter att gå in för Kungl. Maj:ts förslag, så skulle jag inte göra det. Det blir nog tillfalle senare för kommunikationsministern och mig i min ringhet och några andra att slåss på kniven, men här har jag så mycket större skäl att tro, att han har rätt, som han kommit till samma uppfattning som samtliga förutvarande kommunikationsministrar, som sysslat med den här saken.

Jag söker inte ge mig sken av att äga någon profetians gåva, som någon sade här, utan jag håller mig fortfarande på marken. Gör man det, finner man, att det är utomordentligt raskt marscherat att, innan man fått den sist fastställda andelsprocenten utbetald, höja med ytterligare 15 %. Det komma herrarna icke ifrån, om ni vilja vara ärliga, och det hoppas jag ni vilja.

Till sist ett par ord till herr Olsson i Kullenbergstorp. Jag fick det erkännandet av honom, att jag åtminstone icke velat kantstöta bilskattemedlen på alla håll. Det tackar jag honom för. Han framställde den frågan till mig, om jag inte ansåg vägskatten tillräckligt hög och orättvis för jordbrukarna. Det erkänner jag visst att den är, herr Olsson i Kullenbergstorp, men den är ännu orättvisare för dessa som sitta med 1,000, 1,500 à 2,000 kronors total inkomst och som skola betala efter en vägfyrek på var femtonde krona av inkomsten. Den är orättvisare ändå för dem. Så ligger den saken till. Jag har ingen anledning att klandra varken den ena eller den andra för att den här utjämningen kom till stånd, men jag har med detta påpekande velat säga, att man nu borde avvakta och sett vad de 25 procenten av bilskattemedel kunnat åstadkomma. Det har herr Bengtsson inte rätt att påstå, att det har räknats ut. Det kan icke en vägstyrelse, som gjort upp sitt förslag efter fakta och inte efter bara lösa antaganden, ha räknat ut.

Herr förste vice talmannen övertog nu ledningen av kammarens förhandlingar.

Herr andre vice talmannen **Nilsson**: Herr talman! Jag tror inte det finns någon ledamot i denna kammare, som vill bestrida riktigheten av de skäl herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet anført för sitt förslag. För egen del vill jag icke heller underkänna den argumentation, samt statsutskottets vice ordförande anført för sin uppfattning, ehuru jag tror mig kunna konstatera att den är uteslutande fotad på teoretiska grunder. Det är inte alltid som praktiken lyder teoriens kommandorop. Väl är det sant, att de bidrag, som utgå av bilskattemedel till vägunderhållet, äro betydande, och att de ha ökats i avsevärd grad. Men vad vi, som företräda statsutskottet likväl hålla före, det är, att denna ökning icke hållit jämna steg med den ökade kostnad i vägunderhåll, som har föranletts av automobiltrafiken. Det är detta, som gör, att vi ha ansett, att en annan fördelning av dessa skatteintäkter borde komma till stånd, en fördelning som något ökar den del, som är avsedd att täcka kostnaden för vägunderhållet och minskar den del, som skall användas för vägförbättringar. Det är ju *det* hela saken gäller. Vi tro oss kunna förorda en dylik ändring i fördelningen utan att därmed åsidosätta nödiga vägförbättringar. Uti större delen av vårt land ha vägförbättringar kommit till stånd i synnerligen stor utsträckning; i vissa landsdelar äro de fullföljda och fullbordade. Och för övrigt: om nu något återstår — och det gör det otvivelaktigt, ty det blir ju nya och ökade krav jämnt och ständigt — så vill jag likväl säga, att det knappast kan åligga den nuvarande generationen att verkställa alla behöfliga vägförbättringar, utan torde man väl få förutsätta, att något också skall göras av dem, som komma efter oss. Med hänsyn till att vägbördan känts så oerhört tryckande, ha vi ansett en lättnad påkallad, och vi anse oss kunna göra denna vår mening så mycket starkare gällande nu, som vid sidan av oss jordbrukare stå numera sådana skattskyldiga för inkomst av kapital och arbete, vilka genom senaste förändring i vägfyrkssättningen fått sin vägskatt fördubblad. Det är missnöjet över detta, som gjort, att ute i bygderna uppstått en stark opposition mot den fördelning, som hittills har gällt för bilskattemedel. Det är dessa väghållningsskyldiga som nu i samlad fylking kräva ändring i Kungl. Maj:ts förslag.

*Ang.  
förbättring  
och under-  
håll av för  
automobiltra-  
fiken viktiga  
vägar å  
landsbygden.  
(Forts.)*

Ang.  
förbättring  
och under-  
håll av för  
automobiltra-  
fiken viktiga  
vägar å  
landsbygden.  
(Forts.)

Jag vill emellertid ha uttalat mitt oförbehållsamma tack till herr kommunikationsministern för den framställning han gjort. Det är ett steg i rätt riktning. Vi ha bara tyckt, att steget icke är tillräckligt långt. Vi ha trots, att det kunde tagas bättre ut, och att därmed större rättvisa skulle skipas.

Ja, så har det sagts, att ett bifall till utskottets förslag möjligen skulle leda till att man i många fall skulle taga in sådana vägar i den allmänna vägdelningen, som icke hade betydelse för allmänna samfärdseln. Jag tror snarare, att motsatsen kommer att ske. Jag vill åberopa ett exempel från det härad, jag själv tillhör. Det var där under förra hösten ifrågasatt att intaga några nya vägar till allmänt underhåll, men då mötte upp vid vägstämmen skattedragare, som hade fått sin vägskatt fördubblad, och sade nej. De ville icke vara med om att taga med ytterligare några mil nya vägar i vägnätet. Jag är övertygad om att om icke denna förändring i skattskyldigheten inträtt, skulle det icke mött någon svårighet att få in dessa vägar. Jag menar således, att någon fara för missbruk i detta hänseende icke föreligger.

Det har vidare framhållits, att det återstår mycket att göra med avseende å broar etc. Detta är alldeles riktigt, men det blir i alla fall medel över även för sådana behov. Skulle det inte för övrigt kunna ifrågasättas att, särskilt till brobyggnader, anlita andra källor än bilskattemedel? Det är dock en fråga, som jag inte alls för närvarande vill taga upp, ehuru den är väl förtjänt att övervägas.

Ja, jag skulle ju för min del icke haft någonting emot, om man vid ärendets handläggning i statsutskottet kunnat komma till en kompromiss, men det lät sig inte göra och så som det ställer sig nu, då man kan vänta skiljaktiga beslut i kamrarna, är det ju ingen anledning för denna kammare att icke stödja statsutskottets hemställan och stanna vid 40 %. Det är i och för sig berättigat, och det är enligt min mening vad som är det klokaste för oss att göra.

Herr förste vice talman, jag vill inte upptaga tiden längre. Det har ju talats så mycket, och det är ju alldeles onödigt att förlänga denna överläggning.

Jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Häruti instämde herrar *Olsson* i Blädinge, *Jönsson* i Boa, *Henrikson*, *Persson* i Fritorp och *Larson* i Tönnersa.

Herr **Wigforss**: Herr talman! Det är en ganska egendomlig debatt, när här till försvar för regeringens proposition icke uppträtt en enda representant för regeringens eget parti, utan den ende, som försvarat propositionen, tillhör oppositionen. Hade det bara gällt frågan om utgången här i kammaren, skulle man nog kunna säga, att de många talarna kanske utövade onödigt stort våld. Jag har icke begärt ordet för att öka antalet av dem, som tala för en sak som redan torde vara avgjord. Utan jag har närmast begärt ordet för att deklarerat, att de delade meningar, som här uppenbarligen förekomma, även förekomma mellan medlemmar av samma parti. Jag vill med några ord förklara, varför jag icke anser det riktigt att följa den linje, som herr Anderson i Råstock så kraftigt hävdade.

Herr Anderson i Råstock säger, att det kanske gått politik i denna fråga, och detta är ju möjligt. Men i så fall är det en sådan politik, som man icke kan undvika, nämligen intressepolitik. Man kan icke komma ifrån, att denna sak har en intressesida, som till sist — tror jag — kommer att fälla avgörandet och som enligt min mening även bör fälla avgörandet. Om man nämligen bara håller sig till frågan, huru man på lämpligaste sätt skall fördela bilskattemedlen, kunna kanske argumenten på båda sidorna väga ungefär lika tungt. Vilket som i detta ögonblick skulle vara det viktigaste — att ge mera till vägförbättringar eller att ge mera till lättnad i vägskattebördan — är nämligen, om man



utgår ifrån att vägskattebördan från början är riktigt avvägd, ytterligt svårt att säga. På den punkten anför dock herr Anderson i Råstock vissa ting, som om de voro hållbara kanske skulle komma åtskilliga att tveka om, vilken den rätta vägen är. Han försökte nämligen göra troligt, att det kan för vägskattebetalaren vara tveksamt, vilket som är det bästa för honom: att få en direkt lättnad i vägskattebördan genom att underhållsbidraget ökas eller att mera pengar anslås till vägförbättringar. Men detta kan man helt enkelt icke resonera om, såvida man icke tager fram de enstaka konkreta fallen, d. v. s. gör provtaxeringar, såsom man fått göra i fråga om kommunalskatterna, och företager avvägningar mellan olika kommuner och olika grupper av skattedragare. Det lönar sig icke att fråga sig, huruvida det här kan ställa sig så, att man får in 10 kronor i ena handen och får ge ut 15 kronor med den andra. Naturligtvis kan sådant hända, men ingen människa kan säga, om det *skall* hända. Och det finns i herr Andersons i Råstock yttrande något som tyder på, att han icke själv mycket tror på att ökade bidrag till vägunderhållet verkligen skulle innebära en nackdel för vägskattebetalarna. Han anför nämligen med stor styrka, att om vi nu minska bidraget till vägförbättringar, så komme detta att medföra en stark minskning i vägbyggandet eller vägförbättringar. *Samtidigt* som man säger, att minskningen av anslag till vägförbättringar komme att inskränka dessas antal, kan man icke hävda, att vägförbättringsarbetena likväl komma att pågå i sådant tempo, att vägskattebetalarna komma att förlora mera. Om anslag icke utgå tillräckligt för sådant ändamål, än de vinna genom en ökning av bidragen till vägunderhållet. Om den ena saken är riktig, kan den andra icke vara det. Jag tror, att vi helt enkelt måste bortse från dessa ting och förutsätta, att det kommer att utgå ungefär lika mycket i nästa budget till vägförbättringar, som utgått under de sista åren. Vi få icke den *ökning* härvidlag, som vi varit vana vid under de föregående åren. Men detta är i grund och botten det hela.

