

## Nr 26

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda hemställan om anslag till Skogsvård m. m.: Väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo jämte i ämnet väckta motioner.*

Kungl. Maj:t har i årets statsverksproposition (IX ht p. 191, s. 425—426) föreslagit riksdagen att till Skogsvård m. m.: Väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo för budgetåret 1956/57 anvisa ett reservationsanslag av 2 500 000 kronor.

Av de för budgetåren 1954/55 och 1955/56 anvisade anslagen må tillhopa 600 000 kronor tagas i anspråk först sedan Kungl. Maj:t efter särskild framställning av skogsstyrelsen lämnat medgivande därtill.

I detta sammanhang har utskottet behandlat följande inom riksdagen väckta, till utskottet hänvisade motioner, nämligen

1) I: 146 av herr *Ohlsson, Ebbe, m. fl.*, likalydande med II: 202 av herr *Magnusson m. fl.*, i vilka motioner hemställts, såvitt nu är i fråga, att riksdagen måtte uttala att förevarande anslag för budgetåren 1955/56 och 1956/57 i sin helhet skall utgå till angivet ändamål;

2) I: 147 av herr *Pålsson* och herr *Andersson, Lars*, likalydande med II: 193 av herr *Jönsson* i *Rosshol m. fl.*, i vilka motioner hemställts, att riksdagen måtte anhålla att Kungl. Maj:t till särskild utredning måtte hänskjuta frågorna om skogsbrukets och skogsbygdernas behov av skogsbilvägar samt möjligheterna att finna lämpliga former för finansiering av dessa;

3) I: 148 av herr *Pålsson m. fl.*, likalydande med II: 192 av herr *Jönsson* i *Rosshol m. fl.*, i vilka motioner hemställts, att riksdagen för budgetåret 1956/57 för ökad utbyggnad av skogsbilvägar måtte överföra en procent av under budgetåret inflytande bilskattemedel till nionde huvudtiteln för att under förevarande anslag utnyttjas för att enligt anslagets bestämmelser utgå såsom bidrag till vägsamfälligheter för utförande av skogsbilvägar av stamvägskaraktär;

4) I: 385 av herr *Ohlsson, Ebbe*, och herr *Eskilsson*, likalydande med II: 622 av herr *Agerberg m. fl.*, i vilka motioner hemställts, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att 1955 års skogsvårdsutredning får i uppdrag att utreda frågan angående en snabbare utbyggnad av skogsbilvägarna; samt

5) I: 475 av herr *Persson, Helmer*, och herr *Öhman*, likalydande med II: 615 av herr *Holmberg*, i vilka motioner hemställts, att riksdagen måtte besluta att till väg- och flottledsbyggnader i enskild ägo anvisa 5 000 000 kronor för budgetåret 1956/57.

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för motionerna, får utskottet hänvisa till dessa.

Över de likalydande motionerna I: 147 och II: 193 samt de likalydande motionerna I: 148 och II: 192 har yttranden avgivits av statskontoret, skogsstyrelsen, Sveriges skogsägareföreningars riksförbund och Sveriges skogsägareförbund. Därför har yttrande över sistnämnda båda motioner avgivits av Svenska vägföreningen, som i ärendet samrätt med Bilverkstädernas riksförbund, Kungl. automobil klubben, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Motormännens riksförbund, Svenska droskbilägareförbundet, Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Svenska omnibusägareförbundet, Sveriges automobilhandlarförbund, Sveriges automobilimportörförbund och Sveriges automobilindustriförening liksom även Svenska petroleum institutet.

*Skogsstyrelsen* har i sina anslagsäskanden hemställt, att anslaget skall höjas med 2 500 000 kronor till 5 000 000 kronor samt att liksom hittills ett belopp av högst 5 000 kronor av anslaget skall få disponeras för fortbildningskurser i skogsvägbyggnad.

Skogsstyrelsen har framhållit, att behovet av bidrag för skogsbilvägar stegras för varje år. Redan de hos skogsvårdsstyrelserna vid innevarande budgetårs början inneliggande bidragsansökningarna motsvarade ett bidragsbelopp av 26 000 000 kronor. Skogsstyrelsen har vidare anført.

