

Nr 355.

Av herr **Olsson** i Kullenbergstorp **m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition, nr 34, med förslag till förordning om ändrad lydelse av 3 § 1 mom. i förordningen den 28 maj 1926 (nr 161) om fördelning av automobilskattemedel.*

I proposition nr 34 föreslår Kungl. Maj:t ändrad lydelse av 3 § 1 mom. i förordningen den 28 maj 1926 (nr 161) om fördelning av automobilskattemedel, varigenom bidraget av automobilskattemedel till väghållningsdistrikt, vars samtliga vägar övertagits till underhåll medelst väggassan, skulle komma att utgå med 30 proc. av distriktets verkliga kostnad för vägunderhåll och vinterväghållning i stället för nu gällande 25 proc.

En höjning av ifrågavarande bidrag är utan tvivel i hög grad av behovet påkallad. Genom automobiltrafikens kraftiga ökning ha kostnaderna för vägväsendet undergått en enorm stegring under de senaste åren. Särskilt gäller detta ifråga om vägunderhållet. Visserligen har gång efter annan underhållsbidraget höjts, senast vid sistlidna riksdag, men så länge biltrafiken ökas i nuvarande tempo, skulle även om bidraget vid varje särskilt tillfälle fixerades till ett belopp, som fullt motsvarade den av biltrafiken dittills orsakade kostnadsökningen, den för varje år allt hårdare belastningen av landsvägsnätet motivera förnyad årlig prövning av grunderna för bidragets utgående. Emellertid har detta bidrag, som ju icke utgått tidigare än från och med budgetåret 1926—1927, städse varit alltför knappt tilltaget i förhållande till kostnadsökningen. Som exempel på förhållandet för närvarande må erinras, att av Kungl. Maj:t tillkallade järnvägssakkunniga i sitt nyligen avgivna betänkande beräknat, att biltrafiken, enligt vad trafikräkningarna utvisa, bör anses svara för minst 75 proc., sannolikt mera, av landsbygdens hela väghållningskostnad för underhåll, förbättring och nybyggnad, vilken uppgår till 70 à 75 miljoner kr. per år. Tydligast framträder missförhållandet däri, att endast 25 proc. av underhållskostnaden täckas av bilskattemedel, vilket innebär, att den stora ökning av denna kostnad, som bilväsendets utveckling medfört, endast i relativt ringa utsträckning ersättes de väghållningsskyldige. Följden härav har blivit, att vägskatten nu är mycket tryckande. Den utgår ofta på landsbygden med 30—35 öre per vägfyrk, och då 30 öre per vägfyrk ungefärligen motsvarar en skattebörda av 5 kr. per bevillningskrona samt landskommunernas skatter även i övrigt vanligen äro ganska höga, måste det framstå som ett trängande behov att i görligaste mån bringa lättnad.

Man ställes då närmast inför frågan, om det är möjligt att höja bidraget av automobilskattemedel till vägunderhåll utöver vad Kungl. Maj:t föreslagit. Departementschefen framhåller vikten av att automobilskattemedlen i tillräcklig utsträckning komma till användning för åtgärder till vägväsendets höjande genom förbättring och förstärkning av de befintliga vägarna. Genom sådana åtgärder, som höja vägarnas standard, nedbringas nämligen, betonar departementschefen, underhållskostnaderna, underlättas vinterväghållningen, minskas fordonsslitningen och driftkostnaderna samt ökas trafiksäkerheten till nytta såväl för vägdistriktet själva som för trafiken. Å andra sidan bör icke förbises, att även det förbättrade underhållet och vinterväghållningen å vägarna är av den största betydelse för trafiken genom härav minskade slitnings- och driftkostnader.

Vi kunna i huvudsak ansluta oss till dessa uttalanden av departementschefen men vilja samtidigt ge uttryck åt vår mening, att förbättringsarbetena icke böra framdrivas i alltför forcerat tempo, då även med de ändrade grunder för bidragsprocenten, som i propositionen ställas i utsikt, dessa förbättringsarbeten, hur nödvändiga de än äro, kunna bli mycket betungande för vägdistriktet. Vi anse därför, att om bidraget av automobilskattemedel till vägförbättringar för instundande budgetår kan hållas vid ungefär samma totalsumma som innevarande år, får detta anses vara tillfredsställande och icke ägnat att inge farhågor, att nödvändiga arbeten skola behöva eftersättas av brist på medel. Det avgörande är, enligt vår mening, att ökningen av bilskattemedlen kommer underhållet till godo genom erforderlig höjning av bidragsprocenten, så att de väghållningsskyldiges bördor på grund av automobiltrafiken bli lättade.