Av denna anledning kan jag åtminstone för min del icke fälla något avgörande mellan de olika procenttalen ur den synpunkt, som herr Anderson i Råstock anlade. Utan för mig är helt enkelt den saken avgörande, att vi under ganska lång tid varit ställda inför det stora problemet om lättnad överhuvud taget av kommunalskatterna. Det kan icke hjälpas, att när vi vid 1927 års riksdag togo 5 miljoner kronor och i år  $5\frac{1}{2}$  miljoner kronor av bilskattemedel för att lätta de allmänna statsskatterna, berövade man faktiskt vägskattebetalarna en del av de medel, som de ansågo sig ha rätt att göra anspråk på. Om icke dessa  $5\frac{1}{2}$  miljoner kronor anlitats i sådan ordning, skulle beloppet ha funnits i detta ögonblick, och det kunde ha använts till vägförbättringar. Då man gick fram på denna väg, voro enligt vad jag tror många i kammaren övertygade om att detta innebar ett löfte om att man skulle gå vidare — och gå snabbt vidare — i riktning mot att lätta även vägskattehållarnas börda genom bilskattemedlen. Det gäller här, såvitt jag förstår — och detta har understrukits av många talare — en fråga, som icke längre kan sägas gälla ett särskilt intresse för jordbrukarna i deras förhållande till andra samhällsklasser. Det har dock kanske på något håll här i kväll sagts, att jordbrukarna här stå gentemot andra samhällsgrupper. Men detta är icke längre riktigt efter den ändring i grunderna för vägskatten, som vi genomförde år 1927. Herr Anderson i Råstock säger, att *ändringen* skedde i en hastig vändning, och det kan hända, att detta är sant. Det kan också hända, att en del av kammarens ledamöter icke hade så klart för sig vad som då skedde. Men den som visste vad som skedde och den som icke satte sig emot vad som skedde — och det var åtskilliga medlemmar av herr Andersons i Råstock och mitt parti, som icke ville göra detta — måste säga sig, att det nu föreligger en viss skyldighet att taga konsekvenserna av nämnda ändring genom att bereda en lättnad — icke bara åt jordbrukarna, som redan då

Ang.  
förbättring  
och under-  
håll av för  
automobiltra-  
fikens viktiga  
vägar å  
landsbygden.

(Forts.)

Ang.  
förbättring  
och under-  
håll av för  
automobiltra-  
fiken viktiga  
vägar å  
landsbygden.  
(Forts.)

erhöll viss lättnad — utan också åt de andra skattedragarna på landsbygden, nämligen löntagarna och innehavarna av annan fastighet, vilka genom den nämnda förändringen erhöles en ofantligt ökad skattebörd. När vi alla äro ense om att en lättnad av kommunalskatten — den enda förnuftiga skatteutjämning, som öfverhuvud kan komma i fråga — ligger däri, att mera medel få gå ut från staten och mindre från de så att säga begränsade kommunerna, ha vi här en väg, på vilken vi utan någon svårighet kunna slå in. Jag tror, att herr Pehrsson i Bramstorp med verkligt fog pekade på den svaga punkten i herr kommunikationsministerns yttrande. Han erinrade nämligen med styrka om att herr kommunikationsministern, som eljest vill göra en avvägning av skattelättnadssynpunkten gentemot de andra berättigade synpunkterna, i *detta* fall låtit den förra synpunkten alldeles falla. Sådant strider, såvitt man kan förstå, ganska bestämt mot den uppfattning, som från regeringshåll hävdats i andra fall, när det gällt att avgöra skatternas storlek. De som med mig mena, att den skattelindring, som det nu är tal om, är minst lika viktig, för att icke säga viktigare, än de andra skattelättnader, som regeringen kämpat för — just därför att det här gäller mycket breda lager av vårt folk — kan i detta ögonblick icke dölja för sig, att det mest rimliga är att följa statsutskottets förslag. Jag ber också att få yrka bifall till detsamma.

I detta anförande, under vilket herr talmannen återtagit ledningen av förhandlingarna, instämde herrar *Andersson* i Höör, *Hansson* i Trollhättan, *Hällgren*, *Weijne* och *Karlsson* i Munkedal.

Herr *Olsson* i Kullenbergstorp: Herr talman! Jag begärde ordet, när herr kommunikationsministern uttalade sig gentemot utskottet på det sätt som skedde. Då jag nu ser, att statsrådsbänken är tom, skall jag icke säga så många ord.

Jag håller mycket av min gode vän och chef i statsutskottet för hans utomordentlig personliga egenskaper. Men att ha honom att lära mig att räkna skulle jag icke vilja vara med om. Han drev nog räknandet in absurdum. Jag skall emellertid icke gå in på någon kritik av den procentsiffra han ansåg att herr Jeppsson måste komma fram till, dessa 105 %! Jag beundrar honom för att han hävdar Ibsens sats om att den eneste är den starkaste. Nåja, det är möjligt, att det är så. Det är icke alltid som den enskilde har orätt. Men nog får den enskilde, när han har en kompakt massa mot sig, reflektera ganska noggrant.

Herr Lindmark yttrade något om — jag antecknade icke orden direkt — att ansvaret för användningen av ifrågavarande medel skulle bli mindre när bidragen av automobilskattemedel bli större. Men litet dessförinnan gjorde han sig till förkämpe för tanken, att *utjämningsandelen* borde hållas så stor som möjligt. Men användes då *de* pengarna med bättre ansvar? Det var nog icke så logiskt resonemang i den delen! Men jag tycker, att han borde trösta sig, när herr Anderson i Råstock talade om, att Malmöhus län också nått upp till en viss summa i det avseendet. Jag är visst icke egoist i vad utjämningsandelen angår. Men jag anser det vara ett oting, att så stora summor skola bollas fram och tillbaka av Kungl. Maj:t. Enligt min mening böra de i stället fördelas efter rent objektiva grunder.

Herr statsrådet yttrade, att det fanns väghållningsdistrikt, som voro fattiga och hade ett mycket ringa antal bilar. Ja, men i så fall så köra väl icke heller bilarna sönder deras vägar i så stor utsträckning! Jag förstår då icke, varför så olika distrikt måste ha så betydande bidrag för bilarnas skull. Jag har aldrig varit emot tanken på att en utjämning skall ske. Men jag kan icke förstå, att det kan vara ett skäl för utjämningen, att ett distrikt har ett *litet* antal bilar. Snarare tvärtom.

Vidare sades det, att man här borde taga hänsyn till de fattiga vägdistrikten.

Jag tyckte också att herr statsrådet talade om ett par gånger, att det särskilt var Norrlandsdistrikten, som han tänkte på. Han försökte överhuvud skilja mellan Norrlandsintressena och andra landsdelars intressen i detta fall. Slår jag emellertid upp förteckningen över vägskatterna och kommer upp till övre Norrland, så finner jag, att beskattningen per vägfyrek är synnerligen stor där. Lättnaden kommer ju att bli något så när proportionerlig i förhållande till vägskattens belopp.

Herr statsrådet talade vidare om det sätt, varpå vi räknat i våra motioner. Det tjänar icke mycket till att här nämna en massa siffror, ty de fastna icke i åhörarnas minne; de finge endast stå i protokollet. Men även om jag räknar såsom herr statsrådet gjorde, blir resultatet, att man kommer upp till ett bidragsbelopp för vägförbättringar av omkring 13,700,000 kronor och — om man utgår från 40 % till underhållet och beräknar i den delen så högt som möjligt — av kanske 14,400,000 kronor. Det är så nära lika högt som man egentligen kan komma. Och det var väl ingen, som för några år sedan drömde om att man skulle för vägförbättringar kunna hitta nära 14 miljoner kronor. Jag tycker verkligen, att herr statsrådet kunde vara nöjd även med den fördelningen.

Sedan sade herr statsrådet, att vi motionärer räknat fel och att vi icke uppfattat siffrorna rätt. Jag skulle vilja svara: vi ha begagnat de siffror, som herr statsrådet själv lämnat i sin proposition. Finns det bättre siffror, beklagar jag, att de icke stå i propositionen utan kanske få komma i särskilda promemoria. Det yttrades för många år sedan en gång — det var i ett lag av jurister — att konsten att skriva lagar hade avsevärt försämrats här i landet. Man kunde icke skriva så klara och bestämda lagar som i forna dagar. Ja, man kan säga, att det är beklagligt, att även de kungl. propositionerna en och annan gång skrivs så, att när man anlitar deras siffror, kommer man till vilseledande resultat. Det är tråkigt, att så är fallet, men jag är alltid optimist och man kan hoppas på en förbättring, synnerligast efter de många utredningar och räkningar fram och tillbaka, som här skett. Kanske vi till nästa år få en klarare proposition, så att vi kunna få veta, vilka siffror vi ha att rätta oss efter.

Jag har alltså icke funnit, att någonting förekommit under diskussionen, som kan föranleda mig att ändra mitt yrkande.

Herr Bengtsson i Norup: Herr talman! Jag blev uppkallad av herr Anderson i Råstock, som två gånger i sitt sista anförande frågade mig, om jag kunde vidhålla, att vägstyrelserna och väggassorna i sina budgetförslag räkna med att 25 % av vägunderhållet skall utgå av bilskatten i statsbidrag för år 1929. Jag vidhåller detta. Jag tror, att alla väggassar i vårt land ha, då budgetförslaget gjordes upp i augusti 1928, måst räkna med 25 % för år 1929. Herr Anderson i Råstock, som ju är en gammal kommunalman, vet väl att när man gör upp ett budgetförslag, räknar man med de inkomstsiffror, som man har att vänta, och här vet man på grund av riksdagsbeslut, att 25 % stå till förfogande. I dagarna uppbära väggassorna också dessa procent. Det är högst egendomligt, att herr Anderson i Råstock vill gendriva ett påstående, som är så påtagligt riktigt.

Vidare åberopar herr Anderson i Råstock till stöd för sin mening herr Andersons i Storegården och herr Lindmarks yttranden. Det är ju intressant att konstatera, att han anser sig behöva litet stöd, även om det är svagt. Men det är att märka, att båda talarna yrkade bifall till utskottets förslag och icke till reservationen. Det är en väsentlig skillnad.

Vidare förebrår herr Anderson i Råstock mig för vad som förekom i statsutskottet. Han säger att jag var omöjlig att komma till tals med, då det gällde en kompromiss på 35 %. Ja, detta är alldeles riktigt. Men herr Anderson i Rå-

Ang.  
förbättring  
och under-  
håll av för  
automobiltra-  
fiken viktiga  
vägar å  
landsbygden.

(Forts.)

Ang.  
förbättring  
och under-  
håll av för  
automobiltra-  
fiken viktiga  
vägar å  
landsbygden.  
(Forts.)

stock såsom vice ordförande i utskottet borde vara mera rädd om statsutskottets anseende än jag behöver vara. Jag vill dock verkligen icke utsätta statsutskottets prestige för ett sådant bakslag, som det skulle fått i andra kammaren, ifall det lagt fram för kammaren en kompromiss på 35 %. Det får herr Anderson nog se, när voteringen nu kommer.

När herr Anderson till sist säger, att han lika väl som jag ömmar för de skattedragare, som ha 1,500 och 2,000 kronor i inkomst, och vill skydda dem för höga vägskatte, så frågar jag, varför icke herr Anderson vill vara med om att åstadkomma en lindring genom att man, såsom här föreslagits, får taga 40 % till kostnaderna för vägunderhållet av bilskattemedlen i stället för 30 %. Jag vidhåller mitt yrkande.

Herr Anderson i Råstock: Herr talman! Nu skola herrarna icke bli alldeles utledsna på mig därför att jag måste säga några ord för tredje gången.

Till herr Wigforss vill jag bara ställa den frågan, om han fullständigt glömt, att den gången det fördes över av bilskattemedel 15 % till anslaget på 5 miljoner kronor, hade vi en uppsatsning — ökning — av bilbeskattningen ifrån bevillningsutskottet att räkna och rätta oss efter. Vi fingo nämligen då i statsutskottet besked från bevillningsutskottet om att saken skulle tagas på det sättet, och man måste foga sig däri.

