

Nr 238.

Av herr **Heiding m. fl.**, om höjning av bidraget av bilskattemedel till vägunderhållet.

Genom beslut av 1935 års riksdag höjdes det vägunderhållsbidrag av automobilskattemedel, som utgår vid sidan av det sedan gammalt utbetalade underhållsbidraget å 30 procent, från 45 till 50 procent. Inberäknat sistnämnda 30 procentbidrag är alltså det sammanlagda statliga bidraget till vägarnas underhåll för närvarande 80 procent. Dessutom utgår extra tilläggsbidrag för särskilt skattetyngda vägdistrikt enligt följande grunder:

Vägskatt per vägfyruk	Extra bidrag
28—31 öre	2 %
32—35 »	4 %
36—40 »	6 %
40—45 »	8 %
över 45 »	10 %

Trots den ökning i underhållsbidraget, som skedde i fjol, torde dock vara tämligen allmänt erkänt, att automobiltrafiken ännu bär en ännu ej tillräcklig del av underhållskostnaderna. En trafikräkning nu skulle, med den kännedom man har om resultatet av föregående trafikräkningar och den utökning av automobiltrafiken, som skett de senaste åren, utan tvivel giva till resultat att vägunderhållskostnaden till mera än 90 procent förorsakas av motorfordon. Automobiltrafikens utveckling har som bekant nödvändiggjort en genomgripande omdaning av hela vårt vägväsen med därav följande bördor för de väghållningsskyldiga. Särskilt tyngande äro de alltjämt stegrade kostnaderna för vägarnas underhåll. De lokala bördor, som i form av vägskatt falla på de väghållningsskyldiga, äro därför ännu ganska stora. Detta gäller ej endast jordbrukarna utan även distriktens övriga skattebetalare, vilka genom den 1933 beslutade författningsändringen fått åtaga sig en större del av vägskatten. En ytterligare lättnad av den tryckande vägskattebördan torde därför vara påkallad.

Den stegring i bilskattemedlen, som under allra senaste tiden inträtt, utgör också en direkt anledning att nu återigen överväga möjligheterna för att bereda vägdistrikten en ytterligare lättnad i fråga om under-

hållskostnaderna. Enligt statsverkspropositionen ha dessa influtit med 12 miljoner kronor högre belopp än det som beräknats. Under sådana omständigheter finnes det grundade skäl att kraftigt gå in för att lätta den hårt tryckande vägskattebördan, vilken särskilt för de mindre bärkraftiga bland de väghållningsskyldiga är ganska betungande.

I detta sammanhang kan man därför ställa sig tveksam till den av Kungl. Maj:t föreslagna anordningen att använda 7 miljoner kronor av bilskattemedel till avbetalning av statsskulden, men vi vilja dock inte i detta speciella fall motsätta oss detta av de skäl, som Kungl. Maj:t anfört, och då vi anse att möjligheter till skattelindring för de väghållningsskyldiga kunna erhållas på annat sätt.

Den skattelättnad, som vi tänkt oss föreslå, innebär att bidragsprocenten för vägunderhållet skulle ökas med 5 procent från nuvarande 50 till 55 procent av bilskattemedel. Detta skulle medföra ett ökat anslag på omkring 2,800,000 kronor. Vi vilja dock inte begära detta ökade anslag utan anse att man i stället bör minska anslaget till vägbyggnader. Hittills har byggandet av vägar skett i stor omfattning, och enligt vår mening kan det inte förorsaka allt för stor skada om man nu slår in på ett något långsammare tempo. Under sjätte huvudtiteln har Kungl. Maj:t föreslagit till byggande av vägar ett belopp av 7 miljoner kronor, och detta anse vi utan alltför stora olägenheter kunna minskas.

Dessutom skulle, om vårt förslag godkännes, den nu gällande extra bidragsprocenten till särskilt skattetyngda vägdistrikt kunna sänkas. Härigenom skulle då kunna erhållas ett rätt så betydande belopp av det anslag, som är angivet för detta ändamål. Från båda dessa anslag torde därför kunna bliva tillgängligt det belopp, som erfordras för den av oss begärda skattelättnaden.

På grund av det anförda få vi därför hemställa,

att riksdagen ville besluta att höja bidraget av bilskattemedel till vägunderhållet från nuvarande 50 procent till 55 procent, så att sammanlagda bidragsprocenten blir 85.

Stockholm den 23 januari 1936.

Arthur Heiding.

Erik von Heland.

Joh. Johansson,
Friggeråker.

John Gustavson.

Gunnar Bodin.

Per Andersson.

Alexander Nilsson.

And. Henriksson.