

Nr 281.

Av herr **Bondeson**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om fördelning av automobilskattemedel.

När vid 1922 års riksdag proposition framlades med förslag till automobilbeskattning, var förslaget anknutet till samtidigt framlagt förslag till ny väglag. Väglagen föll på grund av meningsskiljaktighet om grunderna för vägskattens utgående. Automobilbeskattningen genomfördes däremot, sedan lagen omarbetats i anledning av det brutna sambandet med den föreslagna nya vägorganisationen.

Automobilskattens ändamål var att bereda väghållarna ersättning för den ökning av kostnaderna för vägunderhållet, som orsakades av biltrafiken. Då vägunderhållet enligt väglagförslaget skulle övertagas av landstingsområdena omfattande väghållningsdistrikt och skötas av vägstyrelser, tillsatta av landstingen, var naturligt, att de länen tillkommande automobilskattemedlen skulle överlämnas till landstingens vägkassa. När nu denna organisation ej kom till stånd, uppstod svårighet att bringa vägunderhållarna avsedd ekonomisk lättnad, samtidigt som garanti för att skattemedlen verkligen kommo ett tillfredsställande vägunderhåll till godo bevarades. På goda skäl befarade man, att den senare förutsättningen brast, om skattemedlen utan vidare fördelades mellan naturunderhållarna. Därför beslöt man, att sådan fördelning ej skulle förekomma. Däremot voro alla farhågor undanröjda beträffande det vägunderhåll, som övertagits av vägkassorna. Alltså beslöts, att skattemedlen skulle gå till underhåll av vägar, som övertagits till underhåll av vägkassorna.

Emellertid var den förändring av 12 § väglagen, som öppnade möjlighet för vägkassornas övertagande i större utsträckning av vägunderhållet, företagen vid 1921 års riksdag, varför vid 1922 års riksdag erfarenhet ännu saknades om denna lagändrings verkningar. I allmänhet var man böjd att ej av denna lagreform förvänta alltför överdrivna resultat. Därför kunde man ej heller föreskriva, att hela automobilskatten skulle gå till vägkassor, som till underhåll övertagit vägar. Ett annat nyttigt ändamål måste uppletas. Och detta blev naturligt nog vägförbättringar. Vägförbättringar verka i längden minskande på underhållskostnaderna och kunna därför anses även de tillgodose skattens huvudsyfte. Och vägförbättringar kunna kontrolleras på samma sätt som nyanläggning och omläggning av vägar med det åvliga väganslaget. Redan i det av det sär-

skilda utskottet omarbetade väglagförslaget var väg- och vattenbyggnadsstyrelsen återställd till sin tidigare befattning med vägs byggande. Enligt propositionen skulle nämligen omsorgen om såväl vägs underhåll som byggande övertagas av landstingen och deras vägstyrelser. Utskottet gjorde boskillnad på så sätt, att landstingen skulle övertaga vägunderhållet, men väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bibehållas vid sin hittillsvarande befattning med vägs byggande. En konsekvens av denna uppfattning var även, att utskottet ansåg, att handhavandet av vägförbättringar medelst automobilskattemedel skulle överlämnas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen enligt gällande bestämmelser för vägs byggande. Den ovissa omfattningen av de medel, som kunde få användning till underhåll av vägkassornas vägar, gjorde, att någon skillnad mellan behandlingen av de medel, som kunde komma att gå till förbättringar och de som kunde komma att gå till underhåll, ej blev föreslagen.

Sedan år 1922 har emellertid en radikal förändring inträffat beträffande de förutsättningar, på vilka riksdagen då fattade sina beslut. Ändring av § 12 väglagen har föranlett vägkassorna att övertaga vägunderhåll i en utsträckning, som man år 1922 ej drömde om. Och detta övertagande fortsätter alltjämt. Drivande orsak härtill är den ökade biltrafiken och dess förstörande inverkan på vägbanan. Naturaunderhållarna komma till korta med underhållet. Trafikens utveckling går ej heller i proportion till den tidigare slitningen av vägarna. Våldiga ojämnheter i underhållsbördan mellan olika väghållare uppkomma. Allt detta driver till beslut om vägkassornas övertagande av underhållet. Vad som motverkar övergång är givetvis de därmed förenade kostnaderna. Bönderna ha i dessa tider ont om pengar, och den kontanta vägskatten tynger hårt. Grunderna för vägskatten lägga fem gånger tyngre börda på jorden än på inkomst. Inom mångt vägdistrikt blir vägskatten efter vägunderhållets övertagande lika hög som kommunalskatten. Men vägkassornas övertagande av vägunderhållet är enda möjligheten för ett tillfredsställande underhåll vid nuvarande trafik. För vägarnas skull måste man inrikta sig på att befordra sådan övergång. Men även för väghållarnas egen del. Å vägar med starkare trafik kommer den enskilde underhållaren lätt till korta, och de övervakande myndigheterna måste med noggrannhet söka förekomma brister, vilka lätt förstoras och snart leda till vägarnas totala förstörande. Senare riksdagar ha även i myndigheternas händer lagt kraftiga rättsmedel, vilka för den försunliga kunna bli nog så ödesdigra. Alltså både i vägarnas och vägunderhållarnas intresse bör vägkassornas övertagande av vägarna uppmuntras. Och detta kan ske och endast ske genom bilskattemedlens användning för sitt ursprungliga ändamål, d. v. s. vägunderhållet.

