

## Nr 19.

Av herr Lindley, om avslag å Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen upptagna förslag om viss ändring i förordningen om fördelning av automobilskattemedel.

Kungl. Maj:t har i årets statsverksproposition, 6:te huvudtiteln, föreslagit en generell höjning av det direkta bidraget av automobilskattemedel till vägunderhållet i de vägdistrikt, där underhållet utföres genom vägkassan, d. v. s. i praktiskt taget samtliga vägdistrikt i hela riket, då ju naturaunderhåll numera endast förekommer i ett mindre antal ö- och skärgårdsdistrikt. Detta bidrag, som enligt föregående års riksdagsbeslut utgår med 45 % å verkliga kostnaden, skulle enligt Kungl. Maj:ts förslag höjas till 50 %. Till vägunderhållet utgår dessutom enligt 60 och 76 §§ väglagen ett statsbidrag med 30 %. Hälften av detta bidrag tages av automobilskattemedel, vadan underhållsbidraget i realiteten enligt Kungl. Maj:ts förslag skulle utgå med

65 % av automobilskattemedel,

20 % „ vägskattemedel och

15 % „ statsmedel

mot nuvarande 60, 25 och 15 % respektive.

En jämförelse med distriktens nuvarande egna underhållskostnader och samma kostnader vid tiden före bilismens genombrott ger vid handen, att vägdistriktet i medeltal redan erhållit full ersättning för de kostnader, som förorsakats av den ökade trafikens vägsplitage. Distriktens egna kostnader för år 1919 uppgingo till 12,45 milj. kronor. Statsbidraget för nämnda år utgick med 3,5 milj. kronor å en total underhållskostnad av 15,95 milj. kronor. Underhållskostnaden för år 1931 beräknas i statsverkspropositionen till 45,0 milj. kronor. Distriktens egen andel i nämnda kostnad skulle bli i runt tal 11,25 milj. kronor (25 % å 45 milj.) enligt nuvarande bestämmelser och 9,0 milj. kronor (20 % å 45 milj.), om Kungl. Maj:ts förslag om ytterligare 5 % höjning av underhållsbidraget vinner riksdagens godkännande. En jämförelse mellan innevarande år och år 1919 försvåras visserligen därav, att statsbidraget för sistnämnda år utgick efter uppskattad och ej såsom nu är fallet efter *verklig* kostnad samt därigenom att penningvärdet då var ett annat. Uppskattningarna voro emellertid i allmänhet av gammalt datum — först åren närmast efter 1919 synas nyuppskattningar ha blivit utförda i större utsträckning — och underhållskostnaden torde sålunda nämnda år ännu ej ha rönt något nämnvärt inflytande av vare sig ökad trafik eller penningvärdets fall. Det angivna beloppet för distriktens egen kostnad år 1919 borde därför ökas vid jämförelse med nuvarande egen kostnad. Om hänsyn sålunda tages till penningvärdets förändring.

torde vägdistrikten för närvarande vara mera gynnade ifråga om vägunderhållet än den direkta jämförelsen mellan år 1919 och år 1931 angiver.

Av en undersökning rörande vägskattens variationer under det senaste årtiondet i de län, som först gingo in för väggassounderhåll, synes framgå att vägskatten per fyrk numera ligger i närheten av 1919 års nivå trots att vägförbättringsarbeten numera utföras i betydligt större utsträckning än år 1919. Det kan även förväntas att ytterligare skattesänkningar kunna genomföras, även om nuvarande bidragsprocent bibehålles. Verkningarna av tidigare höjningar av underhållsbidraget ha nämligen ännu ej gjort sig helt gällande.

Någon anledning att av skatteskäl ånyo vidtaga en *allmän* höjning av underhållsbidraget synes sålunda ej förefinnas. Däremot torde det vara ostridigt, att skattebördan fortfarande drabbar de väghållningsskyldige synnerligen ojämnt i olika distrikt och län. En utjämning av vägskatten synes sålunda vara önskvärd, i synnerhet som trafiken numera icke har samma lokala karaktär som tidigare. En utjämning kan tänkas ske genom ett högre underhållsbidrag till huvudvägarna än till bivägarna, men denna fråga torde böra göras till föremål för närmare utredning. Därvid bör undersökas *dels* hur en skatteutjämning mellan olika distrikt och län lämpligen bör kunna genomföras och *dels* hur vägbördan rättvisligen bör fördelas på de olika intressenterna och skatteobjekten. En generell höjning av underhållsbidraget, varigenom detta bidrag skulle bli så högt som 80 %, är ägnat att försvåra en dylik önskvärd utjämning av vägskatten. Vidare torde Kungl. Maj:ts förslag i viss mån innebära ett föregripande av pågående kommittéutredning rörande olika till vägväsendet hörande frågor.