Av i propositionen intagen redogörelse för fördelningen av under budgetåret 1927—1928 influtna automobilskattemedel framgår, att vägdistriktens direkta väghållningsbidrag efter 20 proc. å verklig kostnad uppgick till i runt tal 5,105,000 kronor. Verkliga underhållskostnaderna för sommar- och vinterväghållning under år 1927 för distrikt, vars samtliga vägar övertagits till underhåll medelst vägkassan, belöpte sig alltså till omkring 25,525,000 kr. Enligt departementschefens meddelande (sid. 7 prop.) lära från och med den 1 januari 1928 vägar med en uppskattad underhållskostnad av omkring 2,440,000 kr. övertagits till underhåll medelst vägkassan. Under förutsättning att den verkliga kostnaden omedelbart efter övertagandet icke blir avsevärt högre än den uppskattade, skulle alltså den underhållskostnad, för vilken bidrag av 1929—1930 års automobilskattemedel kommer att utgå, belöpa sig på omkring 28,000,000 kr. I varje fall är detta den enda siffra, man kan sluta sig till av kungl. propositionen, då hela kostnaden för vägunderhåll m. m. för år 1928 beräknas till 36,000,000 kr., men dylikt bidrag enligt propositionen bilagt förslag till förordning om fördelning av automobilskattemedel icke skall utgå till vägdistrikt, vars samtliga vägar icke blivit övertagna. Sedan av de 42,000,000 kr., vartill instundande budgetårs automobilskattemedel av Kungl.

Maj:t beräknats, 5,400,000 kr. undantagits för bidrag enligt 60 § väglagen, 7,320,000 kr. tilldelats städerna och såsom utjämningsandel avsatts en summa av 4,392,000 kr., uppgår återstående andel för landsbygden till 24,888,000 kr. I fall bidraget till underhåll m. m. för övertagna vägar i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag fixerades till 30 proc. av verkliga kostnaden, skulle vägdistriktens direkta väghållningsbidrag uppgå till 8,400,000 kr. och såsom länens ordinarie andelar återstå 16,488,000 kr. Sistnämnda summa skulle från föregående år således ökas med i runt tal 2,259,000 kronor.

Emellertid torde, såsom redan framhållits, starka skäl tala för en betydande höjning av vägdistriktens direkta väghållningsbidrag, under det att bidraget till förbättringar m. m. (länens ordinarie andelar) bör kunna anses tillräckligt även om dess slutsumma för närvarande kommer att stanna vid ungefärligen det belopp, som utgått under sistlidet år.

Med hänsyn till den andel automobilismen har i vägarnas slitning och de anspråk, som på grund av denna trafik ställas på vägarna, synes det av Kungl. Maj:t föreslagna bidraget vara otillräckligt. Statens bidrag till vägunderhållet sattes 1891 till 10 proc., 1907 till 15 och 1919 till 30 proc., 1926 tillkom ett bidrag av 10 proc. av automobilskattemedel, vilket 1927 höjdes till 20 proc. och 1928 till 25 proc., varvid dock är att märka att från och med 1927 hälften av statens bidrag även utgår av automobilskattemedel. Tager man i betraktande omfattningen av automobiltrafiken och den omständigheten, att de väghållningsskyldige för sitt rent personligen ökade utnyttjande av vägarna betala sin andel av automobilskattemedlen, vare sig detta sker direkt eller indirekt såsom trafikanter, godsemottagare eller dylikt, lär man knappast kunna komma till annat resultat än att under nuvarande förhållanden kostnaderna för vägunderhållet till minst 70 proc. böra täckas genom anslag av staten och av automobilskattemedel, ty om man beräknar att tre fjärdedelar av kostnaderna förorsakas av biltrafiken, håller man sig avgjort i underkant.

Undersöker man möjligheterna att höja bidraget från av Kungl. Maj:t föreslagna 30 proc. till 40 proc., kan man icke undgå att lägga märke till den relativt stora summa, som enligt propositionen skulle av Kungl. Maj:t disponeras såsom utjämningsandel. Denna har från föregående år ökat med i runt tal 980,000 kr. och skulle nu komma att uppgå till 4,392,000 kr. Utjämningsandelen utgick ursprungligen med 20 proc. av landsbygdens totala andel men sänktes 1926 till 15 proc., antagligen med hänsyn till den starka ökningen av skattemedel. Det synes som om det nu skulle vara skäligt att minska utjämningsandelen till 12 proc., varvid den dock skulle komma att uppgå till i runt tal 3,513,000 kr. mot omkring 3,411,000 kr. under nästföregående år. Efter avdrag av 12 proc. till utjämningsandel, återstår en summa av i runt tal 25,766,000 kr. Fixeras väghållningsbidraget till 40 proc. och beräknas verkliga underhållskostnaden för övertagna vägar till 28,000,000 kronor, åtgår härför en summa av 11,200,000 kr., och såsom länens ordinarie

andelar återstå 14,566,000 kr., vilken senare summa innebär en höjning från föregående år av i runt tal 337,000 kr. Måhända kunde det dessutom vara befogat att något minska den summa, som jämlikt 3 § 2 mom. bilskatteförordningen enligt Konungens förordnande må användas till understödjande av forsknings- och undersökningsarbeten för vägväsendet. Denna summa, som utgår av utjämningsandelen och före 1927 utgjorde högst 1 proc. men numera $\frac{1}{2}$ proc. av landsbygdens totala andel, kommer för nästkommande år om den fullt utnyttjas att belöpa sig till omkring 146,000 kr. mot 114,000 kr. föregående år.

