

Nr 272.

Av herr **Boberg m. fl.** i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om fördelning av automobilskattemedel.*

Det huvudsakliga bärande motivet för införande av en automobilbeskattning angavs på sin tid av vägkommissionen vara, att automobiltrafiken borde få själv vidkännas den betydliga *merkostnad för vägunderhållet*, som genom denna trafik orsakades. Vid framläggande för 1922 års riksdag av förslaget till förordning om automobilskatt återopades också främst denna grund för skattens påläggande; och i full överensstämmelse härmed nämnde vederbörande departementschef vid angivande av de inflytande skattemedelns blivande användning i *första* rummet det ökade underhållet av vägarna, som nödvändiggjordes genom automobiltrafiken, och i *andra* rummet erhållande av väl byggda för sådan trafik lämpade vägar. Vid utformandet av de särskilda bestämmelser angående automobilskattemedlens användning, som nödvändiggjordes av att den samtidigt med automobilskattens införande föreslagna nya vägorganisationen icke blev genomförd, kom emellertid det rena vägunderhållet att träda tillbaka för vägförbättringsarbeten, därigenom att de senare icke blott nämndes i första rummet utan till och med angåvos skola »företrädesvis» komma i betraktande. Dessa regler och det sätt, varpå de omsatts i praktiken, hava gjort, att vägunderhållet hittills endast i mycket ringa mån fått åtnjuta direkt understöd av automobilskattemedlen.

Detta mot själva grunderna för automobilskattens införanda stridande missförhållande har vid ett flertal tillfällen påtalats inom riksdagen. Såsom ett resultat av vissa nästlidet år i ämnet motionsvis gjorda framställningar och riksdagens i anledning därav gjorda uttalanden föreligger nu också ett förslag till ny förordning om fördelning av automobilskattemedel, innebärande, bland annat, att till bestridande av kostnaderna för vägunderhållet (inklusive vinterväghållning och förvaltningskostnader) skall till distrikt, som helt överflyttat vägunderhållet på väggassan, automatiskt utgå bidrag av automobilskattemedel med en tiondel av sagda kostnader.

Detta förslag måste anses till sitt syftemål synnerligen välbetänkt. I ett par viktiga punkter synas emellertid jämkningar önskvärda.

Den andel av underhållskostnaderna, som skall bestridas av automobilskattemedel, har, som nämnt, i förslaget satts till allenast en tiondel. Det synes uppenbart, att denna andel icke på långt när täcker den ökning i vägunderhållsördan, som orsakats av automobiltrafiken.

I det väg- och vattenbyggnadsstyrelsen jämte tillkallade sakkunniga avgivna betänkande, som ligger till grund för Kungl. Maj:ts förevarande proposition har framhållits, att de i fördelningsförordningen givna distinktionerna »för automobiltrafiken särskilt viktiga vägar» etc. och andra vägar i viss mån utplånats samt att motorfordonet redan nu vunnit en så vidsträckt användning, att större delen av vårt vägnät toges i anspråk för detsamma. Dessa uttalanden lära icke vara överdrivna. Om man bortser från särskilt vissa ödistrikt — för övrigt av ringa omfattning — lärer en övervägande del av vägtrafiken utgöras av motorfordon. Även de förut mest avskilda och i kommunikationshänseende efterblivna trakter hava nu blivit »motoriserade». I sin mån belysande är det förhållandet, att medan endast för få år sedan de för automobiltrafik upplåtna vägarna snarast utgjorde ett mindretal, de för motorfordon förbjudna numera utgöra de sällsynta undantagen. Det av styrelsen och de sakkunniga i annat sammanhang gjorda uttalandet, att automobiltrafikens inverkan å vägarna uppenbarligen finner ett av sina bästa uttryck i de totala underhållskostnaderna, må därför här kraftigt understrykas.