Till herr Bengtsson i Norup måste jag säga, att det faktiskt är omöjligt för vägstyrelserna att kunna veta vad det verkliga underhållet för år 1928 uppgick till redan i början på eller slutet av augusti samma år. Det blir endast en *mycket* approximativ beräkning som kan läggas till grund — det kan herr Bengtsson i Norup icke komma ifrån. Författningsenligt går det icke att beräkna den saken så tidigt.

Till slut vill jag påminna herr Jeppsson om en sak. I fjol motionerade han om ett bidrag av automobilskattemedel med 35 %, och han ansåg sig ha en stark motivering för detta sitt yrkande. Men nu, innan man ens hunnit få beloppen utbetalta, är man färdig med att påyrka en höjning ända upp till 50 %. Jag tror, att jag har rätt att säga, att detta är lättsinnigt hopkomna yrkanden.

Överläggningen förklarades härmed avslutad. Efter av herr talmannen till en början framställd proposition beträffande mom. I a) biföll kammaren utskottets hemställan i detta moment.

Vidare gav herr talmannen i fråga om mom. I b) propositioner dels på bifall till utskottets däri gjorda hemställan, dels ock på bifall till den vid mom. I b) av herr Kvarnzelius m. fl. avgivna reservationen; och fann herr talmannen den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Votering begärdes likväl av herr Anderson i Råstock, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes samt anslogs:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i punkten 17 mom. I b) av utskottets förevarande utlåtande nr 6, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit den vid mom. I b) av herr Kvarnzelius m. fl. avgivna reservationen.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser samt voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, företogs omröstning med tillämpning av upprensingsförfarandet; och befanns därvid flertalet hava röstat för ja-propositionen, vadan utskottets hemställan i berörda del jämväl av kammaren bifallits.

Slutligen blevo efter av herr talmannen särskilt beträffande vart och ett av mom. I c), II a) och II b) därå framställda propositioner utskottets förslag i nämnda moment likaledes av kammaren bifallna.

*Punkterna 18—23.*

Vad utskottet hemställt bifölls.

*Punkten 24*, angående de statsunderstödda fiskehamnarna m. m., föredrogs härafter; och yttrade därvid

**Herr Osberg:** Herr talman! Jag vill bara säga ett par ord med anledning av det ärende, som här föreligger och som bl. a. gäller fiskehamnen i Smögen Statsutskottets uttalande härvidlag torde kanske icke vara så hållbart. Att den nya fiskehamnen, såsom utskottet tänkt sig, skulle införlivas med Smögens gamla hamn, är något som enligt ortsbefolkningens mening icke låter sig göra på grund av att det då skulle mätas in ett stort område, som ligger omkring den gamla hamnen, och detta område är fullt bebyggt med dyrbara magasin och bostäder. Inlösningen skulle enligt befolkningens åsikt draga en kostnad av ett par hundra tusen kronor. Man har för några dagar sedan haft ett sammanträde i Smögen, vid vilket man har förklarat att det icke torde bli möjligt att kunna ordna den saken på sådant sätt utskottet tänkt sig. Man uttalar tillika, att man icke har någonting emot att för ett visst belopp få till stånd den nya fiskehamnen, men man fordrar, att staten skall fullfölja bygget enligt den ursprungliga planen. Det har nämligen skett en förenkling härvidlag, som går ut på att åstadkomma ett förbilligande, men detta har lett till det resultat, att fiskehamnen är så gott som oduglig såsom den nu ligger. Ja, allt detta är ju nu bara ett förslag; det får bli vederbörandes egen sak att ordna det hela i framtiden.

I detta sammanhang vill jag också säga ett par ord i anledning av en motion, som herr Brännberg och jag väckt och som berör hamnarbetet på Ramsö — ett fiskeläge, som ligger i närheten av Strömstad. Vi ha ingen erinran att göra mot statsutskottet beträffande det resultat man kommit till, då vi underhand fått den upplysningen, att det kommer att ske en förenkling i detta hamnbygge. Detta ha vi ingenting emot, och vi tro också, att ortsbefolkningen känner sig tillfredsställd med en sådan lösning. Jag hoppas, att de nya förenklade beräkningarna nu komma att göras så fort som möjligt och att arbetet snabbt fullföljes för tillgodoseende av ifrågavarande behov. Jag skall icke, herr talman, ingå på någon vidare granskning av detta ärende och har sålunda intet yrkande att göra.

Vidare anfördes ej. Utskottets hemställan bifölls.

*Punkterna 25—30.*

Vad utskottet hemställt bifölls.

*Punkten 31.*

Lades till handlingarna.

*Punkterna 32—50.*

Vad utskottet hemställt bifölls.

*Ang.  
förbättring  
och under-  
håll av för  
automobiltra-  
fiken viktiga  
vägar å  
landsbygden.  
(Forts.)*

*Ang. fiske-  
hamnarna vid  
Smögen och  
Ramsö.*

*Punkterna 51 och 52.*

Lades till handlingarna.

*Punkten 53.*

Utskottets hemställan bifölls.

## § 2.

Herr statsrådet *Wohlin* avlämnade Kungl. Maj:ts propositioner:

nr 211, angående pension åt extra ordinarie kanslibiträdet i statskontoret Anna Scherdin;

nr 213, angående statsmonopolet å tobakstillverkningen i riket; och

nr 219, angående ändring i den vid förordningen den 9 juni 1911 (nr 80) med tulltaxa för inkommande varor fogade tulltaxa, i vad angår vissa kemiska preparat.

Dessa propositioner bordlades.

## § 3.

*Ang.  
täckande me-  
delst auto-  
mobilskatte-  
medel av  
kostnaderna  
för vissa sä-  
kerhetsanord-  
ningar vid  
järnvägs-  
korsningar.*

Härpå upptogs till behandling statsutskottets utlåtande, nr 31, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående täckande medelst automobilskattemedel av kostnader för vissa säkerhetsanordningar vid järnvägs-korsningar jämte en i ämnet väckt motion.

Uti en till riksdagen den 1 februari 1929 avlåten proposition, nr 33, vilken hänvisats till statsutskottets förberedande behandling, hade Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för nämnda dag, föreslagit riksdagen medgiva, att till bestridande av kostnaderna för vissa jämlikt kungörelsen den 23 maj 1924 (nr 318) angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg vidtagna anordningar finge utgå bidrag enligt de i statsrådsprotokollet förordade grunder, beträffande säkerhetsanordningar vid järnvägs-korsningar å stads område av utjämningsandelen av städernas automobilskattemedel och i fråga om sådana anordningar vid järnvägs-korsningar å landsbygden av de särskilda länens automobilskatte-fonder.

I anledning av förevarande proposition hade herr *Olsson* i Kullenbergs-torp *m. fl.* i en inom andra kammaren väckt, till statsutskottet hänvisad motion, nr 354, föreslagit, att riksdagen måtte, vid bifall till propositionen, besluta sådan ändring i Kungl. Maj:ts förslag, att bidraget för varje särskilt fall be-gränsades till högst hälften av den kostnad, för vilken bidraget utginge.

Utskottets hemställan innefattade, att riksdagen måtte, med avslag å motionen II: 354, bifalla Kungl. Maj:ts förevarande proposition.

Reservation hade likväl avgivits av herrar andre vice talmannen *C. Petrus V. Nilsson*, *Bengtsson* i Norup, *Olsson* i Kullenbergs-torp och *Olsson* i Blå-dinge, vilka ansett, att utskottet bort tillstyrka den av herr *Olsson* i Kullen-bergs-torp *m. fl.* i ämnet väckta motionen.

Utskottets hemställan föredrogs. Därvid anförde:

Herr *Olsson* i Kullenbergs-torp: Herr talman! Nu äro vi åter inne på ett ärende, som gäller de stackars bilskattemedlen. Det rör sig här om de säker-

hetsanordningar, som för några år sedan anbefalldes av regeringen vid korsningar av järnvägarna med de allmänna vägarna. I föreliggande proposition föreslås det, att man beträffande varje särskild korsning skall bedöma och i sista hand genom regeringen avgöra, huru mycket järnvägarna skola av bilskattemedlen utfå för vad de betalt för säkerhetsanordningarna. I propositionen förutsättes, att denna andel skulle kunna uppgå till  $\frac{2}{3}$ , men man vill icke ens binda sig för detta maximum, utan Konungen har enligt propositionen och utskottsförslaget rätt att sätta den huru högt som helst. Jag antager, att man till och med kan bestämma, att *hela* kostnaden kan tagas av bilskattemedel.

Det är ägnat att förväna mig, att statsutskottets vice ordförande, som talade för försiktighet vid användande av bilskattemedel, här alldeles glömt bort denna försiktighet och utan vidare gått med på Kungl. Maj:ts förslag. Man tager icke någon hänsyn till om ifrågakorande väg funnits långt innan järnvägen byggts. Man kan förstå, att när så många ihjälkörningar förekommo på detta sätt, man av humanitära skäl bara bestämde, att säkerhetsåtgärder skulle vidtagas och icke brydde sig om att avgöra vem som skulle betala kostnaderna. Jag tror dock icke, att bilskattemedlen voro så stora då ifrågakorande författning tillkom, att de ens kunde räcka för det ändamålet.

Jag har i den motion, som jag jämte några andra ledamöter i kammaren väckt, ansett, att högst hälften av ifrågakorande kostnader borde få tagas av bilskattemedel. Och därmed tycker jag verkligen, att man uppfyllt allan rättfärdighet. Men nu är det som sagt visst icke fråga om någon fruktan att marschera långt och fort! Det är märkvärdigt, att man här går t. o. m. retroaktivt fram. Anordningarna äro ju redan utförda, men man vill gå så att säga baklänges och erhålla betalning för vad som tidigare skett. Jag har funnit, att detta är alldeles orimligt; sådant bör åtminstone ske med måtta. Det fanns nog en del av min grupp, som tyckte att vi icke ingo tillräckligt långt, utan som ansåg, att endast kostnaderna för *framdeles* företagna åtgärder skulle få täckas till hälften med bilskattemedel. Här uppstå nämligen olyckor vid järnvägs korsningarna icke bara på grund av bilarnas framfart. Där jag bor hände det under fjolåret, att tåget körde på — icke en bil utan en hästskjuts och dödade bonden som förde skjutsen och förstörde vagnen. Jag hade själv ett ekipage, som överkördes av järnvägen vid en annan korsning. Där lyckades det körsvennen att i sista minuten hoppa av och klara sig undan, men vagnen strök med. Sålunda är det icke bara bilar det gäller. Även om icke bilarna uppträtt, hade nog järnvägarna fått göra någonting för att åstadkomma skydd vid vägkorsningarna.

För övrigt är det egendomligt, att man vid vägkorsningarna börjar från järnvägarnas sida alltmåra plocka undan all tidigare bevakning. Så har skett vid många korsningar i den bygd där jag bor. Man sätter upp litet don med ringklockor, som nog höras om det är riktigt lugnt och stilla, men knappast eljest. Och likväl skola kostnaderna täckas av bilskattemedel till så hög andel. Givetvis äro *järnvägarna* eniga i denna fråga; man menar, att det är orätt att järnvägarna skola göra någonting för att skydda andra, i synnerhet som det här gäller bilar, som järnvägarna icke tycka om. Jag tycker därför att jag har fullgoda skäl för min ståndpunkt när jag icke gått längre än att yrka, att högst hälften av kostnaderna för särskilda skyddsåtgärder skola ersättas av bilskattemedel. Jag ber alltså, herr talman, att få yrka avslag på utskottets hemställan och bifall till min motion, vilket är detsamma som bifall till reservationen.