1922 års riksdagsbeslut utgör intet hinder för bilskattens användning till underhåll, då underhållet övertagits av vägkassorna. Underhåll och förbättring av vägar äro likställda. De ovan omtalade förändringarna av

förutsättningarna för 1922 års riksdagsbeslut borde givit anledning till ett starkt betonande av vägunderhållets förstfödslorätt av de över bilskattemedlens fördelning beslutande myndigheterna. Tyvärr har motsatsen inträffat. Det goda har blivit det bästas fiende. Vägförbättringarna skjutas i förgrunden. Vägförbättringar till biltrafikens nytta. Förbättringar, som genom de bidrag, som fordras av vägkassorna, komma att ytterligare tynga skattedragarna.

I väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande den 20 februari 1924 över av herr Evert Jonsson i första kammaren väckt motion nr 122 jämför styrelsen bilskattemedlen med »övriga vägbyggnadsmedel». I p. m. angående automobilskatten och vägfrågan, undertecknad: kommunikationsdepartementet i mars 1924 A. B. Gärde och bifogad Kungl. Maj:ts proposition nr 206, heter det bland annat: »Härtill kommer att landsbygdens hela anpart i automobilskatten med säkerhet icke blir tillgänglig för förbättring av vägarna, då en del medel i varje fall under den närmaste tiden måste användas till underhåll av vägarna.» Man märker ett beklagande, att för närvarande ej hela skatten kan användas till förmån för bilisterna, utan att en del måste användas till fromma för vägunderhållarna. Och kommunikationsministern yttrar i proposition nr 211, sid. 7, beträffande skattemedlens användning för vinterväghållning, att en sådan användning måste »anses stå i god överensstämmelse med syftet med dessa skattemedels utnyttjande, nämligen automobiltrafikens underlättande å våra vägar». Men kommunikationsministern tar därvidlag fel. Syftet med automobilskatten är att bereda väghållarna ersättning för den merkostnad i vägunderhållet, som blivit en följd av biltrafiken. Genom att stödja *väghållarna* och göra det för dem *ekonomiskt* möjligt att hålla för biltrafiken tillfredsställande vägar gagnas och underlättas biltrafiken. Men syftet med skatten har från början varit och *måste* åtminstone tills vidare, så länge den nuvarande väglagen tillämpas, förbliva att bringa *lättnad och rättvisa åt de hårt tryckta väghållarna*. Att detta varit avsikten framgår med all tydlighet av 1922 års proposition om automobilskattens införande. Minnet härav har ej heller inom finansdepartementet förbleknat. I motiveringen till nu avgivna proposition nr 206 med förslag till höjd automobilskatt och särskild skatt å bensin läses bland annat följande: »En sådan höjning av skatten är emellertid också motiverad av andra skäl, vilka i och för sig torde få tillerkännas en avgörande betydelse. Det torde nämligen vara ställt utom tvivel, att nu gällande beskattning å automobilväsendet icke inbringar närmelsevis tillräckliga medel för att ersätta hela den *slitning*, som för närvarande förorsakas vägarna i riket av automobiltrafiken. Den beklagliga följden härav torde bliva, att vägarna ej erhålla ens det underhåll, som är nödvändigt för att de skola vidmakthållas i sitt nuvarande, tämligen bristfälliga skick. Ytterligare medel torde därför böra ställas till förfogande för dylikt ändamål. Men även till vissa förbätt-

ringar av vägarna, omläggning av backiga och krokiga vägar, förstärkningar av broar och dylikt, synes det rimligt, att automobilismen får lämna ett särskilt bidrag. De kostnader, som nedläggas för sådana ändamål, bliva nämligen för automobilismen lönande så till vida, som därigenom automobilernas slitning minskas och en sänkning av underhållskostnaden i framtiden blir möjlig. Redan i min företrädarens motivering för införande av en automobilbeskattning anfördes, att det finge anses rimligt, att automobilägarna finge sig ålagt att i skatteväg särskilt bidra till erhållandet av för automobiltrafiken lämpade, väl byggda och underhållna vägar. De av mig i det föregående anförda synpunkterna hava ytterligare utvecklats i en inom kommunikationsdepartementet utarbetad promemoria, vilken torde få såsom bilaga (1) fogas vid statsrådsprotokollet.