Betydelsen av skogsvägnätets utbyggnad och förbättring framstår för varje år allt klarare. Ett väl utbyggt skogsvägnät förbilligar virkestransporterna och utgör samtidigt ofta en första förutsättning för intensiv skogsvård. På väglösa trakter är det utomordentligt svårt att få arbetskraft för skogsvårdsåtgärder. Det är lättare i närhet av väg med möjligheter för arbetarna att ofta besöka hemmet. Ett rikt förgrenat skogsvägnät medger dessutom en effektivare användning av tillgänglig arbetskraft. Det är vidare synnerligen önskvärt, att goda konjunkturen kan utnyttjas inom de avlägsna skogarna och genom att nyttiggöra de förråd, som finnes av f. n. icke avsättningsbart virke. Genom vägnätets utbyggnad beredes också möjligheter till framtida förhöjd produktion genom intensivare skogsvård.

Den stränga begränsningen av förevarande anslag har enligt skogsstyrelsen medfört, att medlen i huvudsak har måst reserveras för sådana större skogsvägar, som berör många delägare. De höjda kraven på bilvägar vid långa virkestransporter har vidare medfört, att anläggningskostnaderna numera ofta belöper sig till 30 kronor per meter. Den höga byggnadskostnaden och det förhållandet, att de större vägarna för att helt kunna utnyttjas måste kompletteras med mindre stickvägar, gör att mera omfattande vägbyggen betalar sig först på lång sikt. Även om de är lönande, kan de sålunda ofta vara betungande för den mindre skogsägaren.

Någon mot den stegrade efterfrågan av bidrag svarande höjning av anslaget har ej skett. För budgetåret 1953/54 beviljade visserligen riksdagen ett sammanlagt belopp av 2,1 miljoner kronor mot 1,7 miljoner kronor de föregående åren, men denna höjning blev enligt skogsstyrelsen endast skenbar, eftersom ett belopp av 300 000 kronor spärrades och 100 000 kronor avsågs för speciella vägar i anledning av stormfällningen vintern 1954. Även för innevarande budgetår har ett belopp av 300 000 kronor spärrats. Den medelsökning, som ställts till förfogande under året, inskränker sig sålunda till 500 000 kronor, vilket enligt styrelsen ungefär motsvarar höjningen av

vägbyggnadskostnaderna under de senaste fem åren med hänsyn till såväl fördyring som standardhöjning. Någon vidgad verksamhet i jämförelse med tidigare period medger ökningen ej.

*Statskontoret* har i remissyttrande anfört, att det är en budgetår avvägningsfråga, i vilken utsträckning skogsstyrelsens önskemål för nästkommande budgetår kan vinna beaktande, vilken fråga väsentligen undandraget sig statskontorets bedömande. Angelägenheten av att i nuvarande samhällsekonomiska läge iakttaga återhållsamhet även i fråga om statsverkets egna investeringar, bör dock enligt ämbetsverket utgöra hinder för att anslaget för nästkommande budgetår uppföres med ökat belopp.

*Departementschefen* har anfört följande.

»Vid bedömandet av medelsanvisningen för nästa budgetår under förevarande anslag torde jag få erinra om att detsamma för innevarande budgetår har uppräknats med 800 000 kronor. I samband med mitt förslag om nämnda höjning anförde jag (IX ht 1955 s. 344), att en ytterligare uppräkning av anslaget borde föranleda, att frågan om avräkning av en del utav anslaget mot bilskattemedel upptoges till prövning. Enligt vad jag erfarit har den under år 1955 tillsatta utredningen angående skogsvårdsverksamheten i fråga om de enskilda skogarna och därmed sammanhängande frågor upptagit till prövning spørsmålet om fortsatt utvidgning och upprustning av skogsvägnätet och den därmed sammanhängande frågan om avräkning av statens bidrag till byggande av skogsbilvägar mot bilskattemedel. Med hänsyn härtill och med beaktande av angelägenheten av att iakttaga återhållsamhet i fråga om investeringsverksamheten kan jag icke tillstyrka någon ytterligare höjning av ifrågavarande anslag. Anslaget bör sålunda för nästa budgetår uppföras med ett oförändrat belopp av 2 500 000 kronor. Vid anslagets användning bör skogsstyrelsen i erforderlig omfattning samråda med arbetsmarknadsstyrelsen.

Anslaget bör disponeras enligt samma grunder som de, vilka gäller för det för innevarande budgetår anvisade anslaget.»

