

Nr 490.

Av herrar **Weijne** och **Olson** i Göteborg, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 176, med förslag till förordning om ändrad lydelse av 1 och 2 §§ förordningen den 16 maj 1930 om fördelning av automobilskattemedel.

I kungl. proposition nr 176 har föreslagits ändrade grunder för fördelningen av automobilskattemedel, särskilt innebärande väsentliga beskärningar av städernas andel av dessa medel.

Från automobilskattemedelsfonden skola, innan fördelning sker till städerna, bestridas avsevärda statsbidrag till landsbygdens vägväsen, dels till vägunderhåll och vinterväghållning, dels till vägorganisationen i länen, dels till bygandet av landsvägar och vanliga bygdevägar, tillsammans uppgående till ett belopp av icke mindre än c:a 21.5 miljoner kronor. Först sedan detta betydande belopp undantagits, erhålla städerna sin andel, 20 %, av återstoden. Det ofantligt ökade automobilskattebelopp, som beräknas inflyta under nästkommande budgetår — ökning från 60 milj. under nu löpande år till 80 milj. — kommer härigenom att till allra största delen tillfalla landsbygdens vägväsen. Städernas andel, som för 1931/32 beräknas uppgå till 10.6 milj., kan enligt kungl. propositionen icke antagas för 1932/33 uppgå till mer än 11.7 milj. — en helt obetydlig ökning i förhållande till den totala bilskattens ökning.

Särskilt anmärkningsvärt synes vara, att statsbidraget till byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar nu föreslås skola utgå av bilskattemedel med ett belopp av 5.25 milj. kr. Detta anslag avser ej sådana vägförbättringar, rätningar och förstärkningar, som betingas av biltrafikens hastiga tillväxt, utan byggandet av helt nya vägar. Det avser alltså att tillgodose ett allmänt behov och tjäna endast i andra hand motortrafikens intressen. Att bekosta dessa nyanläggningar med bilskattemedel innebär ett klart avsteg från de grundsatser, som hitintills varit gällande för dessa medels användning och som motiverade bilskattens tillkomst.

Icke heller synes det överensstämma med samma grundsatser, att vägorganisationen i länen skall bekostas av bilskattemedel, och allra minst att de från städerna inflytande bilskattemedlen skola användas för detta ändamål, då ju städerna endast i ett eller annat undantagsfall kunna antagas komma att för sin del få någon nytta av denna organisation.

Vid bedömandet av städernas kostnader för att deras gatu- och vägväsen skall kunna motsvara den moderna motorfordonstrafikens fordringar, bör beaktas, att städerna för nybyggnad och underhåll av gator och vägar helt måste anlita egna skattemedel utan hjälp av statsbidrag. Genom bilskattemedlen hava visserligen städerna fått en god hjälp, men den snabbt växande motorfordonstrafiken har ställt så höga och likaledes snabbt växande fordringar på trafikledernas beskaffenhet, att städerna endast i ringa utsträckning kunnat genomföra de önskvärda omlägnings- och förbättringsarbetena. Dessa ställa sig också förhållandevis mycket dyrbara, i det att även relativt obetydliga breddningar och profiländringar av gator och vägar inom städerna oftast medföra vidlyftiga stadsplaneändringar och markförvärv — i många fall t. o. m. förvärv av hela bebyggda fastigheter — samt dyrbara terrass- och stödjemurar eller andra konstbyggnader. I proposition nr 174 med förslag till ny motorfordonsbeskattning, till vilken proposition departementschefen hänvisar, göres det antagandet, att automobilskattemedlen skulle täcka 60 % av städernas kostnader för de för automobiltrafiken viktiga gatorna och vägarna. Det kan på grund av vad ovan framhållits ifrågasättas, huruvida icke den angivna procentsiffran är antagen alltför hög.

Beträffande den från städerna inflytande automobilskatten föreligger ingen exakt siffra, men giva tillgängliga uppgifter ganska säkra utgångspunkter för ett bedömande. Av den år 1930/31 influtna automobilskatten 51.4 milj. kr. utgör fordonsskatten 17.53 milj., vilket belopp inbetalats av städerna med 8.38 milj. och av landsbygden med 9.15 milj. Av fordonsskatten hava således inbetalats av städerna 48 % och av landsbygden 52 %. Beträffande gummi- och bensinskatten torde jämförelsesiffror knappast kunna anskaffas, men kan det med hänsyn till städernas livliga och intensiva trafik antagas, att väsentligt högre belopp inflyta från städerna än från landsbygden. Ett antagande, att städer och landsbygd bidraga med ungefär hälften vardera till den totala bilskatten, kan icke anses vara en underskattning av landsbygdens andel. Av det 1930/31 influtna bilskattebeloppet hava emellertid städerna endast erhållit 8.8 milj. (17 %), medan landsbygden erhållit 42.6 milj. (83 %). Enligt propositionen skulle nu städerna av totala bilskattebeloppet, 80 milj., endast få 11.7 milj. eller 15 %. Med hänsyn till det förhållandet, att vid automobilskattens tillkomst riksdagens beslut innebar, att städerna skulle få 20 %, är det uppenbart, att städernas andel undan för undan beskrutits.

På grund av vad ovan framhållits skulle det ligga närmast till hands att föreslå, att statsbidraget till byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar allt fortfarande täckes med allmänna skattemedel och icke med automobilskattemedel. Då emellertid det finansiella läget synes bereda svårigheter för genomförandet av ett sådant förslag, synes det i alla händelser vara skäligt, att fördelningen mellan städer och landsbygd sker, innan detta byggnadsanslag å 5.25 milj. frånräknats från automobilskattemedelsfonden och att anslaget utgår från landsbygdens andel, innan denna fördelas på de olika länen. Det belopp, som härvid vore att fördela mellan städer och landsbygd, skulle för 1932/33 uppgå till $58.48 + 5.25 = 63.73$ milj., varav till städerna 20 % med

12.74 milj. och till landsbygden 80 % med 50.99 milj. Städernas andel av totala bilskattebeloppet skulle härvid uppgå till 16 %, således allt fortfarande lägre än motsvarande procent (17 %) för år 1930/31.

Med anledning av vad här ovan anförts hemställes,

att riksdagen måtte besluta sådan ändring av förslaget i kungl. propositionen nr 176, att från de anslag, som i första hand skola bestridas från automobilskattemedelsfonden, undantages anslaget till byggandet av landsvägar och vanliga bygdevägar.

Stockholm den 16 mars 1932.

Josef Weijne.

Erik Olson.