Förslag att införa en automobilbeskattning hava i vårt land vid olika tillfällen motiverats på skilda sätt. Än har man tänkt sig skatten såsom en lyxskatt, än har man velat utforma densamma såsom en avgift till *vägväsendet*. Vår gällande automobilbeskattning har tillkommit *allenast ur sistnämnda synpunkt*. I huvudsak har man därvid utgått från att automobilskatten skulle utgöra en *avgift för slitningen av vägarna*, men, såsom framgår av vad jag nyss anförde, har även betonats, att skatten vore motiverad såsom ett bidrag till erhållande av förbättrade vägar.»

Vid hävdande av att bilskattens huvudsyfte är att lämna vägunderhållarna ersättning för *sina merkostnader för underhållet* på grund av biltrafiken, och med påpekande av att vägkassorna nu övertagit så mycket vägar och säkerligen, om uppmuntran med bilskattemedel lämnas i tillräcklig utsträckning, komma att övertaga ytterligare en så stor mängd, att skattemedlen väl behövas för sitt ursprungliga ändamål, blir frågan hur medlen bäst och med minsta omgång och kostnad skola fördelas mellan respektive vägstyrelser. Då underhållet år 1922 antogs bli en bisak, lades fördelningens omsorg på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och Kungl. Maj:t.

En annan ordning synes nu befogad. Som tidigare nämnts, tänkte man sig i propositionen vid 1922 års riksdag, att medlen skulle lämnas till landstingens vägkassor att användas av dessa under tillsyn av kassans tekniska medhjälpare. En lämplig anordning nära motsvarande denna synes nu vara att låta länsstyrelserna med tillhjälp av de vägtekniskt sakkunniga, som de med användande av bilskattemedel till sin hjälp kunna förvärva sig, göra fördelning mellan vägdistrikten. Ett sådant förslag har framlagts i herr Evert Jonssons ovan omnämnda motion F. K. nr 122 och även enhälligt blivit av första kammarens andra tillfälliga utskott tillstyrkt. Emellertid tar denna motion sikte på kungl. kungörelsen den 24 november 1923 med närmare bestämmelser angående fördelningen av automobilskattemedel, under det ett beslut i motionens syfte även fordrar viss ändring av förordningen den 2 juni 1922 nr 262 om fördelning av automobil-

skattemedel m. m. Kungl. Maj:t föreslår nu i proposition nr 211 ny avfattning av denna förordning. Även enligt den nya förordningens § 4 skall emellertid Konungen fördela de skattemedel, som tillkomma visst län. För vinnande av syftet i motion nr 122 bör Konungen i denna § 4 ersättas med »länsstyrelsen». På grund av den betydliga ökning av skattemedlen, som blir en följd av bifall till Kungl. Maj:ts nu framlagda förslag, kan emellertid tänkas, att en del av medlen användas till vad som kan förstås under benämningen vägförbättringar och fördelas under tillsyn av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, under det *huvuddelen* går till *underhåll* och därmed skiljaktiga åtgärder för vägs förstärkning och grundförbättring och fördelas av länsstyrelserna. Ett uttalande i propositionen nr 206 ger en antydning om, hur en sådan uppdelning lämpligen bör kunna företagas. På tal om befrielse för vissa bilar från den nya grundavgiften å bilar yttrar chefen för finansdepartementet på sid. 14 följande: »Då grundavgiften är tänkt mera som ett bidrag till åstadkommande av vägförbättringar än som en direkt ersättning för förorsakad vägslitning — etc. I överensstämmelse med denna tankegång vill jag föreslå, att genom grundavgifter influerna bilskattemedel ävensom 20 procent av övriga landsbygden tillkommande medel skola fördelas på sätt Konungen förordnar, och att återstoden länen tilldelade medel fördelas av länsstyrelserna.

På grund av vad jag nu anfört hemställer jag om sådan ändring i Kungl. Maj:ts förslag till förordning om fördelning av automobilskattemedel,

att influerna grundavgifter av bilar ävensom 20 procent av övriga landsbygden tillkommande skattemedel skola fördelas på sätt Konungen bestämmer, och att länens övriga skattemedel skola fördelas av respektive länsstyrelser,

ävensom att vederbörande utskott vidtager av detta förslag föranledda nödiga ändringar i lagtexten.

Stockholm den 31 mars 1924.

N. A. Bondeson.