Beträffande motionerna I: 147 och II: 193 har *statskontoret* i ett den 7 mars 1956 avgivet yttrande erinrat om att i enlighet med Kungl. Maj:ts bemyndigande den 4 mars 1955 särskilda sakkunniga tillkallats för att utreda skogsvårdsverksamheten i fråga om de enskilda skogarna och därmed sammanhängande frågor (1955 års skogsvårdsutredning). Att under sådana förhållanden, såsom motionärerna hemställt, särskild utredning igångsattes av i motionerna berörda frågor har statskontoret icke funnit påkallat. Ämbetsverket föreslår, att utskottet hos riksdagen hemställer, att motionerna lämnas utan bifall, samtidigt som utskottet uttalar, att de i motionerna angivna synpunkterna bör komma under övervägande inom 1955 års skogsvårdsutredning.

*Skogsstyrelsen* har i ett den 27 februari 1956 dagtecknat yttrande över motionerna I: 147 och II: 193 föreslagit, att motionerna överlämnas till 1955 års skogsvårdsutredning. Styrelsen har därvid anfört bl. a. följande.

Vad först angår frågan om behovet av skogsbilvägar må framhållas, att 1955 års skogsvårdsutredning upptagit detta spörsmål till behandling. Utredningen har sålunda i samråd med skogsstyrelsen igångsatt en undersökning av skogsvägbyggnadsbehovet. Denna undersökning, som bedrivs under medverkan av domänverket och skogsbolagen m. fl., omfattar samtliga ägarekategoriers skogar.

Vad beträffar frågan om finansieringen av skogsvägbyggnad framhålles i motionerna såsom förebild det finansieringssätt, som tillämpas i fråga om flottleder. Det förefaller skogsstyrelsen, som om lagbestämmelserna rörande finansiering av anläggningskostnad i fråga om skogsväg skulle i principiella avseenden ganska väl överensstämma med dem, som gäller vid anläggning av flottled. Vissa olikheter kan givetvis påvisas, som dock i huvudsak synes vara föranledda av de båda anläggningarnas och transportsättens skilda karaktär. I några avseenden skulle måhända en ändring av lagbestämmelserna inom vågområdet kunna företagas, varigenom överensstämmelsen med motsvarande bestämmelser inom flottledsområdet bleve mer fullständig. Det synes dock skogsstyrelsen tämligen tveksamt, om sådana ändringar i och för sig skulle nämnvärt underlätta tillkomsten och finansieringen av skogsvägar.

Emellertid torde det få förutsättas, att 1955 års skogsvårdsutredning prövar också frågan om skogsvägbyggandets finansiering. Under sådana förhållanden synes motionerna böra överlämnas till denna utredning.

I sitt den 13 mars 1956 dagtecknade yttrande över motionerna I: 147 och II: 193 har *Sveriges skogsägareföreningars riksförbund* anfört bl. a. följande.

Behovet av bilvägar för skogsbruket har, som motionärerna påpekar, ökat bl. a. genom att flottning i vissa biflottleder ofta ställer sig så dyr, att det blir mera ekonomiskt att ersätta dem med bilvägar. Till detta kommer att industrien nu kan uttnntja virke, som tidigare betraktats som mindervärdigt t. ex. vissa slag av lövträ. Dessa nytillkomna sortiment är dock ofta mindre lämpliga — eller helt omöjliga — att flotta, vilket ytterligare understryker behovet av bilvägar som komplement till flottlederna.

Den pågående intensifierade skogsvården kräver också, att avsättning för det tidigare som mindervärdigt ansedda virket verkligen möjliggöres, då detta är av stor betydelse för skogsvårdens ekonomi.

Skogsbrukets omläggning till större intensitet har även medfört, att det tidigare utpräglat säsongbetonade skogsarbetet numera tenderar att utsträckas över hela året, varvid framför allt skogsvårdsarbeten samt grundförbättringar förlägges till sommarhalvåret. Denna utveckling kräver dock bilvägar, som är framkomliga hela året, i en helt annan utsträckning än tidigare, då skogsarbetet huvudsakligen bedrevs i form av avverkningsarbete under vinterhalvåret, varvid relativt primitiva vintervägar kunde ordnas förhållandevis enkelt.

Skogsbrukets arbetskraft har under senare år i större omfattning bundits till bebyggelsecentra varifrån arbetarna — i vissa fall dagligen — transporteras med bil eller buss till arbetsplatsen. Såvitt man kan bedöma, synes denna utveckling komma att fortgå. Det är självfallet, att ett väl utbyggt bilvägnät är en nödvändig förutsättning härför.