Att dessa totala underhållskostnader i hög grad stegrats alltsedan början av automobiltrafikens uppsving är allmänt bekant och kan också tydligt utläsas ur den officiella vägstatistiken. Det torde vara tillfyllest att påpeka, att denna kostnad år 1922 utgjorde 21,7 miljoner kronor, år 1923 uppgick till 24,9 miljoner kronor och år 1924 till 29,9 miljoner kronor, motsvarande alltså en stegring med respektive c:a 15 och 20 procent. Prisläget var under dessa år i huvudsak oförändrat. Endast en ringa del av stegringen torde få anses beroende på »normal» trafikökning; för jämförelse kan nämnas, att för automobiltrafikens stora uppsving den årliga kostnadsökningen trots stigande priser inskränkte sig till en eller ett par procent. Vad slutligen den särskilt mellan de två senaste av de nämnda åren i rätt stor utsträckning inträdda övergången från naturaunderhåll till underhåll medelst vägkassan beträffar, så giver en verkställ undersökning vid handen, att den härav orsakade kostnadsökningen, i motsats mot vad ofta antagits, i det stora hela icke är av nämnvärd betydelse.

Redan i betraktande av de nu angivna siffrorna och utan hänsyn alltså till den före år 1922 förefintliga motorfordonstrafiken och den därav förorsakade ökningen i underhållskostnader, framstår den nu till bestridande medelst automobilskattemedel föreslagna andelen av kostnaderna, 10 procent, såsom alltför lågt tilltagen för att kunna ens tillnärmelsevis motsvara den verkliga kostnadsökningen.

Valet av denna siffra synes icke ha grundat sig på några verkliga utredningar och beräkningar angående den av automobiltrafiken orsakade ökningen i underhållskostnader. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och de sakkunniga hava i sammanhang med frågan om andelens storlek allenast erinrat bland annat därom, att vid tidigare tillfällen föreslagits en

höjning av det jämlikt väglagens 60 § utgående ordinarie statsbidraget till vägunderhållet med 10 procent, samt att ett bidrag av denna storlek på lämpligt sätt hölle sig inom den s. k. utjämningsandelens storlek. Vad förstnämnda förhållande angår, så lära de skäl — framförallt statsfinansiella — som äro bestämmande vid avvägandet av det ordinarie statsbidraget till vägunderhållet, icke kunna hava tillnärmelsevis samma giltighet vid bedömande av frågan om automobiltrafikens direkta bidrag till ändamålet. Beträffande bidragets avpassande efter utjämningsandelen är att märka, att detta nu helt saknar betydelse, då bidraget enligt Kungl. Maj:ts förslag icke skall utgå av sagda andel.

Vid den ovan berörda, i samband med utformandet av stadgandena rörande automobilskattemedlens fördelning vidtagna omläggning av medlens användning, varigenom vägförbättringarna skötos framför vägunderhållet, torde hava förmenats, att vägarna först borde sättas i ett stånd, som så att säga överhuvudtaget gjorde ett underhåll lönande. Indirekt skulle alltså vägförbättringsarbetena komma underhållstungan tillgodo. Det skall icke förnekas, att så ock skett i vissa fall. Emellertid vill det synas, som om man mera tagit sikte på arbeten, som direkt vore till nytta för automobiltrafiken, än på sådana, som kunde lätta väghållningsbördan. I motiven till bestämmelserna i ämnet nämnas såsom exempel på förbättringsarbeten i första hand omläggning av krokiga vägar och borttagandet av backar — båda slagen av skäligen ringa betydelse för väghållarna. Vidare framhålles särskilt möjligheten att i samband med förbättringsarbeten utföra nyanläggning av kortare vägsträckor. Att medlen också kommit att i praktiken i avsevärd utsträckning disponeras efter sådana för vägunderhållarna mindre fördelaktiga grundsatser lärar bland annat kunna utläsas däray, att de alltmera betraktas såsom ett slags reservfond till allmänna väg- och broanslagen, och gång efter annan åberopas som skäl för underlåtenhet att vidtaga väl behövliga höjningar av dessa anslag. Härutinnan lärar med hänsyn till automobilismens krav och den statsfinansiella situationen någon ändring icke vara att förvänta.