Herr *Persson* i Trången instämde häruti.

Herr *Anderson* i Råstock: Herr talman! Jag föreställer mig såsom ett exempel, att herr *Olsson* i Kullenbergstorp vore ägare till ett äldre trafikm-

Ang.  
täckande medelst automobilskattemedel av kostnaderna för vissa säkerhetsanordningar vid järnvägs korsningar.

(Forts.)

Ang.  
täckande me-  
delst auto-  
mobilskatte-  
medel av  
kostnaderna  
för vissa sä-  
kerhetsanord-  
ningar vid  
järnvägs-  
koncessioner.  
(Forts.)

del — en enskild järnväg — i Skåne eller vilken plats han behagar. Det kommer sedan ett fullständigt nytt trafikmedel, som finnes vara av den art, att alldeles särskilda säkerhetsåtgärder behöva vidtagas. Föreskrifter meddelas också om sådana i syfte att skydda de resande på landsvägarna och även den resande allmänheten på tågen. I detta fall har alltså tydligen en *konkurrent* tvingat fram nya åtgärder utöver dem, som föreskrivits i vederbörande järnvägars koncession. Är det då verkligen icke med rättvisa och billighet förenat, att konkurrenten får betala den beskattning, som statsmakterna ålagt vederbörande? Vi kunna tänka oss, att det i konkurrensen mellan herr Olsson i Kullenbergstorp och den andre företagaren — jag tager mig friheten nämna detta såsom ett exempel — griper in en tredje man, som av sådan anledning som jag nämnde ålade herr Olsson i Kullenbergstorp såsom ägare av järnvägen att vidtaga anordningar. Är det då icke rimligt, att ersättning skall utgå för dylikt? I förevarande fall ha kostnaderna enligt en författning, som utkom för mer än fyra år sedan, gått upp till flera miljoner kronor. Detta är ett belopp, som både statens järnvägar och vederbörande enskilda järnvägar fått vänta på, så att säga lämnat som kredit under alla dessa år. Men här kommer herr Olsson i Kullenbergstorp och säger, att det är orimligt, att ersättning skall utgå av ifrågavarande medel, därför att vid den tiden när författningen tillkom fanns det icke så mycket i bilskattefonden. Men jag vågar vidhålla, att om herr Olsson hade varit i den enskilda järnvägens ställe eller i ett annat företag, som mött en konkurrent, vilken bokstavligen tvingat fram stora kostnader, skulle vi allt fått höra honom anslå andra toner än han nu gjort. Jag yrkar, herr talman, bifall till utskottets hemställan.

**Herr Olsson i Kullenbergstorp:** Herr talman! Blott ett par ord. Min gode vän herr Anderson i Råstock äger en stor förmåga att kunna besvara sin motståndare i en fråga på ett särskilt sätt. Detta gör han genom att lägga ord i munnen på motståndaren, som denne aldrig sagt. Det är ett mycket enkelt sätt, men det är icke riktigt bra att göra det för ofta. Jag har aldrig begärt, att järnvägarna skola betala dessa kostnader i deras helhet. Jag har ju gått med på att hälften må bestridas av bilskatte-medel. Jag sade icke heller, att ersättning ej borde utgå därför att man icke tidigare förutsatt detta, utan jag nämnde endast, att vid den tidpunkt, då ifrågavarande författning tillkom, var det icke möjlighet att täcka kostnaderna med bilskatte-medel. Och detta står jag för. Sedan nämnde även herr Anderson i Råstock, att ersättning bör lämnas, därför att riskerna uppstått just genom bilarnas framträngande. Ja, jag går med på att i den mån detta är orsaken ersättning må lämnas av bilskatte-medel. Men huru kan herr Andersons i Råstock ståndpunkt rimma sig med att statens järnvägar draga in all bevakning, som tidigare funnits under 20 eller 30 år på en viss plats, och endast nöjer sig med sådana varningsåtgärder, som jag talade om? Är det då rimligt, att vi skola ha en sämre bevakning vid järnvägsövergångarna och att vi skola betala för den sämre bevakningen till på köpet? Nej, det är tvärtom alldeles orimligt, herr Anderson i Råstock, och ni kommer inte ifrån, att det hela är grundligt »ställt på skruvar», åtminstone i vad angår de orter, som jag känner till, ty det finnes tjugtals, ja, jag säger inte för mycket, om jag säger att det är hundratals, ställen, där det gått till på det viset, att järnvägarna anordnat en bevakning, som varit betydligt sämre än som varit skäligt, och därför är det icke alls orimligt, om jag vidhåller mitt yrkande.

**Herr Lundquist i Rotebro:** Herr talman! Endast ett par ord. Jag ber att få hänvisa till propositionen, där herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet säger, att kostnaderna för dessa kryssmärken, som den siste



ärade talaren omnämnde, icke skola bestridas av bilskattemedel utan helt bekostas av järnvägarna. Departementschefen säger också, att i de fall, där järnvägarna genom vidtagande av här ifrågavarande anordningar kunnat draga in bevakningen, få de heller ingen ersättning. I bägge dessa fall utgår alltså ingen ersättning av bilskattemedel.

Efter härmed slutad överläggning gav herr talmannen propositioner dels på bifall till utskottets hemställan, dels ock på bifall till samma hemställan med den ändring däri, som föreslagits i ovanberörda i ämnet väckta motion; och blev utskottets hemställan av kammaren bifallen.

Ang.  
täckande medelst automobilskattemedel av kostnader för vissa säkerhetsanordningar vid järnvägs-korsningar.  
(Forts.)

#### § 4.

Vidare företogs till avgörande bevillningsutskottets betänkande, nr 11, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om särskild skatt å bensin och motorsprit m. m. ävensom i ämnet väckta motioner.

Ang.  
särskild skatt å bensin och motorsprit m. m.

I en den 15 februari 1929 dagtecknad, till bevillningsutskottet hänvisad proposition, nr 110, hade Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att dels antaga vid propositionen fogade förslag till

1:o) förordning om särskild skatt å bensin och motorsprit,

2:o) förordning om ändrad lydelse av 1 § i förordningen den 2 juni 1922 (nr 261) om särskild skatt å automobilgummiringar;

dels ock besluta, att rubriken 1099 i gällande tulltaxa skulle under tiden från och med den 1 juli till och med den 31 december 1929 hava viss ändrad lydelse.

I samband härmed hade utskottet till behandling förehåft tre i anledning av propositionen väckta motioner, nämligen:

de likalydande motionerna nr 250 i första kammaren av herr *Johan August Larsson m. fl.* och nr 388 i andra kammaren av herr *Olsson* i Kullenbergstorp m. fl.; samt

motionen nr 386 i andra kammaren av herr *Sköld*.

Utskottets hemställan innefattade, att riksdagen måtte, med förklarande att Kungl. Maj:ts förevarande proposition icke kunnat oförändrad bifallas och med anledning av motionerna I: 250 samt II: 386 och 388,

a) antaga det av Kungl. Maj:t framlagda förslaget till förordning om särskild skatt å bensin och motorsprit med den ändringen, att första stycket av bestämmelserna rörande förordningens ikraftträdande m. m., som enligt Kungl. Maj:ts förslag lydte sålunda:

Denna förordning träder i kraft, i vad den avser skatt å bensin, den 1 juli 1929 samt, i vad den avser skatt å motorsprit, *den 1 juli 1934*.

erhölle följande avfattning:

Denna förordning träder i kraft, i vad den avser skatt å bensin, den 1 juli 1929 samt, i vad den avser skatt å motorsprit, *den 1 juli 1932; dock att skatten å motorsprit skall under tiden från och med den 1 juli 1932 till den 1 juli 1934 utgå med 3 öre för liter.;*

b) antaga det av Kungl. Maj:t framlagda förslaget till förordning om ändrad lydelse av 1 § i förordningen den 2 juni 1922 (nr 261) om särskild skatt å automobilgummiringar; samt

*Andra kammarens protokoll 1929. Nr 21.*

Ang.  
särskild skatt  
å bensin och  
motorsprit  
m. m.  
(Forts.)

c) besluta, att rubriken 1099 i gällande tulltaxa skulle under tiden från och med den 1 juli till och med den 31 december 1929 erhålla den av Kungl. Maj:t föreslagna ändrade lydelsen.

Vid mom. a) voro fogade reservationer:

av herrar *Johan Nilsson* i Kristianstad, *Bergman, Boman, Leander*, friherre *Beck-Friis, Jönsson* i Boa, *Bengtsson* i Kullen och *Lithander*, vilka inom utskottet hemställt, att riksdagen måtte med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande proposition samt med avslag å motionerna I: 250 och II: 386 och 388

a) antaga det av Kungl. Maj:t framlagda förslaget till förordning om särskild skatt å bensin och motorsprit; samt

av herrar *Henrik Andersson, Heiding* och *Svedberg*, som ansett, att utskottets yttrande i avseende å tidsfristen för fortsatt tillfällig skattebefrielse för motorsprit bort hava annan i reservationen angiven lydelse.

Sedan utskottets hemställan föredragits, yttrade:

Herr *Bengtsson* i Kullen: Herr talman! De först antecknade reservanterna under detta utskottsutlåtande ha haft och ha alltjämt den uppfattningen, att detta är en nationalekonomisk fråga. Det är därför, som vi ha anslutit oss till Kungl. Maj:ts förslag, vilket innebär, att motorspriten skulle få åtnjuta en längre tid av skattefrihet, nämligen fem år, medan utskottsmajoriteten har föreslagit allenast tre år. Vi äro av den uppfattningen, att denna industri behöver ha dessa fem år för att så att säga kunna hinna med att stabilisera sig för tillverkningen. I många andra länder har man ju gjort mycket för att underlätta just denna tillverkning, och jag för min del kan inte förstå, varför icke vi här i Sverige också skulle göra likaledes.

Jag har nyss hört, att första kammaren har tagit reservationen, och jag tror därför, att det skulle vara klokt, om andra kammaren härvidlag följde första kammarens exempel. Jag ber alltså, herr talman, att helt kort få yrka bifall till den reservation, som här är avgiven av herr *Johan Nilsson* m. fl.

Herr *Jönsson* i Boa instämde häruti.

Herr *Olsson* i Gävle: Herr talman, mina herrar! Då man går att bedöma det här föreliggande ärendet, så är det nödvändigt att ha i ögonsikte den utgångspunkt, som riksdagen hade år 1924, då vi beslutade denna skattebefrielse för motorspriten. Ty om man inte går till väga på det sättet och håller fast vid denna utgångspunkt, så kan man enligt min uppfattning inte komma till ett riktigt resultat, enär man i så fall utesluter de faktiskt avgörande faktorerna i det här föreliggande spörsmålet.