Behovet av skogsbilvägar är mycket stort och kan icke tillgodoses till fullo annat än på längre sikt. Det är därför givetvis önskvärt, att utbyggnaden omsorgsfullt planeras.

Finansieringen av vägbyggnaderna erbjuder för närvarande vissa svårigheter, vilket motionärerna framhåller. Såsom de mest utpräglade nämns

den höga kostnaden — 20 å 30 kr. per vägmeter, det ofta stora antalet inressenter, det relativt låga statsbidraget — högst 50 % av den av skogsvårdsstyrelsen godkända kostnaden — samt till sist, att kostnaderna i regel måste tillskjutas kontant av intressenterna under vägens byggnad.

De anförda svårigheterna bidrager givetvis till att takten i vägbyggandet minskas, varför det synes väl motiverat, att dessa frågor utredes. Riksförbundet har sig bekant, att 1955 års skogsvårdsutredning har att beakta dessa frågor för att klarlägga förutsättningarna för skogsbrukets bedrivande, innan den kan taga slutlig ställning till väsentliga delar av sitt utredningsuppdrag. Då därvidlag såväl skogsbygdernas behov av skogsbilvägar som formerna för dessa vägars finansiering måste bli föremål för övervägande, synes det riksförbundet, som om det här ifrågasatta utredningsuppdraget i första hand borde tillgodoses genom nämnda skogsvårdsutredning.

Vad som anförts i motionerna I: 147 och II: 193 har föranlett *Sveriges skogsägareförbund* att uttala följande i sitt den 7 mars 1956 dagtecknade yttrande.

Den fråga om skogsbrukets och skogsbygdernas behov av skogsbilvägar, som de förstnämnda motionerna avhandlar, är enligt vad förbundet har sig bekant redan föremål för undersökning inom 1955 års skogsvårdsutredning. I årets statsverksproposition har jämväl angivits, att nämnda utredning upptagit till prövning icke endast spørsmålet om fortsatt utvidgning och upprustning av skogsvägnätet utan även den därmed sammanhängande frågan om avräkning av statens bidrag till byggandet av skogsbilvägar mot bilskattemedel. Förbundet anser, att resultaten av dessa utredningar bör avvaktas, innan åtgärder vidtages i de avseenden, varom motionärerna hemställer.

Beträffande motionerna I: 148 och II: 192 har *statskontoret* i yttrande den 7 mars 1956 anfört följande.

Enligt vad som framgår av uttalanden av statsrådet och chefen för jordbruksdepartementet i årets statsverksproposition (IX ht, s. 426) har den under år 1955 tillsatta utredningen angående skogsvårdsverksamheten i fråga om de enskilda skogarna och därmed sammanhängande frågor upptagit till prövning spørsmålet om fortsatt utvidgning och upprustning av skogsvägnätet och den därmed sammanhängande frågan om avräkning av statens bidrag till byggande av skogsbilvägar mot bilskattemedel. I avvaktan på resultatet i nu berörda avseenden av nämnda utredning bör enligt statskontorets mening frågan om eventuell användning av bilskattemedel för ökad utbyggnad av skogsbilvägar vila. Ämbetsverket får i anslutning härtill föreslå, att utskottet hos riksdagen måtte hemställa, att här ifrågavarande motioner, som avser budgetåret 1956/57, icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

I ett den 27 februari 1956 avgivet yttrande över motionerna I: 148 och II: 192 har *skogsstyrelsen* uttalat följande.

Såsom motionärerna anført och även skogsstyrelsen framhållit i olika sammanhang, bland annat i höstens petitaskrivelse, föreligger ett stort behov av skogsvägar. I viss utsträckning kan givetvis behövliga vägar byggas utan statligt stöd, vilket också sker. Särskilt när det gäller större företag berörande en mångfald ägare med skilda intressen, är emellertid statsbidrag ofta en nödvändig förutsättning för vägarnas tillkomst. Medelstillgången under anslaget till väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild

ägo har sedan länge varit helt otillräcklig för att medge bidragstilldelning för alla ansökningar avseende sådana större skogsvägar. Än mindre har det varit möjligt att annat än i undantagsfall lämna bidrag till utförande av smärre företag, berörande en eller ett fåtal markägare. Även utförande av sådan väg kan likväl ofta vara betungande för den mindre skogsägaren. Av dessa anledningar har skogsstyrelsen särskilt under senare år äskat väsentligt ökad medelsanvisning under skogsvägsanslaget.