Den efterlängtdade och nödvändiga lättnaden i underhållsbördan torde sålunda lämpligast stå att erhålla genom *ökat direkt bidrag* till kostnaderna för underhållet.

Med hänsyn till vad ovan anförts och då rättvisa och billighet synas fordra, att det ursprungliga huvudsyftet med automobilbeskattningens införande, nämligen ersättande av de ökade underhållskostnaderna, i görligaste mån nu fullföljes, få vi förorda, att det föreslagna automatiskt utgående bidraget till vägunderhållet höjes från en till *två tiondelar*.

Under förutsättning att samtliga vägar övertoges till underhåll medelst vägkassan och med tillämpning av de i propositionen använda siffrorna för underhållskostnaderna skulle det automatiskt utgående bidraget komma att uppgå till i runt tal 5,000,000 kronor, eller mindre än en tredjedel av landsbygdens andel av de för budgetåret 1926—1927 upptagna auto-

mobilskattemedlen. Icke heller denna andel lärer täcka kostnaderna för det av motortrafiken ökade vägunderhållsarbetet.

Även i ett annat avseende synes en jämkning av de i propositionen föreslagna stadgandena önskvärd. Det automatiskt utgående underhållsbidraget är avsett att tillgodokomma allenast sådana väghållningsdistrikt, som helt övertagit underhållet på vägkassan. Denna begränsning synes hava framstått såsom fullt självklar och i övrigt synnerligen lämplig med hänsyn till den tydliga förefintliga önskan att i största möjliga utsträckning förmå vägdistriktet att helt och hållet övergiva naturaunderhållet. Härutinnan synas emellertid invändningar med fog kunna göras.

Det må i anslutning till de ovan framförda synpunkterna påpekas, att ett erkännande av att automobils kattens främsta uppgift är att bringa lättnad i det ökade vägunderhållet, jämfällt med det godtagna förhållandet, att underhållskostnaden i stort sett numera utgör den bästa mätaren på automobiltrafikens inverkan på vägarna, borde hava till följd, att underhållsbidrag av nu avsett slag skulle tillgodokomma allt vägunderhåll med de undantag blott, som kunde betingas av fordran på kontroll över medlens rätta och praktiska användning.

Enligt nu gällande och i det föreliggande förslaget bibehållna stadganden fordras, för att underhållsbidrag efter särskild ansökan skall kunna lämnas, allenast att den väg, som avses, underhålls av vägkassan. Principiellt är alltså medgivet, att dylika bidrag kunna tillgodokomma även distrikt som icke övertagit alla vägar. Det må i förbigående erinras därom, att under behandlingen vid 1924 års riksdag av förslaget till nu gällande förordning om automobils kattens fördelning, statsutskottet för sin del tillstyrkte, att även fordran på att vägen ifråga skulle underhållas av vägkassan måtte uteslutas. — På grund av de rådande principerna för automobils kattens fördelning och då för erhållande av bidraget erfordras särskild ansökan med kostnadsberäkning m. m. har såsom ovan antytts denna bestämmelse haft och torde också i framtiden få mycket liten betydelse för underhållsbördans lättande.

Verkligt bärande skäl att icke låta det automatiskt utgående underhållsbidraget avse jämväl av vägkassan underhållna vägar i distrikt, som endast delvis övertagit underhållet, synas icke kunna förebringas. Att i räkenskaperna särskilja de av vägkassan underhållna vägar torde icke möta några som helst svårigheter, och de garantier mot missbruk, som ligga i de föreslagna stadgandena om granskning av räkenskaperna och möjlighet att vid bristande utredning förklara bidraget förverkat, torde vara tillfyllest även för ifrågavarande fall.