Jag vill alltså erinra kammaren om utgångsläget 1924. Då var läget det, att motorspriten länge hade varit borta ur handeln — de av herrarna, som vilja studera saken kunna göra det alldeles ypperligt i den tabell, som finnes i den kungl. propositionen på sid. 9. Man hade nämligen sedan 1917 års rusdrycksförsäljningsförordning genomfördes, vilken förordning trädde i kraft år 1919, på grund av att man icke hade kunnat åstadkomma ett verkligt denatureringsmedel för denna sprit, måst vidtaga vissa restriktioner, som omöjliggjorde spritens försäljning i den öppna marknaden. Hela denna industri hade således under dessa två, tre år lamslagits. Man saknade en försäljningsorganisation, och motorspriten hade över huvud inga som helst möjligheter att konkurrera med bensinen. Det var inför detta läge och samtidigt med att riksdagen gick in för upphävandet av dessa restriktioner beträffande motorspriten, som riksdagens båda kamrar i enlighet med bevillningsutskottets hemställan

fastslog principen om att man genom ett uppfostningsskydd skulle hjälpa denna industri, hjälpa den att skapa en försäljningsorganisation och hjälpa den att komma på fötter, så att man kunde få tillgång till ett inhemskt bränsle. För att ännu klarare fastslå, att det här var fråga om ett uppfostningsskydd, bestämde riksdagen en gräns för den tid, under vilken detta skydd skulle få verka, och den gränsen sattes till fem år. Under denna tid förutsatte man att denna industri, som dock är en av de största och kapitalstarkaste i landet, skulle kunna skapa den försäljningsorganisation för motorspriten, som var nödvändig för att kunna upptaga konkurrensen med bensinen.

Nu stå vi i dag inför den tidpunkten, då uppfostningsskyddet löper ut. Kungl. Maj:t har i anledning härav förelagt riksdagen en proposition, som avser att lämna denna industri fortsatt skydd under fem år framåt. Det är således ett direkt återuppreparande av 1924 års beslut, som Kungl. Maj:t nu inbjuder oss att gå med på. Det är rimligt, att man inför detta Kungl. Maj:ts förslag frågar sig vad det är, som har åstadkommit ett förslag till fortsatt skydd för motorspriten. Ha sådana förhållanden verkligen inträffat under den tidsperiod, som gått, att man inte kunnat tillgodogöra sig det skydd, som riksdagen i detta fall gav år 1924?

Ja, herr talman, det skall oförbehållsamt erkännas, att industrien icke har kunnat under dessa fem år draga den nytta av detta skydd, som riksdagen avsåg att giva den med 1924 års beslut. Det är en hel massa omständigheter, som ha medverkat härtill. Vi behöva inte här gå in i någon debatt vare sig från Kungl. Maj:ts eller utskottets sida om de kalkyler, som industrien här har lagt fram för oss, vi behöva inte ägna någon som helst uppmärksamhet åt det påståendet, att denna industri förlorar fyra öre på varje liter motorsprit, som den tillverkar vid sina fabriker. Vi behöva överhuvud taget icke röra oss med den argumenteringen, och vi behöva således icke heller komma i tvist om dessa kalkyler äro riktiga eller icke. Vi erkänna från bevillningsutskottets sida riktigheten av att det förflöt en rätt lång tidsperiod, något mer än ett år, innan fabrikerne kunde börja inrätta sig efter riksdagsbeslutet. Vi erkänna också, att det sjunkande bensinpriset under denna tidsperiod har gjort, att man icke kunnat utnyttja detta skydd på det sätt, som var ämnat, och vi erkänna slutligen, att den arbetsinställelse, som under rätt lång tid under fjollåret rådde vid dessa industrier, givetvis gjorde det omöjligt för industrien att under den tiden utnyttja skyddet.

Jag tror således, att man, utan att göra sig skyldig till någon orättfärdighet åt någotdera hållet, kan säga, att det av denna femårsperiod gått något mer än två år, varunder industrien icke kunnat utnyttja det skydd, som riksdagen avsåg att lämna genom 1924 års beslut. Inför dessa faktiska förhållanden har bevillningsutskottet funnit det vara riktigt att träffa en anordning, som ger industrien kompensation för en tid, som gått förlorad, och den kompensationen föreslår utskottet skall lämnas på det sättet, att man ger industrien ytterligare tre års skattefrihet. Detta innebär, att denna tillverkning av motorsprit under tre år framåt kommer att åtnjuta en skattebefrielse av sex öre för liter. Men utskottet har dessutom ansett, att när man sedan skall tillämpa de principer, som 1924 års riksdag fastslog, så bör man icke gå brådstörtat tillväga, och därför har man till de tre åren lagt ytterligare en övergångsperiod av två år, under vilken tid man skulle åtnjuta en skattebefrielse till halva skattebeloppet, d. v. s. tre öre.

Det förefaller mig, herr talman, som om det från bevillningsutskottets sida verkligen har visats all den goda vilja, som man i detta fall kan kräva, ja, det har visats ett tillmötesgående i detta avseende, som jag är säker om, att ingen vid fattandet av 1924 års beslut ens drömde om.

Vi anse i utskottet det vara nödvändigt att man i överensstämmelse med ut-

*Ang.  
särskild skall  
ä bensin och  
motorsprit  
v. m.  
(Forts.)*

Ang.  
särskild skatt  
å bensin och  
motorsprit  
m. m.  
(Forts.)

talandet år 1924, och sedan man givit industrien detta stöd under de tre åren, fastslår principen att stödet skall avvecklas. Därför är det inte tillräckligt att, såsom man framkastat vid något tillfälle under den debatt, som förts i detta ärende, inskränka sig till dessa tre års skattefrihet och sedan låta det stå i vida fältet hur det skall bli i fortsättningen, utan man bör samtidigt och i överensstämmelse med utskottets förslag fastslå, att efter dessa tre år är tiden inne för en avveckling av detta skydd, som givits uteslutande — det veta *vi* ju bäst, som medverkade vid utformandet av 1924 års förslag — för att åt denna industri skapa en försäljningsorganisation, skapa vad man kallat ett »skydd, som skulle uppföra industrien».

Det är ur dessa synpunkter, som jag anser, att man har rätt att säga, att det här föreliggande utskottsbetänkandet står i bättre överensstämmelse med 1924 års beslut, än vad den kungl. propositionen och reservationen göra. Jag vill särskilt framhålla, att när man tager del av den kungl. propositionen, så har man svårt att värja sig för den tanken, att herr statsrådet egentligen helst skulle önskat att ha kunnat följa de myndigheter, som ha gått in för en permanent skattebefrielse för motorsprit. Det är för övrigt ungefär detsamma, som går igen i reservationen; man skulle helst önska en permanent skattebefrielse, fast man icke funnit lämpligt att i det nuvarande läget bära fram förslag härom.

Ty, herr talman, om det inte vore på det sättet, att en sådan avsikt låg bakom reservationen, utan att man verkligen ville ansluta sig till principen om en avveckling, efter det att industrien hade fått kompensation för den tid, som hade förlorats, då borde man väl från reservanternas sida ha kunnat gå ett steg tillmötes, i all synnerhet som det ju är på det sättet, att av utskottsmajoriteten, som nu står för utskottets förslag, ungefär hälften har sträckt sig så långt som ifrån det rena avslaget nu omedelbart och till ett biträdande av utskottets förslag. När man som sagt från deras sida, som ursprungligen gått in för det rena avslaget, gått tillmötes så långt som man här har gjort, då synes det mig rimligt, att man ifrån den andra sidan också skulle kunna taga det lilla steget, som avser att genom ett faktiskt beslut taga ståndpunkt till avvecklingsförfarandet om fem år.

Man har under den debatt, som förts i frågan, också fört fram det argumentet från reservanternas sida, att det här gäller att stödja en nationell tillverkning av motorbränsle. Det gäller, säga reservanterna, att värja oss och sörja för, att vi under alla förhållanden äro på den säkra sidan. Ja, det tjänar ju inte mycket till att gå in i en diskussion om dessa saker, men, herr talman, är det inte på det sättet, att om man råkar ut för en fullkomlig avspärrning i vad det gäller införseln av varor, så följer därav också, att avspärrningen säkerligen även kommer att gälla utförseln av en sådan artikel som pappersmassa? Och om vi inte kunna utföra någon pappersmassa eller cellulosa, så tillverka vi naturligtvis icke heller sådana artiklar, men då tillverka vi heller inte någon sulfutlut, vare sig för sprit till förtäring ändamål eller för motorsprit. Det är ju så självfallet, att detta argument, liksom hela detta tal om att vi skulle kunna nå fram till en fullständig självförsörjning i detta avseende, utan vidare kan uteslutas ur diskussionen, om man räknar kallt med det siffermaterial, som föreligger såväl i den kungl. propositionen som i övrigt.

Slutligen har man i denna debatt velat göra gällande, att utskottets begränsning skulle drabba arbetarna i hög grad. Det har sagts i första kammaren av herr statsrådet, att vid denna motorspritindustri vore sysselsatta ungefär 1,000 arbetare. Jag vet inte vem som har rätt härvidlag, men vi ha inför det samlade bevillningsutskottet haft en representant för den försäljningsorganisation, som landets tillverkare av motorsprit ha bildat, och till denne har det ställts en bestämd fråga om hur många arbetare, som vore sysselsatta i den avdelning av respektive fabriker, som tillverkade motorsprit. Svaret kom klart och tydligt

och innehöll, att vid varje fabrik vore anställda högst 10 arbetare. Detta innebär vid de åtta fabriker, som äro i gång, att 80 arbetare äro sysselsatta med denna tillverkning, och det innebär vidare, att om de 22 fabriker vi ha i denna bransch skulle slå sig på denna tillverkning, så skulle det bli sammanlagt omkring 200 arbetare. Det är således enligt min uppfattning mycket långt, innan vi komma upp till den siffra, som här blivit nämnd.

Till sist skulle jag, herr talman, vilja säga i anledning av herr Bengtssons i Kullen hemställan till kammaren att följa första kammarens beslut och avstå från en fortsatt strid på denna punkt, att jag är säker om, att hade de socialdemokrater och frisinnade, som 1924 medverkade till denna skattebefrielse, ett enda ögonblick tänkt sig möjligheten av ett beslut sådant som det första kammaren har fattat i dag, så skulle deras medverkan år 1924 utan minsta tvivel aldrig kommit till stånd. Jag tror jag vågar säga detta på deras vägnar, som vid det tillfället från vänsterhåll medverkade till utformandet av bevillningsutskottets förslag.

Såvitt jag kan finna, så stå vi nu i ett sådant läge, att det är rimligt, att andra kammaren icke sträcker sig längre än till bevillningsutskottets förslag, och jag ber därför, herr talman, att med åberopande av de synpunkter, som jag här har framlagt, få hemställa om bifall till utskottets förslag.

Med herr Olsson i Gävle förenade sig herr *Andersson* i Katrineholm.