I skilda sammanhang har förslag väckts, att skogsvägsanslaget skulle, helt eller delvis, avräknas mot bilskattemedel. Skogsstyrelsen, som redan tidigare anslutit sig till en sådan princip för finansiering av skogsvägbyggnadet, har alltjämt den uppfattningen, att stödverksamheten bör bedrivas efter dessa linjer. Numera har nämnda förslag, enligt vad departementschefen uttalat i årets statsverksproposition, upptagits till prövning av 1955 års skogsvårdsutredning. Då det knappast kan förväntas, att under pågående utredning härom, bilskattemedlen skulle tas i anspråk för nytt ändamål, synes det skogsstyrelsen lämpligast att för budgetåret 1956/57 skogsvägbyggnadet stödes på sedvanligt sätt men med belopp, som ämbetsverket i sin petitionsskrivelse äskat.

*Sveriges skogsägareföreningars riksförbund* har i yttrande den 9 mars 1956 över motionerna I: 148 och II: 192 anfört bl. a. följande:

Anslaget för Väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo har under senare år varit mycket knappt tilltaget. Skogsstyrelsen har för budgetåret 1956/57 äskat anslag med 5 miljoner kronor, vilket av departementschefen föreslagits nedsatt till 2,5 miljoner kronor. Bidragsbehovet synes dock vara väsentligt mycket större, varför motionärernas förslag att ytterligare medel anvisas till ifrågakvarande anslag synes riksförbundet vara värt allt beaktande.

Riksförbundet har erfarit, att frågan om skogsbilvägarnas finansiering tagits upp av 1955 års skogsvårdsutredning. Riksförbundet anser sig nu icke böra taga någon principiell ställning till lämpligheten att utnyttja bilskattemedel för ökade anslag till ifrågakvarande ändamål.

Under hänvisning till vad riksförbundet sålunda anfört vill förbundet tillstyrka motionärernas hemställan, att äskade medel måtte tillföras nionde huvudtiteln för att under anslaget Väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo utnyttjas som bidrag till vägsamfälligheter för utförande av skogsbilvägar.

*Sveriges skogsägareförbund* har i anledning av motionerna I: 148 och II: 192 anfört bl. a. följande.

Skogsbruket går, såväl på grund av den tekniska utvecklingen som på grund av ändrade arbetsvanor och krav från arbetskraftens sida, mot en alltmer ökad mekanisering. I denna mekanisering ingår såsom nödvändiga element byggandet både av stamvägar och av anslutningsvägar, vilka sistnämnda i betydande utsträckning ersätter de tidigare hästbasvägarna (drivningsvägar). Såsom en följd av mekaniseringen måste också undan för undan de mindre flottlederna avlysas såsom oekonomiska och ersättas med skogsvägar. Skattelagstiftningens nuvarande utformning bereder icke något utrymme för successiv avskrivning av vägnätet eller delar därav genom värdepappersavdrag, och gränsdragningen mellan skattemässigt direkt avdragsgilla vägkostnader (driftkostnader) och icke avdragsgilla kostnader (kostnader av grundförbättringsnatur) synes i praktiken svår. Utan att närmare ingå på denna gränsdragning kan påpekas, att kostnader för drivningsvägar enligt kommunalskattelagen är avdragsgilla samt att tvek-

samhet många gånger måste föreligga om det varaktiga värdet av en viss väg med hänsyn till byggnadsätt och bärighet m. m. Oavsett hur de nuvarande skattereglerna i det enskilda fallet är att tolka, synes behov föreligga av en omprövning av desamma.

Vid bedömningen av skäligheten av avdragsrätt samt omfånget därav har man att beakta, att betydande transporter för närvarande sker på enskilda skogsbilvägar och att transporternas omfattning snabbt ökar utan att någon reell kompensation för automobil- och drivmedelsskatter m. m. gottgöres väghållarna. Att sådan kompensation ur rättvisesynpunkt bör utgå torde numera icke på något håll bestridas. Likaså måste det väl allmänt accepteras såsom mindre praktiskt och lämpligt, att kompensationen utgår i form av skatterestitution dels eftersom väghållare och fordonsägare ofta är skilda personer och dels eftersom restitutionsvägen skulle medföra en betydande omgång och vara administrativt kostbar såväl för de enskilda som för statsverket.

