

Nr 31.

Ankom till riksdagens kansli den 15 mars 1929 kl. 3 e. m.

Utlåtande 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.

(4:e avd.)

Uti en till riksdagen den 1 februari 1929 avlåten proposition, nr 33, vilken hänvisats till statsutskottets förberedande behandling, har Kungl. Maj:t, under återopande 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 må 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 automobilskattefonder.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till återopade statsrådsprotokollet.

I anledning av förevarande proposition har herr *O. Olsson* i Kullenbergs-torp *m. fl.* i en inom andra kammaren väckt, till statsutskottet hänvisad motion, nr 354, hemställt, att riksdagen måtte, vid bifall till Kungl. Maj:ts proposition nr 33 angående bidrag till bestridande av kostnaderna för vissa jämlikt kungörelsen den 23 maj 1924 (nr 318) vidtagna anordningar, besluta sådan ändring i Kungl. Maj:ts förslag, att bidraget för varje särskilt fall må begränsas till högst hälften av den kostnad, för vilken bidraget utgår.

I fråga om de skäl, motionärerna anfört till stöd för sin framställning, får utskottet hänvisa till motionen.

För att erhålla såvitt möjligt enhetliga, efter den tilltagande automobiltrafiken å vägarna anpassade bestämmelser utfärdade Kungl. Maj:t den 23 maj 1924 kungörelse (nr 318) angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg. Med uppsättande av föreskrivna varningsmärken medgavs sedermera uppskov till den 1 oktober 1925 och med genomförandet av övriga i kungörelsen föreskrivna säkerhetsanordningar beviljades anstånd till den 1 oktober 1926, utom i vad angick korsning mellan järnväg och enskild väg, i vilket

avseende anståndet utsträcktes till den 1 oktober 1927. Enligt berörda kungörelse åligger det järnvägs innehavare att i enlighet med närmare angivna bestämmelser vid korsning i samma plan mellan järnväg och väg dels uppsätta och i fullgott skick underhålla varningsmärken och i förekommande fall säkerhetsanordningar, dels ock fullgöra viss bevakning. I kungörelsen utsäges emellertid, att vad sålunda förordnats icke har avseende å frågan, vem som slutligen skall vidkännas kostnaderna för vidtagande av omförmälda åtgärder.

Inom kommunikationsdepartementet utarbetades i början av år 1928 en *promemoria* angående täckande medelst automobilskattemedel av kostnader för de i nämnda kungörelse den 23 maj 1924 föreskrivna anordningar.

Över promemorian infordrades yttranden från samtliga länsstyrelser, järnvägsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter Svenska järnvägsföreningens hörande.

I detta sammanhang må jämväl nämnas, att *överrevisorerna* för granskning av statens trafikerade järnvägars samt statens järnvägsbyggnaders räkenskaper och förvaltning för år 1927 i sin i september 1928 avgivna berättelse beträffande nu ifrågavarande kostnader, med hänsyn till de icke obetydliga belopp, som här vore i fråga, framhållit önskvärdheten ur statens järnvägars synpunkt av att spörsmålet om kostnadernas slutliga bestridande snart vunno sin lösning och att därvid statsbaneföretaget icke betungades med utgifter, som hänförde sig till de med automobilismens starka utveckling ändrade förhållandena med avseende å vägtrafiken.

I utlåtande häröver har järnvägsstyrelsen kraftigt understrukit detta uttalande av överrevisorerna.

I skrivelse den 13 oktober 1928 till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet hava de jämlikt av Kungl. Maj:t givet bemyndigande den 18 november 1927 tillkallade *järnvägsekonomisakkunniga* framlagt förslag angående täckande av kostnaderna för vissa anordningar vid korsning mellan järnväg och väg ävensom hemställt, att ärendet måtte bringas till avgörande vid 1929 års riksdag.