En höjning av underhållsbidraget av automobilskattemedel, som måste medföra en motsvarande minskning av anslagen till vägförbättringsarbetena, medför även andra konsekvenser av mycket betänklig art. Dels äro de till dylika arbeten tillgängliga medlen synnerligen knappa i förhållande till behovet, vilket särskilt framgått under arbetet med de s. k. flerårsplanernas uppgörande, och dels skulle en reducering av arbetstillfällena medföra ökad arbetslöshet. Detta sistnämnda förhållande synes vara förtjänt att beaktas alldeles särskilt med hänsyn till den stora arbetslöshet, som redan förorsakats av den nu rådande depressionen. Det kan i detta sammanhang påpekas, att många vägdistrikt med hänsyn till arbetslösheten och nödvändigheten av vägförbättringar redan med egna förskottsmedel — i de flesta fall upplånade — genomfört större eller mindre del av de vägarbeten, som enligt den s. k. flerårsplanen för åren 1931—1933 bli va anslagsberättigade under dessa år. Om dessa distrikt skulle bygga i takt med anslagen av stats- eller automobilskattemedel, skulle allt vägarbete få ligga nere under de närmaste ett, två eller tre åren. Situationen förbättras visserligen av det av Kungl. Maj:t i dagarna fattade beslutet om förskottsbetalning av bilskattemedel, varigenom 1932 års anslag till vägförbättringar till stor del bli va tillgängliga redan under innevarande år. Denna förbättring i läget på vägarbetsmarknaden är dock endast tillfällig och inverkar ej på förhållandena

under år 1932, d. v. s. det år, då verkningarna av en höjning av underhållsbidraget enligt Kungl. Maj:ts förslag göra sig gällande.

Länsfonderna för förbättringsarbetena uppgingo

under budgetåret 1927—1928 till 17,5 milj. kr.,

„ „ 1928—1929 „ 19,47 „ „ och

„ „ 1929—1930 „ 13,46 „ „ .

Enligt Kungl. Maj:ts proposition beräknas länsfonderna för budgetåret 1930—1931 till 12,25 milj. kronor och för budgetåret 1931—1932 till 13,45 milj. kronor. Därest nuvarande procentsats för underhållsbidraget bibehålles, skulle länsfonderna för budgetåret 1931—1932 stiga till 15,7 milj. kronor.

Det är emellertid icke osannolikt, att länsfonderna i verkligheten bliva mindre för budgetåret 1931—1932 än de av Kungl. Maj:t beräknade. Dels synes underhållskostnaden, som för år 1928 uppgick till 38,0 milj. kronor och för år 1929 till 44,4 milj. kronor, vara väl lågt beräknad för åren 1930 (44,0 milj. kronor) och 1931 (45,0 milj. kronor). Även om stegringen i underhållskostnaden kan förväntas bliva mindre än hittills, är det dock ej troligt, att kostnaden stannar vid de belopp, som Kungl. Maj:t beräknat. Å andra sidan är det ej osannolikt, att bilskattemedlen för budgetåret 1931—1932 uppskattats för högt. Kungl. Maj:t har beräknat detta belopp till 52,0 milj. kronor. (Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och riksräkenskapsverket ha vid sina beräkningar kommit till 50,0 milj. kronor.) Om ökningen å antalet motorfordon antages bliva lika stor under år 1931 som under det gångna året, synes man kunna beräkna, att bilskattemedlen skola komma att uppgå till det av Kungl. Maj:t angivna beloppet.

Med hänsyn till den inträdda depressionen och även med hänsyn till att ökningen måste antagas avsakta i den mån vi närma oss mättningspunkten, synes Kungl. Maj:ts beräkning vara väl optimistisk. Det är sålunda högst troligt, att de till förbättringsarbeten för budgetåret 1931—1932 tillgängliga medlen bliva icke obetydligt mindre än de av Kungl. Maj:t beräknade.

I detta sammanhang bör även erinras om Kungl. Maj:ts förslag om bidrag till lösen av för vägförbättringar erforderlig mark, vilket förslag jämväl är ägnat att minska vägdistriktens egna kostnader med avsevärt belopp. Om detta förslag vinner riksdagens gillande, komma de för de egentliga vägarbetena disponibla medlen att ytterligare reduceras med en eller annan milj. kronor.

På grund av vad jag sålunda anfört får jag hemställa,

att riksdagen i avvaktan på resultatet av 1929 års vägkommittés utredningar icke måtte godkänna det av Kungl. Maj:t i årets statsverksproposition framlagda förslaget till förordning om ändrad lydelse av 3 § 1 mom. förordningen den 16 maj 1930 (nr 161) om fördelning av automobilskattemedel.

Stockholm den 15 januari 1931.

*Ernst Lindley.*