Ett alternativ till en vidgad avdragsrätt vore ökade statliga bidrag till anläggandet av skogsvägar t. ex. på sätt i motionen I: 148 föreslagits. Samtidigt som ökade statsbidrag icke på ett tillfredsställande sätt kan kompensera bristerna i nuvarande skattelagstiftning, torde svåra avvägningsproblem uppstå vid utformningen av bidragsreglerna. Till belysning härav kan det vara tillräckligt att nämna, att de i nämnda motion föreslagna bidragsformerna i stort sett endast skulle komma de mindre skogsägarna till godo. Motionen har nämligen begränsats till att avse anslag till *vägsamfälligheter* för skogsvägar av stamvägskaraktär. De större skogsägarna har däremot många gånger för att icke säga oftast att anlägga stamvägar utan att dessa berör andra skogsägare. Enligt uppgifter från några av de större skogsbolagen belöper ca 80 procent av deras väganläggningar på vägar, vilkas båtnadsområden icke alls eller till högst 10 procent berör andra skogsägare. Med en förbättrad arrondering får nu angivet förhållande förväntas bli accentuerat.

Mot bakgrunden av vad i det föregående och i nu aktuella motioner anföres, synes ett uppenbart behov föreligga av en omprövning av gällande skatteregler och bidragsformer för enskilda skogsvägar, oavsett om desamma ingår i vägsamfälligheter eller icke. Skatte- och bidragsfrågorna synes emellertid icke lämpligen kunna avgöras fristående från varandra utan bör på grund av sitt inbördes sammanhang samordnas.

Slutligen har *Svenska vägföreningen* efter samråd med vederbörande bilorganisationer i ett den 9 mars 1956 dagtecknat yttrande hemställt om avslag å det i motionerna I: 148 och II: 192 framförda yrkandet samt därvid anfört följande.

Genom anslaget till Väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo (under nionde huvudtiteln) finnes redan nu möjlighet att erhålla bidrag till skogsvägsbyggnad. I motionerna hemställs att en procent av automobilskattemedlen årligen överföres till detta anslag för att öka utbyggnaden av skogsbygdernas kommunikationsleder till hjälp för bygderna och skogsnäringen.

Svenska vägföreningen anser, att det ifrågasatta bidraget måste bedömas med hänsyn dels till bidrag för enskilda vägar i allmänhet, dels som stödåtgärd för skogsnäringen.

Till bidrag för enskilda vägar anvisas (under sjätte huvudtiteln) anslag, som avräknas mot automobilskattemedel. Bidragen utgår till, enligt lagen om enskilda vägar, bildade vägsamfälligheter och vägföreningar. De bidragsberättigade vägarna har en stor sammanlagd längd, över 40 000 km. Vägarna

är spridda över hela landet och tjänar vitt skilda trafikbehov i lantbruks- eller skogsbruksområden, i samhällen m. m. Delägare i dessa vägar svarar för väghållningen efter sin nytta av anläggningarna. Emellertid får enskilda vägar, beroende av sin belägenhet, exempelvis som del av vägnätet inom ett samhälle ofta upptaga allmän trafik, som ej rör delägarna. När denna främmande trafik nått en viss omfattning, är det icke längre skäligt att vägsamfälligheten eller vägföreningen ensam svarar för de kostnader som den förorsakar. Efter prövning beslutar då länsstyrelsen om bidrag till väghållningen.

Principiellt är det alltså omfattningen av den allmänna trafiken som föranleder ett bidrag, för vilket automobilskattemedel användes. I fråga om de vägsamfälligheter motionärerna avser förefaller emellertid icke allmän trafik kunna åberopas som skäl för bidrag. Vägarna skall byggas som stamvägar för skogsnäringens bedrivande, vilket är huvudskälet. Samtidigt kommer dock en sådan väg att vara till nytta för befolkningen inom vägens influensområde, men detta gäller även andra enskilda vägar, oavsett om de är belägna i skogsbygder eller ej.

För nästkommande budgetår har föreslagits, att ett belopp om 14 milj. kr. anvisas för byggande av enskilda vägar och avräknas mot automobilskattemedel. Som bidrag till väg- och flottledsbyggnader föreslås ett anslag om 2,5 milj. kr. utgående av allmänna skattemedel. Motionärerna avser sålunda att anslaget höjes med ett belopp, svarande mot en procent av automobilskattemedlen, vilket blir ca 10,5 milj. kr. Härigenom skulle anslaget uppgå till 13 milj. kr. eller nära nog samma belopp som anslaget för byggande av enskilda vägar under sjätte huvudtiteln. Svenska vägföreningen anser icke att ifrågavarande stamvägar för skogsbruket upptager allmän trafik i en omfattning, som berättigar till bidrag av automobilskattemedel.