Chefen för finansdepartementet herr statsrådet **Wohlin**: Herr talman! Med hänsyn till den långt framskridna tiden skall jag starkt förkorta mitt anförande. Jag lämnar alltså åsido de synpunkter man kan anlägga på betydelsen av ett inhemskt motorbränsle och den praktiska nytta, som lättbentylen faktiskt visat sig äga. Jag skall ej heller närmare ingå på de skäl, som man kan anföra till förmån för önskvärdheten av att inom landet hava en viss tillgång å inhemskt motorbränsle för den händelse bensinpriset, som nu är lågt, till följd av en uppgörelse mellan de stora internationella bolagen åter skulle komma att stiga. Låt mig emellertid säga, att den siste ärade talaren synes mig hava givit meningsskiljaktigheten mellan utskotts majoriteten och reservanterna något för stora dimensioner, då han gjorde gällande, att bakom Kungl. Maj:ts proposition eller reservanternas förslag skulle förefinnas någon dold avsikt att göra den här omdebatterade skattefriheten permanent. Jag ber att få erinra den ärade talaren om, att inga myndigheter eller ämbetsverk — såsom han nämnde — ha föreslagit en sådan permanens. Både kommerskollegium och kontrollstyrelsen, som i frågan avgivit gemensamt utlåtande, ha nämligen avslutat detta med en hemställan att den förlängda tiden för skattefrihetens åtnjutande måtte begränsas till fem år. För min del är jag lika övertygad som den ärade talaren om att det icke kan bli tal om någon permanens för denna skattefrihet, utan nu, liksom 1924, är det endast fråga om ett uppfostringskydd för den ifrågavarande tillverkningen. Såsom herr Olsson i Gävle själv framhöll, bör man emellertid utgå från, att av de fem år, som nu förflutit, minst två gått förlorade för den fabrikation, varom nu är tal, så att industrien i själva verket endast haft en tid av knappa tre år till sitt förfogande för att utveckla denna viktiga och ur nationell synpunkt nyttiga verksamhet. Men det var en sak, som herr Olsson alldeles glömde att erinra kammaren om, och det är att bensinpriset, som vid 1924 års riksdag antogs komma att gå i stigande, under de gångna åren i stort sett tvärtom gått i fallande. Jag ställer till kammarens ledamöter frågan, om de tro det vara klokt att mitt under pågående bensinkrig förkorta den föreslagna perioden på det sätt som utskotts majoriteten tänkt sig. Jag tror att det med hänsyn härtill finns vissa skäl att medgiva en något längre återstående tid för den nu omdiskuterade skatte-

Ang.  
särskild skatt  
å bensin och  
motorsprit  
11. 11  
(Forts.)

Ang.  
särskild skatt  
å bensin och  
motorsprit  
m. m.  
(Forts.)

friheten. Jag tror ytterligare, att de synpunkter, som de ärade representanterna för bondeförbundet inom utskottet anfört — om de också äro begripliga och principiellt måhända riktiga — likväl icke väga så tungt som dessa representanter tyckas hålla före. Ty det förhåller sig ju så, att medan för nästkommande budgetår en summa av 42 miljoner kronor i automobilskattemedel beräknas komma vägväsendet till godo, så är det dock i förevarande fall endast fråga om ett par hundra tusen kronor, som alldeles icke *frånga* vägväsendet — ty vägväsendet har aldrig haft dessa pengar — utan som i fortsättningen liksom hittills skulle komma motorspriten till godo. Även om denna summa genom en utveckling av den inhemska tillverkningen av motorsprit komme att ökas, kan man dock icke antaga att den på långt när skall uppgå till sådana belopp som man på jordbrukarhåll synes föreställa sig. Anse herrarna verkligen, att det vore lyckligt, om tillverkningen av sprit ur avfallsluten vid celulosafabrikerna i framtiden komme att koncentreras på teknisk sprit — för eau de cologne och parfym, som dock icke äro viktigare hushållsartiklar för den svenska nationen — samt på drickspriten, som icke heller står högt i kurs bland svenska folkets vanliga förbrukningsartiklar? Icke kan det vara annat än sund nationalekonomi att mera lägga an på tillverkningen av motorsprit för att driva svenska bilar och bilbussar runt om i vårt vidsträckta land? Icke är väl den uppoffring, varom här är tal, verkligen så stor, att man bör ordna det så, att det blir mycket svårt för ifrågavarande industri att fortsätta och utveckla sig, ja ens uppehållas i den omfattning, som den för närvarande har? Alla, som i de stora norrländska och mellansvenska skogarna se en av våra förnämsta nationalrikedomar och som följt exploateringen av skogarna på det tekniska området under de gångna årtiondena måste väl ändock erkänna, att det är en ståtlig uppfinning — denna metod att utvinna ett goit motorbränsle ur våra träd — och att det vore synd om man i en tillfällig stämning och under intryck av tillfälliga förhållanden skulle göra ett alltför brådörtat slut på den utveckling, som här begynt och som har vissa förutsättningar att fortgå, om man ger den en rimlig ytterligare respekt. Jag skulle alltså vara glad — ehuru jag icke har stora förhoppningar därom — om även denna kammare skulle vilja bifalla den vid utskottets utlåtande fogade reservationen.

**Herr Sköld:** Herr talman! Om man tänker sig tillbaka tio år i tiden skall man erinra sig, att då stodo mot varandra i vårt politiska liv två grupperingar, den ena stödjande en klar protektionistisk linje, den andra utgörande en lika klar och orubblig frihandelslinje. Båda dessa parter hade grävt ned sig i sina skyttegravar. Det fanns ingen möjlighet till samarbete dem emellan. Antingen blev det protektionism eller också blev det ren och klar frihandel. Jag tror, att det fanns många protektionister, som hade den meningen, att detta hävdande i tid och otid av skyddssynpunkterna icke kunde vara till någon fördel för det svenska samhället. Och jag vet, att det å andra sidan fanns mången, som önskade att i vissa situationer kunna biträda förslag till näringslivets skydd, nämligen i sådana situationer, där ett dylikt skydd kunde vara nationalekonomiskt försvarbart, d. v. s. där man antingen skulle kunna genom ett tillfälligt stöd ge en ung industri en startmöjlighet eller under en kort period av internationella svårigheter hålla en svensk industri under armarna.

När år 1924 den dåvarande regeringen framlade förslag om en ny form för bensinbeskattningen och när det samtidigt framställdes förslag om att man skulle möjliggöra sulfitspritsens användning för motorändamål, tänkte sig Kungl. Maj:t, att man borde ge ett skydd åt denna nya motorspritsindustri genom en *permanent* skattebefrielse. Men det är givet, att var och en som vill tänka sig in i denna sak måste finna, att denna skattebefrielse måste betalas av någon. Om man befriar en del av motortrafiken från skatt till vägväsendet,

är det klart, att på de väghållningsskyldiga skulle komma att läggas en så mycket större börda. Man hade då att å ena sidan väga de uppoffringar, som sålunda måste göras å de väghållningsskyldigas sida, och å andra sidan den nytta ur landets synpunkt det kunde medföra att giva den nya industrien ett stöd.

Det var då en del av vänsterrepresentanterna i riksdagen, som ville göra ett experiment — jag säger rent ut ett experiment. Vi ville undersöka, huruvida det fanns möjlighet att bereda skydd åt en näring i en form, som var national-ekonomiskt försvarbar, huruvida det skulle vara möjligt att ge en industri ett *tillfälligt* skydd under själva starten, under det tyngsta föret i portgången. Och vi ville undersöka, huruvida det skulle vara möjligt att sedermera taga bort detta skydd och låta denna industri bära sig själv, så att icke resultatet skulle bli, att man här skapade en ny parasit på svenskt näringsliv, som icke skulle kunna uppehållas utan ett fortsatt stöd i det oändliga från det allmännas sida.

Experimentet gjordes. Det är klart, att från vår sida — vi som den gången medverkade till denna sak — ställdes det mycket stora förväntningar på utfallet av experimentet. Vi måste nämligen av gången av detta ärende sluta oss till, huruvida det överhuvud taget är möjligt att här i den svenska riksdagen medverka till tillfälliga skydd åt näringslivets olika grenar, huruvida det finns möjlighet att ett sådant skydd verkligen skall vara tillfälligt eller om det skall, sedan det en gång kommit till, fortsätta i all evighet och bli en börda för det allmänna.

Nu har Kungl. Maj:t kommit med ett förslag, i vilket man förordar en ny skattebefrielse på fem år. Det har av herr Olsson i Gävle påpekats, att det ligger en tendens bakom detta förslag, nämligen att här påbörja detta skydds permanensgörande. Herr statsrådet försökte sno sig ur detta påstående, men jag undrar, om vi riktigt vilja tro på den saken. Vi skola nämligen observera, att både i den kungl. propositionen och i statsrådets anförande har det framhållits, att detta skydd skall upphöra, när omständigheterna det medgiva. Och vilken omständighet är det som skall medgiva upphörandet? Jo, att bensinpriset blir så högt, att industrin kan bära sig själv. Men om bensinpriset aldrig blir så högt, att motorspritsstillverkningen kan bära sig själv, ligger då icke den tanken bakom, att vi då få låta ifrågavarande industri fortfarande ha dylika kryckor under armarna och låta Sveriges väghållningsskyldiga bära bördan?

Så ligger saken till. Det är detta vi ha att frukta. Det är därför riksdagen här måste säga ifrån på ett ordentligt sätt, att så ha vi å vår sida icke tänkt oss saken. Vi ha avsett skyddet för en provotid, under vilken det skall kunna avgöras, antingen att denna industri kan bära sig av egen kraft eller också, att detta är omöjligt. Och i båda situationerna bör skyddet försvinna. Jag tycker därför för min del, att utskottets förslag, som ju i grund och botten ingenting annat är än ett närmare utformande av de tankar, som jag uttryckt i en motion, som jag här väckt, innebär en klar garanti för att de intentioner, som lågo bakom riksdagsbeslutet år 1924, bli fullföljda — en garanti för att man verkligen på allvar försöker vidhålla uppfostringsskyddets karaktär, när det gäller skattebefrielse för motorspriten.

Herr statsrådet frågade i patetiska ordalag, om uppoffringen — offret med några hundra tusen kronor om året för att upprätthålla motorspritsindustrin i riket — kan vara för stor. Så kan man resonera om allting. Det finns många andra naturtillgångar än sulfitulut, som icke kunna utnyttjas därför att det icke lönar sig. Och vi måste söka avstå från att söka utnyttja naturtillgångar, som icke löna sig. Endast sådana naturtillgångar, som det bär sig att bearbeta och utnyttja i konkurrensen på världsmarknaden, ha något värde. Så

Ang.  
särskild skatt  
å bensin och  
motorsprit  
m. m.  
(Forts.)

Ang.  
särskild skatt  
å bensin och  
motorsprit  
m. m.  
(Forts.)

är det här också. Skulle det visa sig, att det trots allt icke finns någon möjlighet att av sulfittluten skapa några värden, som kunna utnyttjas i konkurrensen, blir det en uppoffring för all framtid. Icke kunna vi hålla på att offra åt den poesin, att vi dock här ha att göra med en inhemsk produktion. Jag tror icke, att det är detta system, som överhuvud taget går att genomföra.

När herr statsrådet menade, att den respittid, som utskottet vill ge motorsprittillverkningen, är för kort, vill jag för min del fråga: huru lång skall den då vara? Om man överhuvud taget vill fasthålla tillfällighetskaraktären, måste tidsperioderna vara så pass korta, att den levande generationen kan överblicka dem. Ty låter man bara en sådan sak glida från år till år, så trubbas för varje år som går känslan av det tillfälliga av, och så en vacker dag har man glömt, att det var fråga om ett tillfälligt skydd. Och därmed har man då ett utslag av den gamla protektionismen, ett skydd som hänger med i alla tider och blir en black om foten för Sveriges ekonomiska liv.

Motorspriten har haft en tid av fem år. Man säger, att det är en för kort tid. Utskottet har förklarat: à la bonne heure, ni få åtta år. Herr statsrådet säger då i sin tur: skola vi nu mitt under brinnande bensinkrig taga bort detta skydd? Jag svarar: vi taga icke bort skyddet mitt under brinnande bensinkrig. Det är meningen, att skyddet skall vara kvar i tre år till obeskuret och därefter till hälften. Är det någon som tror, att om bensinkriget fortsätter efter tre år detta krig är något *tillfälligt* sådant? Ligger det icke närmast till hands, att man då får tänka tanken ut, att det är för lång tid fastslaget ett pris på bensin, som icke kommer att rubbas? Och då kommer skattebefrielsen icke att leda till, att denna näring blir räntabel.

