

Nr 49.

Av herr **Gabrielsson m. fl.**, *angående bestridande med automobilskattemedel av hela kostnaden för omläggning och förbättring av allmänna vägar.*

Enligt nu gällande bestämmelser utgår bidrag av automobilskattemedel till omläggning och förbättring av allmänna vägar som regel med 75 % av kostnaden för arbetena. Undantagsvis beviljar Kungl. Maj:t bidrag av dessa medel med upp till 90 % av kostnaden. Högre bidragsprocent torde knappast hava förekommit.

Att dessa arbeten nästan uteslutande motiveras av motorfordonstrafikens krav på bättre vägar torde vara så klart, att någon sakligt grundad invändning däremot icke kan göras. I alldeles särskilt hög grad gäller detta om de större, mera trafikerade vägarna.

Icke desto mindre nödgas de väghållningsskyldiga bestrida som regel en fjärdedel och minst en tiondel av kostnaden för ifrågavarande arbetens genomförande.

Man kan ifråga om omlägnings- och förbättringsarbetena icke anlägga alldeles samma synpunkter på spörsmålet om fördelningen mellan de väghållningsskyldiga och motortrafiken av kostnaderna, som framtråda då det gäller underhållet av landets allmänna vägar. Beträffande underhållet förhåller det sig givetvis så, att de väghållningsskyldiga hava ett visst direkt intresse av vägarnas vidmakthållande, vilket intresse motiverar ett deltagande i motsvarande mån i bestridandet av kostnaderna för vägarnas underhåll. Ifråga om de arbeten, som utföras för vägarnas förbättrande och uträtning, hava de väghållningsskyldiga såsom sådana icke något dylikt intresse. Endast i mera obetydliga undantagsfall torde något behov för väghållningsdistriktets del av vägomläggningar o. d. kunna påvisas.

Emellertid utövas med den nuvarande ordningen ett visst tryck på de väghållningsskyldiga redan därigenom, att automobilskattemedel finnas tillgängliga för utförande av ifrågavarande, obestridligen ur motorfordonstrafikens synpunkt av behovet påkallade arbeten. Det vore ju icke ekonomiskt riktigt, att de för ändamålet avsatta automobilskattemedlen alltför länge bleve liggande oanvända i länsfonderna. Å andra sidan är det icke heller ekonomiskt riktigt och kan ej anses ur det allmännas synpunkt påkallat,

att de väghållningsskyldiga skola satsa avsevärda belopp för tillgodoseende av intressen, som icke äro deras och för vilkas tillfredsställande andra för ändamålet tillräckliga och med hänsyn till ursprunget mera lämpade medel finnas tillgängliga.

Storleken av det belopp, de väghållningsskyldiga årligen nödgas nedlägga på arbeten av ifrågavarande slag, låter sig approximativt beräknas vid jämförelse med de belopp, som årligen tillföras länsfonderna. Av 1928/1929 års automobilskattemedel tillfördes länsfonderna i runt tal 19 400 000 kronor, av 1929/1930 års medel beräknas i årets sjätte huvudtitel ett belopp av omkring 13 700 000 kronor inflyta till länsfonderna och av 1930/1931 års medel beräknas ett belopp av omkring 16 000 000 kronor utgå till samma ändamål. Om man antager, att bidragsandelen i medeltal uppgår till 80 % eller $\frac{4}{5}$, vilket knappast kan anses lågt räknat, skulle de väghållningsskyldigas tillskott ($\frac{1}{5}$ av kostnaden) sammanlagt uppgå till $\frac{1}{4}$ av nyssnämnda belopp eller ungefär 4 850 000, 3 425 000 respektive 4 000 000 kronor. I själva verket förhåller det sig ju också på det sättet, att de väghållningsskyldiga, under den riktiga förutsättningen att automobilskattemedlen böra fortast möjligt komma till användning för sitt ändamål, måste insätta större och större belopp allt eftersom tillförseln till länsfonderna växer.

Såsom torde framgå av vad här anförts, är det vår avsikt att föreslå, att kostnaderna för ifrågavarande arbeten, vilka kostnader för närvarande uppdelas mellan de väghållningsskyldiga och automobilskattemedlen, framdeles skola helt bestridas av automobilskattemedel.

Häremot torde kunna komma att invändas, att ett bifall till detta förslag kommer att avsevärt fördröja utförandet av alla nödvändiga omlägnings- och förbättringsarbeten på landets vägar. Om de här förut anförda synpunkterna beträffande intresset av arbetenas genomförande godtagas, ligger det ju då närmast till hands att tänka sig en ökning av för ändamålet tillgängliga medel, exempelvis genom någon ökning av bensinskatten, en åtgärd, som kan anses icke oberättigad ur den synpunkten, att motorfordons- trafikerna gör en avsevärd besparing i bensinförbrukning genom vägarnas förbättrande. Det torde dock knappast vara nödvändigt att vidtaga en höjning av skatten å bensin eller någon annan av de å nämnda trafik lagda skatterna. Enligt en av överstelöjtnanten Ingemar Petersson i skrivelse till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet under sistlidna höst i annat sammanhang framlagd utredning finnes nämligen tillgänglig en ständig fond av automobilskattemedel, enligt överstelöjtnant Petersson för det dåvarande uppgående till omkring 55 miljoner kronor. Det synes oss vara en möjlig lösning av frågan, att medel ur denna fond användas till ökning av de för utförande av förenämnda arbeten tillgängliga medlen till behöfligt belopp.

I varje fall böra de väghållningsskyldiga icke vidare nödgas årligen utbetala miljonbelopp för ändamål, som ligga på sidan om deras intressen.

Under återopande av vad som här anförts, få vi sålunda hemställa,

att riksdagen ville hos Kungl. Maj:t hemställa om sådan ändring av Kungl. Maj:ts kungörelse den 10 augusti 1928 (nr 327) angående statsbidrag till allmänna vägars byggande m. m., att kostnaden för utförande av här förut omnämnda vägarbeten kommer att helt bekostas av automobilskattemedel, eller vidtaga de andra åtgärder, som för vinnande av samma syfte kunna befinnas erforderliga.

Stockholm den 17 januari 1930.

Nils Gabrielsson.

Fritiof Gustafson.

M. Svensson.

Ernst Lundell.

Uno Wikström.

J. A. Stenberg.