Motionärerna har icke uppgivit, hur stor längd skogsbilvägar som skulle behöva byggas för vägsamfälligheter. Längden är emellertid av allt att döma obetydlig jämfört med den för de bidragsberättigade vägarna. Att under sådana förhållanden anslå nära nog samma belopp som till dessa skulle knappast te sig rimligt.

I anslutning till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens petitaskrivelser har delegationen för översiktlig vägplanering i en skrivelse till Konungen i september 1955 redovisat en prognos för bilbeståndets utveckling fram till tiden för årsskiftet 1960/61. Den visar på en stor expansion av bilismen. Delegationen har anfört, att det är synnerligen angeläget, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens anslagsäskanden bifalles och att anslagen till fullo utnyttjas. Vägföreningen anser, att tillgängliga medel för vägbyggnadsverksamheten i största möjliga mån behöver inriktas på företag avseende allmänna vägnätet. Av statsverkspropositionen framgår för övrigt, att det är angeläget iakttaga återhållsamhet i fråga om investeringsverksamheten beträffande anslaget till väg- och flottledsbyggnader, och på anslaget fanns vid utgången av budgetåret 1954/55 en reservation på icke mindre än ca 3,4 milj. kr.

Sett ur den andra synpunkten att vara ett stöd för skogsnäringen förtjänar motionerna emellertid att beaktas. Det är önskvärt att sänka priserna på skogsprodukter, som användes inom landet för byggnadsverksamhet, bränsleförsörjning m. m. Det är också angeläget att sänka exportpriserna, och lägre varutransportkostnader innebär ökad konkurrenskraft på utländska marknaden för skogsprodukterna.

Skogsbrukets transporter har genomgått en betydande strukturförändring på senare år, innebärande en markant ökning av vägtransporterat virke. Anledningarna härtill är flera och kan knappast utförligt redovisas i



detta sammanhang. Biflottleder har nedlagts och utbyggnaden av vattenkrafttillgångarna har försvärat flottningen i huvudflottlederna. Lövvirke kan numera användas för massatillverkning men fordrar direkttransport till fabrik på väg. Detta visar på förhållanden, som erfordrar ett ökat bygande av skogsbilvägar, såväl av stamvägskaraktär som av enklare anläggningar. Ett ökat bidrag till vägsamfälligheter inom skogarna i enskild ägo förefaller härvidlag enligt Svenska vägföreningens mening endast kunna tillgodose en liten del av skogsbruket. Stödet åt skogsnäringen behöves i så fall inriktas på mera allmänt verkande åtgärder för dess vägbyggnadsverksamhet, som efter krisåren har omfattat ca 20 000 km vägar.

En fortsatt utbyggnad av skogsbygdernas vägnät förestår på grund av påpekade omständigheter. Sådana skogsbilvägar är också till befolkningens nytta vid utförande av näringsfångst i skogen. Allmän trafik i sedvanlig mening är emellertid liten. Skogsnäringen belastas dock av bilskatteavgifter under transporter på egna vägar. Skattemässigt betraktas skogsbrukets väganläggningar i huvudsak som investeringar. Upprustning eller nybyggnad av flottled är däremot av driftnatur och kostnader härför avdragsgilla. Stödet åt skogsnäringen, inriktat som motionärerna avser det genom att tillvarataga skogsmarkernas produktionsförmåga, synes därför bäst vara be-  
tjänt av en lösning, som inriktas på skattelättnader för väganläggningar mera allmänt. Ett bidrag till vägsamfälligheterna berör endast en mindre del av skogsnäringen.