Över järnvägsekonomisakkunnigas förslag hava yttranden avgivits av överståthållarämbetet, samtliga länsstyrelser, järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, Svenska järnvägsföreningen, Svenska vägföreningen, Svenska vägstyrelsernas förbund och Kungl. automobilklubben. De myndigheter, vilka förut avgivit yttranden över ovannämnda inom kommunikationsdepartementet utarbetade promemoria, hava nu i stort sett vidhållit sina däri gjorda uttalanden. Beträffande frågan, huruvida bidrag av automobilskattemedel över huvudtaget borde utgå för ändamålet, har Svenska vägstyrelsernas förbund ställt sig avvisande.

Departementschefen har i ärendet anfört följande:

»De säkerhetsanordningar, som järnvägarna blivit ålagda utföra enligt kungörelsen den 23 maj 1924, hava i stort sett betingats av automobiltrafikens kraftiga utveckling. Det synes vid sådant förhållande uppenbart, att det ej

kan anses med rättvisa och billighet förenligt, att järnvägarna själva skola slutligen alltigenom vidkännas de i förevarande hänseenden uppkomna kostnaderna. I kungörelsen har jämväl uttryckligen stadgats, att densamma icke har avseende å frågan om kostnadsfördelningen.

Det i omförmälda promemoria framlagda förslaget kan icke göra anspråk på att utgöra en ur teoretisk synpunkt uttömmande lösning av förevarande spörsmål. En sådan lär icke kunna åstadkommas utan en invecklad lagstiftning, vilken dock näppeligen skulle kunna givas retroaktiv verkan. Att ovan berörda förslag emellertid är ägnat att tillgodose ett starkt behov, framgår av det alldeles övervägande gillande, varmed det mottagits av de myndigheter och övriga vederbörande, som yttrat sig.

De i kungörelsen avsedda anordningarna bestå i dels uppsättande av s. k. kryssmärken, dels anordnande, allt efter olika förhållanden, av grindar eller bommar med bevakning, ljussignaler och ringklockor.

I avseende å kryssmärkena anser jag, i likhet med vad i promemorian uttalats, någon ersättning ej böra ifrågakomma. Likaledes delar jag den i promemorian uttalade uppfattningen, att järnvägarna själva böra få vidkännas kostnaderna för de anordningar av ifrågavarande slag, som medföra besparing i bevakningskostnader. Det må erinras, att, — — — — — järnvägsstyrelsen förklarar sig icke vilja ifrågasätta att erhålla ersättning för sistnämnda kostnader.

Beträffande övriga anordningar synes det skäligt, att ersättning utgår i den mån de orsakats av vägintrasset. Härvid torde man hava att välja mellan det i promemorian föreslagna förfaringsättet att i varje särskilt fall uppskatta järnvägsintressets och vägintrasset andelar i kostnaderna eller att, såsom i en del yttranden föreslagits, verkställa fördelningen efter en på förhand bestämd kvot. Sistnämnda förfarande skulle onekligen medföra en betydande förenkling av ersättningsärendenas handläggning. Med hänsyn till den växlande anpart, som i de särskilda fallen torde komma på respektive intressen, synes ett sådant summariskt förfarande, hur lämpligt det i och för sig må vara, knappast vara ur rättvisans synpunkt tillfredsställande. Även om det får antagas, att järnvägsintressets och vägintrasset andelar skola visa sig i allmänhet stanna omkring proportionen 1:2, torde det vara påkallat, att möjlighet till justeringar hålles öppen och att alltså prövningen sker från fall till fall. Hos Kungl. Maj:t torde dock ersättningsfrågorna böra om möjligt avgöras på en gång för större grupper.