Jag menar därför, att om man nu verkligen vill i Sveriges riksdag genomföra en sådan politik, varigenom man ger ett tillfälligt skydd åt en näring i en viss situation, gäller det att se upp och hålla fast vid principen. I det hänseendet är utskottets förslag ett bra förslag, och jag tillåter mig därför, herr talman, att yrka bifall till detsamma.

**Herr Heiding:** Herr talman! Jag kunde förstå, att herr Bengtsson i Kullen skulle komma och säga, att det inte var lämpligt att taga mindre tid än 5 år för att hjälpa denna industri. Jag är säker på, att det nog kommer att framhållas, att denna industri inte kommer att sätta i gång i full utsträckning, om den inte får dessa 5 år. Emellertid vill jag framhålla, att reservanterna i sin motivering uttalat följande: »Vi hava därför anslutit oss till det i propositionen framlagda förslaget om skattebefrielse för motorsprit under ytterligare 5 år.» Men därefter fortsätta reservanterna: »För den händelse utvecklingen på förevarande område under denna tid skulle påkalla ändrade bestämmelser, torde Kungl. Maj:t icke underlåta att föreslå sådana.» Jag undrar, vad herrar reservanter mena med detta sista uttalande. Kan inte industrien i anledning av detta uttalande tro, att den kanske får skattefrihet under ett par tre år men att, om bensinpriset stiger, förslag måhända framkommer om borttagande av det stöd, som den fått sig tillerkänd? Från fabrikerens synpunkt sett kan därför utskottets förslag vara lika tillfredsställande som reservanternas förslag med ett sådant uttalande som det nyssnämnda i motiveringen.

Herr statsrådet och chefen för finansdepartementet framhöll, att det var en nationalekonomisk vinst, att våra skogsprodukter kommo till användning för tillverkning av motorsprit. Men det kan väl inte vara meningen, att vi skola omsätta våra skogsprodukter endast i motorsprit, utan sulfittillverkningen är väl därvidlag av mycket större betydelse. Och jag skulle också tro, att vi ha mycket större utsikter att vinna något avsevärt på detta område i framtiden genom den tillverkning av träkol till motorbränsle, som börjat komma i gång.



Vi se ju, att det redan kommit så långt, att man börjat köra bilar här i landet med denna kraftkälla. Det vore någonting för våra svenska skogar, om vi kunde utnyttja klenvirket till alstrande av motorbränsle. Det kunde ha någon betydelse för vårt land, om vi kunde göra något åt den saken.

Nu framhöll herr statsrådet, att vägväsendet aldrig haft dessa pengar. Den på motorspriten belöpande automobilskatten skulle för år 1927 ha uppgått till ett belopp av 210,000 kronor. För år 1928 var ju av vissa anledningar siffran åtskilligt lägre. Detta skattebelopp har nu, säger herr statsrådet, vägväsendet aldrig haft. Ja, det kan man ju säga. Men herr statsrådet anser väl inte, att vi skola stanna vid denna låga siffra. Med en så liten tillverkning är väl inte mycket att vinna. Fabrikernas tillverkningskapacitet är nu 40 miljoner liter om året. Förut var det inte mer än 16.8 miljoner liter. Skulle man tänka sig, att vi komma upp till en tillverkning av exempelvis 8 miljoner liter om året, så skulle det ju motsvara ett skattebelopp av 480,000 kronor. Kunde vi komma upp till en tillverkning av 16,667 miljoner liter, så skulle motsvarande skattebelopp utgöra 1 miljon kronor. Då skulle det vara någonting att räkna med. Herr statsrådet säger, att detta fortfarande skall vara en uppfostrings-tull, men skall det vara en uppfostrings-tull, så skall det vara med tanke på att vi skola kunna komma till ett resultat, som verkligen någonting betyder. Hittills har det ju endast varit en tillverkning av 3.5 miljoner liter 100-procentig vara. I tabellen är ju detta omräknat i 50-procentig sprit, men i skattehänseende räknar man ju med 100-procentig vara.

Vi ha nu ansett det rätta vara att gå in för den princip, som 1924 års riksdag godkände. Sistnämnda riksdag uttalade ju tydligt och klart, att »därest det åter skulle framgå, att motorspriten trots dessa lättnader saknade möjlighet att upptaga tävlan med det utländska bränslet, skulle jämväl anledning saknas att bibehålla nämnda undantagsbestämmelse». När vi nu gått in för att för tre år lämna denna industri hjälp enligt Kungl. Maj:ts förslag och sedan ytterligare två år med halva beloppet, så tycker jag, att vi ha gått en väg, som borde kunna av riksdagen godtagas.

Det är klart, att bränslefrågan är mycket viktig för motortrafiken, som fått en så ofantlig utökning i vårt land. Och det har framhållits, att motorspriten är ett mycket bra bränsle i blandning med bensen. Men vi få dock icke överskatta detta. Vi måste dock se till, huruvida motorsprittillverkningen har utsikt att i framtiden verkligen bära sig. Man vill ju göra detta till en mycket stor fråga och anser, att den är av nationalekonomisk betydelse. Jag vill säga, att jag knappast tror detta vara fallet. Då tror jag, att frågan om kolbränslet har mycket större betydelse. 1924 års riksdag uttalade även, att man kunde i framtiden befara en viss bensenbrist på grund av den utökade trafiken. Men efter vad man åtminstone nu har kunnat inhämta, så föreligger inte alls någon sådan fara. Undan för undan ske ju också nya uppfinningar på detta område, och möjligheter framkomma, som göra, att vi inte alls behöva tänka på att vi skola komma i den belägenheten, att vi inte få kraft till våra motorer.

Såsom herr Olsson i Gävle framhöll, äro ju sulfatfabrikerna de av landets fabriker som kanske bära sig allra bäst. Dessa fabriker ha haft en mycket god avsättning för sina produkter under de senare åren, och allting tyder på att det inte skall bli sämre under de kommande åren. Efter vad vi inom utskottet hört, äro nu av de 22 fabriker som finnas inte mera än ett 10-tal i gång. Men jag tror icke för min del, att fabrikerna skola underlåta att sätta i gång av den anledningen, att industrien icke får fullt ut det stöd, som Kungl. Maj:t föreslagit. Jag tror, att om vi vilja göra någonting för denna motorsprittillverkning, så kunna vi göra det lika väl med det förslag, som utskottet framlagt, som med reservanternas förslag. Om vi skulle bli avstängda från import, så finns det inte stor möjlighet att vi skola reda oss enbart med motorsprit, ty den

Ang.  
särskild skatt  
på bensen och  
motorsprit  
m. m.

(Forts.)

Ang.  
särskild skatt  
å bensin och  
motorsprit  
m. m.  
(Forts.)

måste ju blandas med bensin, och därför äro vi i alla fall beroende av den utländska importen.

Jag har visst icke tänkt motsätta mig hjälp åt industrien. Men jag kan icke finna det vara rättvist, att hjälpen skall ges just i form av en subvention, som får betalas av jordbruket. Ty det är ju jordbruket, som har de tyngsta skatterna för vägunderhållet. Om man vill lämna hjälp i detta fall, varför skall man just göra det på detta sätt? Allt sedan motortrafiken började beskattas här i landet, först i form av skatt på bilarna, sedan såsom gummiskatt och slutligen även såsom bensinskatt, har det ju varit ett allmänt önskemål, att dessa skatter skulle i största möjliga utsträckning räckta till att täcka den ökning i vägunderhållet, som föranledes av biltrafiken. Vi ha ju förut i dag diskuterat så mycket om denna sak, att det inte kan vara något att tillägga. Men jag vill säga, att ännu ha vi icke kommit dithän, att det kommer in tillräckligt med automobilskattemedel för att täcka den slitning av vägarna, som förorsakas av automobiltrafiken.

Jag vill till sist säga, att jag tror, att det vore förståndigt, om kammaren här går med på det förslag, som utskottet kommit med. När det är fråga om en uppfostringstull, så skall man väl icke taga till allt för många år, utan det kan gott räckas med den tid, som här är föreslagen. Då se ju i alla fall fabrikerne, att vi vilja lämna ett understöd, att vi vilja hjälpa, så att de skola kunna sätta driften i gång och under de kommande åren se, om denna verkligen kan bära sig.

Jag ber därför, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag med den ändring i motiveringen, som är föreslagen i den av herr Andersson i Boda m. fl. avgivna reservationen.

Herr **Hamrin**: Herr talman! När det yrkande framställdes i bevillningsutskottet, som sedan där vann majoritet, så var jag nog naiv att tro, att detta yrkande icke blott skulle komma att omfattas av samtliga medlemmar av bevillningsutskottet utan jämväl med tacksamhet accepteras av herr finansministern. Ty det är ju i själva verket på det sättet, att det förslag, som här föreligger, är en kompromiss mellan så motsatta ståndpunkter som deras, vilka ville avslag å den kungl. propositionen, deras, som önskade en kortare tid, d. v. s. tre år och sedan slut med all skattefrihet, samt slutligen deras, som undertecknat den från bondeförbundets sida framlämnade motionen om begränsning av skattefriheten till 3 öre per liter. När man då kunde kompromissa ihop dessa tre olika ståndpunkter så att skattefriheten skulle komma att sträcka sig över en tid av fem år, dock blott med halv skattefrihet de båda sista åren, så måste jag säga, att jag verkligen hyste den förhoppningen, att framför allt herr finansministern skulle vara synnerligen tacksam för en sådan framställning från bevillningsutskottets sida. Jag säger detta särskilt med hänsyn därtill, att riksdagen dock gjort ett ganska positivt uttalande med avseende på denna skattefrihet. Men om man lägger upp saken på det sättet, som herr finansministern gjorde, d. v. s. om man drar upp den till en stor fråga, om man argumenterar precis på samma sätt, som man bör göra, om det gäller en permanent skattefrihet, då förstår jag ju, att det måste väcka motstånd från herr finansministerns sida, att man går in för en avvecklingsplan, sådan som det föreliggande utskottsbetänkandet innehåller. Jag bekänner för min del gärna och öppet, att jag talat för och röstat för Kungl. Maj:ts proposition i bevillningsutskottet. Men när detta förslag sedan kom fram, och jag hörde, att det fanns de, som ville rent avslag, och de, som ville sänka skattefriheten till 3 öre, då accepterade jag för min del gärna denna kompromiss. Ty jag anser, att det är en kompromiss, som man kan beteckna såsom synnerligen god. Det är nämligen inte på det sättet, som nyss här framställts från herr finansministerns sida, att bensinpriset ständigt varit i sjunkande.