*Utskottet.* Utskottet vill erinra om att det tidigare vid ett flertal tillfällen givit uttryck åt uppfattningen att en förbättring och utvidgning av skogsvägnätet är att anse såsom en av de mest angelägna rationaliseringsåtgärderna på det skogliga området. Otvivelaktigt har behovet av bilvägar för skogsbruket ökat än mer på senare tid. Emellertid måste utbyggnaden av nätet av dylika vägar planeras omsorgsfullt och genomföras på lång sikt. Spörsmålet härom är för närvarande föremål för behandling av de år 1955 tillkallade sakkunniga med uppdrag att utreda skogsvårdsverksamheten i fråga om de enskilda skogarna och därmed sammanhängande frågor (1955 års skogsvårdsutredning). Innan denna utredning helt eller till viss del slutförts, bör enligt utskottets mening inga förändringar ske beträffande sättet för finansieringen av väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo och ej heller beträffande storleken av medelsanvisningen för ändamålet för nästa budgetår. Vid sådant förhållande avstyrker utskottet bifall till motionerna I: 148 och II: 192 ävensom motionerna I: 475 och II: 615. Vad gäller finansieringsmetoden vill dock utskottet, under erinran om vad det anfört därom i sitt utlåtande nr 31 till 1954 års riksdag, framhålla, att starka skäl talar för att automobilskattemedel bör utnyttjas för bestridande av kostnaderna för den fortsatta utbyggnaden av skogsbilvägar.

Vad motionärerna yrkat i motionerna I: 146 och II: 202, såvitt de avser förevarande anslag, kan utskottet icke biträda.

I motionerna I: 147 och II: 193 har yrkats, att riksdagen måtte anhålla, att Kungl. Maj:t till särskild utredning ville hänskjuta frågorna om skogsbrukets och skogsbygdernas behov av skogsbilvägar samt möjligheterna att finna lämpliga former för finansiering av dessa. Då, såsom av det ovan sag-

da framgår, berörda frågor redan är under prövning av 1955 års skogsvårdsutredning finner utskottet icke skäl tillstyrka att frågorna hänskjutes till en särskild utredning utan föreslår att ifrågavarande motioner överlämnas till skogsvårdsutredningen för beaktande vid dess fortsatta verksamhet. Likaledes under hänvisning till det inom skogsvårdsutredningen pågående arbetet vill utskottet föreslå, att även de i motionerna I: 385 och II: 622 berörda spörsmålen hänskjutes till prövning av denna utredning.

Under återopande av vad sålunda anförts hemställer utskottet,

1) att riksdagen må, med bifall till Kungl. Maj:ts framställning samt med avslag å motionerna I: 475 och II: 615, till *Skogsvård m. m.: Väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo* å riksstaten för budgetåret 1956/57 under nionde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 2 500 000 kronor;

2) att motionerna I: 146 och II: 202, såvitt nu är i fråga, icke må föranleda någon riksdagens åtgärd;

3) att motionerna I: 148 och II: 192 icke må till någon riksdagens åtgärd föranleda;

4) att riksdagen må i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville hänskjuta de i motionerna I: 147 och II: 193 ävensom de i motionerna I: 385 och II: 622 berörda spörsmålen till prövning av 1955 års skogsvårdsutredning.

Stockholm den 3 maj 1956

På jordbruksutskottets vägnar:

L. TJÄLLGREN

*Vid detta ärendes slutbehandling har närvarit:*

från första kammaren: herrar Tjällgren, Anderberg, Lage Svedberg, Bertil Andersson, Nord, Eskilsson, Mossberger, Kristiansson, Uno Olofsson och Sigfrid Larsson\*; samt

från andra kammaren: herrar Gustafson i Dädesjö, Johnsson i Kastanjugården, Jacobson i Vilhelmina, Andersson i Hyssna, Hægglom, Pettersson i Dahl, fru Eriksson i Hallstahammar\* och fru Lindskog samt herrar Rimås\* och Nilsson i Lönsboda.

\* Ej närvarande vid justeringen.

### Reservation

av herrar Nord, Eskilsson, Uno Olofsson, Johnsson i Kastanjugården, Hægglom, Rimås och Nilsson i Lönsboda, vilka ansett

dels att andra stycket av utskottets utlåtande på s. 9 bort ersättas med text av följande lydelse:

»Det i motionerna I: 146 och II: 202 uttalade önskemålet, att förevarande anslag för budgetåren 1955/56 och 1956/57 i sin helhet skall utgå till angivet ändamål, finner utskottet i likhet med skogsstyrelsen beaktansvärt, då i motsatt fall av riksdagen beslutade anslagshöjningar i mer eller mindre grad blir verkningslösa.»

*dels ock* att utskottets hemställan under 2) bort ha följande lydelse:

»2) att motionerna I: 146 och II: 202, såvitt nu är i fråga, må anses besvarade med vad utskottet ovan anført.»