

Nr 134.

Av herrar **Hult** och **Olsson** i Mellerud, om höjning av nu utgående bidrag av bilskattemedel till vägunderhållet.

Utvecklingen av vårt lands vägväsende under de två senaste decennierna ger närmast intrycket av revolution på området i fråga. Den enorma utökningen av motortrafiken på våra landsvägar har tvingat fram en omläggning av vårt vägnät i ett tempo, om vilket man tidigare inte kunnat göra sig en föreställning. Biltrafiken har givetvis därvid fått bidra till täckandet av medelsbehovet och har likaledes fått övertaga den del i vägunderhållet, som tidigare bestreds direkt av statsmedel.

Som en utgångspunkt vid fördelningen av den allmänna vägtungan har man omsider kommit fram till att motortrafiken på våra vägar bör bestrida de kostnader för väghållningen, som den själv förorsakar. Huruvida nu utgående bilskattemedel i närvarande stund motsvara nämnda krav, är naturligtvis svårt att ifrån den icke sakkunniges ståndpunkt med säkerhet bedöma, men det vill nog förefalla sannolikt, att, då en gång den starkt forcerade om- och nyanläggningen av vägnätet hunnit fullföljas och sagda anläggningar sålunda kunna saktas ner i en långsammare takt, tillgängliga bilskattemedel borde bli tillräcklig för detta sitt ändamål. De väghållningsskyldiga på landsbygden ha under denna forcerade vägbyggnadsperiod fått bidra till vägnätets förstärkning och utbyggnad med mycket betydande skattemedel, och även om bilskattemedel under senare år i ökad utsträckning kommit till användning både för vägunderhåll och nyanläggningar, så har å andra sidan vägarbetenas omfattning ökat till sådana dimensioner, att de väghållningsskyldiges totala utskylder i en mångfald vägdistrikt icke kunnat i nämnvärd mån reduceras.

Den enda framkomliga vägen till lättnad i vägskattetungan för landsbyggens väghållningsskyldige är utan tvivel ökande av bidraget från bilskattemedlen till vägunderhållet, och föregående års riksdag tog ju ett litet steg i samma riktning, då den beslöt att låta bilskattemedlen övertaga ytterligare kostnad av 5 % utav nämnda underhåll. Den del, som f. n. bestrides av bilskattemedel, utgör sålunda sammanlagt 85 %.

Det torde dock knappast råda delade meningar om att den kostnad, som orsakas vägunderhållet av annan trafik än biltrafik, i närvarande stund är ganska ringa, och uppenbart är, att den f. n. inte tillnärmelsevis uppgår till de 15 % av vägunderhållet, som allt fortfarande få gäldas av de väghållningsskyldige. En höjning av bilskattemedlens andel till 90 % av vägunderhållets kostnader torde vara ett mycket måttfullt och berättigat krav. För att få medel tillgängliga för ett sådant lättande av vägskattetungan för de väghållningsskyldige (enligt beräkning vid föregående riksdag skulle 5 % av kostnaderna för vägunderhållet utgöra omkring 2,800,000 kr.) utan att i övrigt

rubba väghållningsanslagets slutsumma, torde man kunna överväga minskningar av anslag till nybyggnader av vägar och måhända även anslaget till brobyggnader. Någon minskning i utjämningsbidraget kunde väl likaledes påräknas. Det synes oss förefinnas ännu ett talande skäl för ett saktare tempo i väganläggningar i allmänhet för närvarande. När arbetslöshet inträder på landsbygden äro i många fall vägarbeten av olika slag hart när de enda arbetstillfällen, som äro möjliga att organisera, och under den genomgångna krisperioden har det med hänsyn till det trängande behovet av arbetsanskaffning icke varit möjligt minska takten i väganläggningarna, vilket givetvis också måste få till följd, att vägskatterna — trots ökat bidrag av bilskattemedel — hållits uppe på en alltför hög nivå. Ställningen blir säkerligen densamma, om vi återigen gå emot lågkonjunktur. Med ljus och lykta måste kommuner och andra samhällsorgan söka efter arbetsprojekt, och det torde i många fall betraktas som en förtjänst att under sådana förhållanden ha tillgängliga sådana för landsbygden lätt organiserade arbetsprojekt. Av sagda förhållande framgår ävenledes, att om skattelättnad för landsbygdens väghållningsskyldige överhuvud taget skall komma till stånd och detta måste ske genom en något minskad fart i vissa nyanläggningar för vägväsendets behov, så måste man för densamma välja en tidpunkt, då arbetslösheten inte lägger hinder i vägen för densamma.

Med hänvisning till ovanstående få vi sålunda hemställa,

att riksdagen måtte besluta höja nu utgående bidrag av bilskattemedel till vägunderhållet från nuvarande 55 till 60 procent, vilket tillsammans med det direkta bidraget på 30 procent skulle utgöra ett sammanlagt bidrag av 90 procent.

Stockholm den 21 januari 1937.

John Hult.

C. P. Olsson.