I ett utlåtande har ifrågasatts, att den del av kostnaden för säkerhetsanordning, som beräknades falla å vägintrasset, ej skulle helt gäldas av automobilskattemedel utan till någon del, exempelvis en tredjedel, av de väghållningsskyldiga. I vanliga fall anses det ju av synnerlig vikt, att de väghållningsskyldiga själva få vidkännas viss andel i väghållningskostnaden, för att ej sparsamhetsintresset skall slappas. Samma skäl föreligger ej här, då det är järnvägens innehavare, som under vederbörlig kontroll har att ombesörja arbetet och väl i regel får själv vidkännas någon del av kostnaden. Skulle i något fall onödigt dyrbara anordningar hava kommit till användning, lär det lätteligen observeras vid ärendets prövning och bidraget i motsvarande mån nedsättas. Vidare måste hållas i minnet, att syftet med förevarande förslag är att genom godvilliga uppgörelser undvika rättegångar, och dylika uppgörelser underlättas uppenbarligen i hög grad, om, på sätt jag vill förorda, väginträsenternas andel av kostnaderna helt täckes av automobilskattemedel. Som villkor för utbekommande av kostnadsbidrag bör uppställas, att järnvägen avger förbindelse att avstå från anspråk på ersättning av vederbörande väginträsentter.

Enligt promemorian skulle bidrag utgå även för anordningar vid korsningar med enskild väg, som allmänligen befares. I de flesta fall torde dessa anordningar hava orsakats av automobiltrafiken. Det synes skäligt att, då så är fallet, bidrag av automobilskattemedel får utgå i enahanda omfattning som för anordningar vid korsning med allmän väg. Såsom i promemorian framhållits, är detta också påkallat såväl med hänsyn till svårigheterna att utfå någon del av kostnaderna hos intressenterna i den enskilda vägen som för en rättvis fördelning mellan vägintrössenterna inbördes av deras kostnadsandel.

Vad i övrigt beträffar den omfattning, vari bidrag av automobilskattemedel bör beredas, synes bidraget böra begränsas till att avse engångskostnaderna för sådana anordningar enligt berörda kungörelse den 23 maj 1924, som betingats av förhållandena vid tiden för kungörelsens ikraftträdande. Icke minst i betraktande av den till sin storlek mycket ovissa statsutgift, som en vidsträcktare rätt till ersättning skulle innebära, samt svårigheten att med bestämdhet kunna påräkna, att medel härför skola finnas tillgängliga, torde det vara lämpligt att stanna vid den nu föreslagna gränsen.

De närmare bestämmelserna angående förfarandet torde få ankomma på Kungl. Maj:t att meddela. För ingivande av ansökning om bidrag torde viss tid böra utsättas. Det torde lämpligen kunna föreskrivas, att sådan ansökning, ställd till Kungl. Maj:t, skall vara ingiven till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen före den 1 januari 1930.

Enligt den i promemorian verkställda kostnadsberäkningen antogs det till fördelning mellan väginträset och järnvägsintresset ifrågakommande beloppet, omkring 2,450,000 kronor, komma att med omkring två tredjedelar eller i runt tal 1,600,000 kronor falla på väginträset. Häremot har en länsstyrelse samt järnvägsstyrelsen gjort gällande, att säkerhetsanordningarna framkallats av automobiltrafiken i högre grad än den sålunda beräknade kostnadsfördelningen utmärkte, i följd varav den å väginträset fallande kostnadsandelen alltså skulle hava beräknats för lågt. I enahanda riktning har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uttalat sig. Såsom redan i förenämnda promemoria antytts, lär det icke vara möjligt att på förhand bilda sig en säker uppfattning i förevarande avseende.

På sätt i promemorian föreslagits, torde ifrågavarande kostnadsandel, i den mån den avser korsning å stads område och således skall täckas av städernas andel i automobilskattemedel, böra utgå av utjämningsandelen. I fråga om anordning vid korsning å landsbygden torde den böra utgå ur vederbörande läns automobilskattefond. Skulle därvid något läns fond i högre grad betungas, lär det, såsom i promemorian anförts, skälig hänsyn därtill få tagas vid utjämningsandelens fördelning. Enligt verkställda beräkningar torde av de under budgetåret 1929/1930 inflytande automobilskattemedlen på städernas utjämningsandel komma 1,464,000 kronor och på länens automobilskattefonder 14,088,000 kronor. Landsbygdens utjämningsandel beräknas komma att uppgå till 4,392,000 kronor. Därest väginträsets andel i nu berörda kostnader skulle komma att väsentligt överstiga vad som beräknats eller eljest medföra en med hänsyn till övriga ändamåls behöriga tillgodoseende för stark belastning av ifrågavarande medelstillgångar, lär den utvägen få anlitas att fördela kostnaderna på flera år, något som även kan bliva nödvändigt på den grund, att prövningen av ifrågavarande ärenden måste taga en avsevärd tid i anspråk.