Ty priset på bensin vid tappstationerna här i Stockholm förra våren var 24 öre, och det har nu stigit, så att det i dag är 30 öre. Förra våren rådde här ett bensinkrig, men det har tydligen blivit en utjämning, och man har träffat överenskommelser, även om de icke äro så bindande, som fallet brukar vara, när det gäller denna vara. Att det emellertid är ett mera stabiliserat pris, dömer jag därav, att priset nu är detsamma i Köpenhamn som i Stockholm, är detsamma i Oslo som i Stockholm, om jag räknar ifrån skatten här; i Norge har man nämligen ingen bensinskatt. Vi ha i dag samma bensinkrig i London som i Stockholm eller i de tre nordiska huvudstäderna. Detta innebär en prisstegring av 6 öre, alltså lika mycket som skattefriheten. Därav kunna vi ju döma, att fluktuationerna i priset kunna inverka lika mycket som skattefriheten och mer till. Då menar jag, att det kan vara ganska rimligt, att man tager en övergångstid, sådan som nu bevillningsutskottet föreslagit. Det skulle ju vara i och för sig ganska orimligt, om man tänkte sig, att priset skulle gå upp till låt mig säga 36 öre. Därigenom skulle ju denna industri få ett pris, som vore det dubbla mot vad riksdagen och även Kungl. Maj:t avsett. Det finns ju också en annan omständighet, som efter min uppfattning starkt talar för en begränsning av den fulla skattefriheten av 6 öre till tre år, den nämligen, att det icke kan, enligt vad jag tror, dröja så synnerligen länge, innan i första rummet Kungl. Maj:t och sedan riksdagen måste taga upp frågan om en smidigare och bättre bilbeskattning. Det är troligt, att vi komma in på det kapitlet kanske redan i morgon i samband med en annan fråga. Jag menar då, att det icke är skäl i att invagga industrien i, att den under alla förhållanden får behålla skattefriheten på 6 öre under den tid Kungl. Maj:t föreslagit, utan att man tager den i två perioder, först tre år och sedan två år.

Jag kunde sluta med detta, herr talman, men jag har ett ord att säga till min vän herr Heiding, som framförde den argumentering, vilken även förekommer i herr Olssons i Kullenbergstorp motion, den nämligen att vägväsendet skulle ha något att fordra av denna industri. Så är i själva verket icke fallet. Det förhåller sig på det sättet, att, om man räknar motorbränslet såsom skattskyldigt till vägväsendet, det blir motorväsendet, som får att fordra av vägväsendet och icke tvärtom. Om herrarna Olsson i Kullenbergstorp och Heiding läsa den utredning, som finnes i 1927 års proposition, så skola herrarna finna — siffrorna äro visserligen approximativa — ett belägg för det påstående jag nyss gjorde. Det beräknas i den propositionen, att omkring 9 miljoner liter bensin användes för sådan motordrift på sjön, som icke på något sätt får kompensation för erlagd skatt, såsom fiskebåtarna i viss mån få och luftfartyg och flygmaskiner o. s. v. Nio miljoner liter efter 6 öre per liter är 540.000 kronor. Denna siffra 9 miljoner har sedan dess stigit högst väsentligt. Man kan räkna med, att de, som använda bensin till sådan drift, erlagga omkring 600.000 kronor om året till vägväsendet. Jag använde ett uttryck i bevillningsutskottet, som jag ber att få återropa här. Det förhåller sig så, skattetekniskt sett, att jag sliter vägarna mer, om jag far till Saltsjöbaden med motorbåt än om jag kör dit med bil på vägen. Det går nämligen åt mer bensin, när man kör på sjön till Saltsjöbaden. Jag får erlagga mer skatt till vägväsendet då än om jag kör bil. Herr Heidings resonemang håller sålunda inte streck. Det må emellertid vara hur som helst med den saken.

Jag vill sluta med det jag började, nämligen att det är en god kompromiss, vi fattat i bevillningsutskottet, mellan mycket olika ståndpunkter. Jag ber, herr talman, att med nöje få yrka bifall till utskottets hemställan.

**Herr Pehrsson i Bramstorp:** Herr talman! Om man läser igenom propositionen, så finner man, att kostnaden för tillverkningen av det motorbränsle, det här gäller, uppgår till 32—33 öre per liter. I tillverkningskostnaden ingår

Ang.  
särskild skatt  
å bensin och  
motorsprit  
m. m.

(Forts.)

Ang.  
särskild skatt  
å bensin och  
motorsprit  
m. m.  
(Forts.)

emellertid avskrivning på fabriksanläggningar med 9 öre per liter. Då säger finansministern i propositionen, på grund av vad som anförts från ämbetsverket, att 9 öre per liter är för mycket, ty den sprit, som går till kemisk förbrukning, tål att bära större del av de avskrivningar, som åvila fabrikena. Man får dock icke klart besked, huru mycket som skulle vara tillräckligt att lägga på detta motorbränsle för att svara mot nödiga avskrivningar vid dessa fabriker. Följaktligen får man den uppfattningen, att då det gäller en betryckt näring inom det industriella området, så behövs det inte så mycket utredning för att föreslå ett tillfälligt understöd. Då det gäller att understödja en näring, går man i regel ut från, att sådant understöd skall göras tillfälligt. Kungl. Maj:t föreslår på grund av vad myndigheterna anført, att skattelindringen eller understödet skulle utgå i fem år. Såsom här tidigare relaterats har det förut utgått i fem år. Nu säger herr finansministern, att det gäller ju en mycket liten summa. Jag har alltid hört, att när det gäller understödjande av en näring, så skall det vara en näring av betydelse. Följaktligen räknar väl här herr finansministern så som myndigheterna gjort, att om denna industri får understöd, så förutsätter man, att med den kapacitet fabrikena ha man skall komma upp i en tillverkning av 15 miljoner liter. Om man emellertid inte skulle komma upp till en tillverkning av större betydelse, så kan jag inte förstå, att man en enda minut skulle taga i betraktande att understödja näringen. Man skulle då förutsätta en industri, som gäve i skatt icke 210,000 kronor utan 900,000 kronor om året. Nu säger man, att detta skall räcka i fem år. Vad blir då understödet? Jo, 4.5 miljoner kronor. Nu har visserligen herr Hamrin sagt, att det användes 9 miljoner liter om året till motorbåtar. Det är väl till lyxbåtar, vilkas ägare ha råd att förbruka så mycket bensin. Fiskebåtar och en del andra få ju restitution. Men om denna förbrukning uppgår till 9 miljoner liter, så blir det ju ändå en skillnad på 6 miljoner liter. Vem skall betala detta understöd? Jo, vägväsendet. Herr finansministern säger, att han icke kan förstå, att bondeförbundet ställer sig främmande för stödandet av denna industri. Nu är det min bestämda mening, att man i detta fall bör träda stödande emellan, men här skulle ju vägväsendet förlora 6 öre per liter, och det gör för 15 miljoner liter 900,000 kronor om året i skatt. Om riksdagen beslutar i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag, så efterskänkas dessa 900,000 kronor. Är detta icke, mina herrar, en subvention? Då vi för någon tid sedan talade om subvention, sade man, att sådan är farlig ur ekonomisk synpunkt, sådant förfarande rubbar budgeten, det främjar icke kapitalbildningen, och följaktligen skall man inte ingå på sådant. Om jag inte missminner mig, instämde herr Bengtsson i Kullen den gången; men då gällde det icke industrien utan jordbruket. Så säger man, att det här är något nationellt, som måste understödjas. Därtill kommer, att denna subvention skall betalas, åtminstone till den del, som skulle komma väghållningsdistrikten till godo, utslutande av landsbygden. Det bleve sålunda en minskning av de bilskattemedel, som skulle inflyta. Nu säger herr finansministern, att det blir icke någon minskning, ty dessa medel ha icke influtit förr, men det är väl så, att om vi få tillverkning av 15 miljoner liter, så blir det minskning, ty om icke denna tillverkning finns, så kommer bensin i stället att användas, och då kommer skatt följaktligen att tillföras vägväsendet.

Jag har intet annat yrkande än om bifall till utskottets förslag. Jag har dock här velat konstatera, att principerna, när det gäller subvention, räcka icke mer än för dagen. Om det gäller subvention i det ena fallet, så anser man den farlig, men i det andra fallet är den icke farlig. Jag förstår det, ty subventionen skall här betalas till största delen av landsbygdens medborgare.

Härmed var överläggningen slutad. Herr talmannen gav till en början propositioner beträffande mom. a) av utskottets hemställan, nämligen dels på bifall till utskottets däri gjorda hemställan, dels ock på bifall till den av herr

Johan Nilsson i Kristianstad m. fl. avgivna, vid momentet fogade reservationen; och förklarade herr talmannen sig anse svaren hava utfallit med övervägande ja för den förra propositionen. Herr Bengtsson i Kullen begärde emellertid votering, i anledning varav efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes samt anslogs:

*Ang.  
särskild skatt  
å bensin och  
motorsprit  
m. m.  
(Forts.)*

Den, som vill, att kammaren bifaller bevillningsutskottets hemställan i mom. a) av utskottets förevarande betänkande nr 11, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit den av herr Johan Nilsson i Kristianstad avgivna, vid momentet fogade reservationen.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser samt voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, företogs omröstning med tillämpning av upprensingsförfarandet; och befanns därvid flertalet hava röstat för ja-propositionen, vadan kammaren bifallit utskottets hemställan i förevarande moment.

Vidare blevo efter av herr talmannen särskilt i fråga om vart och ett av momenten b) och c) därå framställda propositioner utskottets hemställanden i nämnda moment likaledes av kammaren bifallna.

Slutligen gav herr talmannen beträffande motiveringen propositioner dels på godkännande av utskottets motivering oförändrad, dels ock på godkännande av motiveringen med den ändring däri, som föreslagits i den av herr Henrik Andersson m. fl. vid mom. a) avgivna reservationen; och godkändes utskottets motivering oförändrad.

#### § 5.

Ordet lämnades härefter på begäran till herr **Olsson** i Kullenbergstorp, som yttrade: Herr talman! Jag tillåter mig hemställa, att tiden för avgivande av motion i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 180, måtte utsträckas till det sammanträde, som infaller näst efter 20 dagar från propositionens avgivande.

Denna hemställan bifölls.

#### § 6.

Herr *Järte* avlämnade en av honom och herr *Anderson* i Linköping undertecknad motion i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 175, angående omorganisation av försvarets centrala ledning och förvaltning m. m.

Denna motion, som erhöll ordningsnumret 408, bordlades.

#### § 7.

Anmälades och godkändes följande förslag till riksdagens skrivelser till Konungen, nämligen:

från konstitutionsutskottet, nr 75, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslutning till ett i Paris den 27 augusti 1928 avslutet internationellt fördrag rörande fördömande av krig; samt

från andra lagutskottet:

nr 80, i anledning av väckta motioner om vissa ändringar i de sociala arrendelagsbestämmelserna; och

nr 81, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 7 kap. 1 §, 8 kap. 1 § och 20 kap. 6 § i lagen den 18 juni 1926 (nr 326) om delning av jord å landet.

## § 8.

Till bordläggning anmälades:

statsutskottets memorial, nr 32, i anledning av kamrarnas skiljaktiga beslut i fråga om anslag till en automobilinje mellan Övertorneå och Pajala;

andra lagutskottets utlåtanden:

nr 25, i anledning av väckt motion angående kompetensvillkoren för föreståndare och föreståndarinna vid fattigvårdsanstalt; och

nr 26, i anledning av väckta motioner om ändring i fattigvårdslagens bestämmelser rörande skyldighet för vistelsekommun att själv vidkännas vissa kostnader; samt

andra kammarens fjärde tillfälliga utskotts utlåtande, nr 5, i anledning av väckt motion angående den efter krisåren tillämpade allmänna lönepolitikens inverkan på jordbrukets ekonomi m. m.

## § 9.

Justerades protokollsutdrag.

## § 10.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:

herr <i>Höglund</i> i Göteborg	under 14 dagar fr. o. m. den 21 mars och
» <i>Hedvall</i>	» 14 » » » 21 » .

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 12.8 på natten.

In fidem  
*Per Cronvall.*