Såsom torde framgå av här anförda beräkningar, synes höjning av underhållsbidraget till 40 proc. icke behöva möta betänkligheter med hänsyn till önskvärdheten av att tillräckliga medel stå till förfogande för förbättringsarbeten o. d. Länens ordinarie andelar skulle t. o. m. ökas med ej mindre än 478,000 kr. jämfört med departementschefens beräkning, varför detta ändamål bör bli väl tillgodosett. Visserligen vinnes denna höjning delvis på bekostnad av utjämningsandelen, men då den sistnämnda trots detta ökas med över 100,000 kr., bör den likväl bli fullt tillräcklig för sitt ändamål.

I förbigående har redan antytts, att ett visst procenttal för underhållsbidraget icke gärna kan fastslås för längre tid än ett år i sänder, så länge automobiltrafiken fortfar att öka i mera avsevärd grad, då automobiltrafikens procentuella andel i underhållskostnaderna därigenom år för år stiger. Vi anse det riktigt, att i den mån automobilskattemedlen ökas bidragsprocenten samtidigt höjes till vägunderhållet, exempelvis enligt den normen, att av landsbygdens totala andel av automobilskattemedel skola, sedan utjämningsandelen frändragits, 50 proc. avdelas till väghållningsbidrag och 50 proc. fördelas mellan länen i förhållande till influtna bilskattemedel, vilken norm i huvudsak borde bibehållas, till dess underhållsbidraget stigit till 50 proc. av kostnaden, varefter ny avvägning torde böra ske. Vårt yrkande går alltså ut på att riksdagen måtte i princip uttala sig för en dylik fördelning av automobilskattemedlen.

Med stöd av det anförda få vi hemställa,

att riksdagen med anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 34 måtte antaga följande förordning om ändrad lydelse av 3 § i förordningen den 28 maj 1926 (nr 161) om fördelning av automobilskattemedel.

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

3 §.

1 mom. Av landsbygdens andel av skattemedlen fördelas åttioåtta 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 byggande av väg.

Till grund — — — — förklaras förverkad.

b) Vad av omförmälda åttioåtta procent återstår skall tillgodokomma de särskilda länen i förhållande till de belopp, som influtit i automobilskatt från respektive läns landsbygd, därvid iakttages, att Kalmar läns landstingsområden betraktas såsom särskilda län.

2 mom. Av återstående tolv procent må ett belopp, motsvarande högst en halv procent av landsbygdens andel av skattemedlen, enligt Konungens förordnande användas till understödjande av sådana forsknings- och undersökningsarbeten, som anses i synnerlig grad befrämja ett ändamålsenligt användande av ifrågavarande skattemedel, och återstoden mellan länen fördelas på sätt Konungen förordnar.

Denna förordning skall träda i tillämpning vid fördelning av de under budgetåret 1929—1930 influtna automobilskattemedel.”

Stockholm den 19 februari 1929.

| | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <i>Olof Olsson,</i> Kullenbergsorp. | <i>P. Persson,</i> Trången. | <i>J. N. Svedberg.</i> |
| <i>Jones Erik Andersson</i> i Ovanmyra. | <i>J. Nilsson</i> i Hörby. | <i>M. L. Petersson,</i> Broaryd. |
| <i>Nils Johansson.</i> | <i>Th. Gardell,</i> Gans. | <i>Albin Eriksson.</i> |
| <i>Axel Pehrsson,</i> Bramstorp. | <i>Harald Andersson,</i> Dunker. | <i>Arvid Gardell,</i> Stenstu. |
| <i>Emil Hultman.</i> | <i>Gustav Johanson,</i> Hallagården. | <i>Arthur Heiding.</i> |
| <i>Nestor Hammarlund.</i> | <i>Anton Svensson.</i> | <i>Harald Laurin.</i> |
| <i>Oscar Jonsson.</i> | <i>Herman Andersson.</i> | <i>And. Lindgren.</i> |
| <i>A. J. Johansson,</i> Bro. | <i>C. G. Olsson</i> i Golvvasta. | <i>K. A. Ryberg.</i> |
| <i>Hjalmar Svensson</i> i Grönvik. | <i>P. J. Edberg.</i> | |