Såsom ovan antytts kommer bidragets begränsning till helt övertagna distrikt att verka som en press på vederbörande att alldeles frångå naturaunderhållet. Lämpligheten härav är emellertid icke obestriddig. Utan tvivel finnas talrika fall, där på vissa vägsträckor det gamla naturaunderhållet

är fullt tillräckligt, och där ett överlåtande på väggkassan av hela vägnätet skulle innebära övergång till ett mera oekonomiskt underhållssätt. Särskilt lärer detta vara förhållandet i distrikt med en till viss huvudväg koncentrerad stark genomgående trafik men i övrigt ett glest och ringa trafikerat lokalt vägnät. På grund av de alltjämt gällande för jordbruksfastighet synnerligen orättvist verkande skattegrunderna kommer en övergång från naturaunderhåll till kontant vägskatt alltid att för naturaunderhållaren innebära avsevärd ekonomisk uppoffring; det lärer icke kunna ligga i statens intresse — bland annat med hänsyn till dess egenskap av bidragsgivare — att framtvinga en dylik övergång, när den icke är alldeles nödvändig på grund av trafikens art eller eljest medför verkliga ekonomiska fördelar.

Det synes oss med hänsyn till vad sålunda anförts skäligt, att det nu ifrågasatta underhållsbidraget får avse av väggkassan underhållna vägar jämväl i sådana distrikt, som icke övertagit allt vägunderhåll inom distriktet.

Slutligen tillåta vi oss beröra ett område, där en rättelse synes vara starkt av nöden, nämligen *köpingarnas och municipalsamhällenas* ställning till automobilskattemedlen. Som bekant äro dessa samhällen överhuvudtaget synnerligen illa ställda när det gäller vägväsendet, i det att de ingå i vägdistriktet och betala skatt till dessa men samtidigt få ensamma och utan statsbidrag besörja sitt ofta omfattande, dyrbara väg- och gatuväsende. Icke heller i automobilskattemedlen kunna de stadliknande samhällena erhålla del medan städerna som bekant blivit rikligen tillgodosedda, i det att 20 procent av dessa medel tilldelas dem. Även detta missförhållande står i samband med sammankopplingen av automobilbeskattningen och den nya väglagen. Av vederbörande departementschefs yttrande till statsrådsprotokollet framgår nämligen, att de stadliknande samhällena ansågos icke böra tilldelas särskild andel av automobilskattemedlen av hänsyn därtill, att de genom stadgande i väglagen tillförsäkrades visst bidrag till väghållningen från landstingen. (Enligt kammarrättens förslag till fördelning av automobilskattemedlen åter skulle städerna och de stadliknande samhällena gemensamt erhålla en tredjedel av dessa medel.) Då emellertid väglagsförslaget föll, ställdes de ifrågavarande samhällena utan bidrag från vare sig stat eller kommun och samtidigt utan möjlighet till delaktighet i automobilskattemedlen.

De stadliknande samhällenas gator och vägar äro givetvis av synnerlig vikt för automobiltrafiken och kräva ofta dyrbara förbättringsarbeten, för att kunna uthärda denna trafik. Det må jämväl påpekas, att dessa samhällens invånare i icke ringa utsträckning bidraga till automobilskatten. Det synes därför fullt skäligt, att möjlighet beredes samhällena att för av motortrafiken nödvändiggjorda arbeten efter ansökan i vederbörlig ordning erhålla bidrag av automobilskattemedel.

Under åberopande av vad ovan i särskilda hänseenden anförts få vi hemställa,

att riksdagen måtte i det i Kungl. Maj:ts proposition, nr 170, framlagda förslag till förordning om fördelning av automobilskattemedel vidtaga sådana ändringar att

dels det jämlikt 3 § 1 mom. a) utgående underhållsbidraget bestämmes till två tiondelar,

dels samma bidrag må utgå å kostnader för av vägkassa underhållen väg jämväl för det fall, att icke samtliga vägar inom distriktet övertagits till underhåll medelst vägkassan,

dels slutligen bidrag jämlikt 4 § må kunna utgå jämväl för förbättring av för automobiltrafiken särskilt viktiga vägar och broar inom köping och municipalsamhälle.

Stockholm den 9 mars 1926.

Carl Boberg.

Jöns Jönsson.

Nils Ant. Nilsson.

Erik Anderson.