För genomförandet av nu ifrågasatta åtgärder synes ändring av gällande förordning om fördelning av automobilskattemedel icke vara erforderlig.»

Medan i den inom kommunikationsdepartementet tidigare uppgjorda memorian ifrågasatts, att järnvägsintressets och vägintrassets andelar i kostnaderna för ifrågavarande säkerhetsanordningar skulle utgå efter en verkställd uppskattning i varje särskilt fall, har i en del avgivna yttranden föreslagits, att fördelningen skulle verkställas efter en på förhand bestämd genomsnittlig beräkningsgrund. Vid sitt ståndpunkttagande till frågan har departementschefen framhållit, att även om det finge antagas att järnvägsintressets och vägintrassets andelar i allmänhet skulle stanna omkring proportionen 1:2, det dock syntes påkallat att möjlighet till justeringar hölles öppen och att alltså prövningen skedde från fall till fall, varvid dock ersättningsfrågorna borde om möjligt avgöras på en gång för större grupper.

Utskottet vill för sin del tillstyrka, att automobilskattemedlen må tagas i anspråk för nu angivna ändamål. Det hade tvivelsutan varit önskligt, att de grunder, efter vilka ifrågavarande bidrag från automobilskattemedel skall beräknas, kunnat erhålla en klarare utformning än det i propositionen framlagda förslaget innebär. Såsom jämväl framhållits i den i ämnet väckta motionen, synes det dock synnerligen svårt att komma fram till några mera bestämda normer för dessa bidrags beviljande.

I motionen har nu yrkats den ändring i Kungl. Maj:ts förslag, att bidraget av automobilskattemedel för varje särskilt fall må begränsas till högst hälften av den kostnad, för vilken bidraget utgår. Utskottet har emellertid funnit sig icke böra frångå den i propositionen angivna norm, efter vilken ifrågavarande kostnader i allmänhet skola fördelas mellan järnvägsintresset och vägintrasset, och får alltså avstyrka bifall till motionen.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställer utskottet,

att riksdagen må, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande proposition och med avslag å den av herr Olsson i Kullenbergstorp m. fl. i ämnet väckta motionen (II: 354), 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 må utgå bidrag enligt de i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 1 februari 1929 förordade grunder, beträffande säkerhetsanordningar vid järnvägskorsningar å stads område av utjämningsandelen av städernas automobilskattemedel och i fråga om sådana anordningar vid järnvägskorsningar å landsbygden av de särskilda länens automobilskattefonder.

Stockholm den 15 mars 1929.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *S. H. Kvarnzelius*, *A. C. Lindblad*, *Olof Olsson*, *O. Bergqvist*, *J. Nilsson* i Malmö, *C. P. V. Nilsson* i Gränebo, *C. A. Carlsson* i Gävle, *P. A. Dahl*, *K. V. Rydén*, *C. I. Asplund*, *E. A. Lundell* och *O. A. Ernfors*;

från andra kammaren: herrar *A. Wiklund* i Brattfors, *P. Nilsson* i Bonarp, *C. R. Jansson* i Falun, *S. Bengtsson* i Norup, *O. Olsson* i Kullenbergstorp, *L. J. Carlsson-Frosterud*, *P. M. Olsson* i Blädinge, *O. Nilsson* i Örebro, *E. G. E. Eriksson* i Stockholm, *A. Danielsson*, *C. A. Anderson* i Storegården och *P. C. Jonsson* i Eskilstuna.

Reservation

av herrar *Nilsson* i Gränebo, *Bengtsson* i Norup, *Olsson* i Kullenbergstorp och *Olsson* i Blädinge, vilka ansett, att utskottet bort tillstyrka den av herr *Olsson* i Kullenbergstorp m. fl. i ämnet väckta motionen.