

Nr 200.

Av herrar **Velander** och **Björkman**, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag angående användningen av inkomsterna av automobilskattemedel.

I årets statsverksproposition har chefen för finansdepartementet i bilagan »Inkomster å driftbudgeten» beräknat inkomsterna av automobilskattemedlen för budgetåret 1946/47 till 180 milj. kronor samt föreslagit, att detta belopp upptages å riksstatsens inkomstsida. I samband därmed har förutsetts, att de anslag till vägväsendet för budgetåret, vilka skola avräknas mot automobilskattemedlen, skola hållas inom ramen för angivna belopp.

En granskning av anslagsäskandena till vägväsendet under statsverkspropositionens femte och sjätte huvudtitlar visar, att anslagen till bestridande av de kostnader för vägväsendet, vilka trafiken kan sägas åsamka statsverket, beräknats till sammanlagt 179 824 000 kronor.

Detta betyder sålunda, att inkomsterna av automobilskattemedlen nu äro avsedda att till 100 procent täcka kostnaderna för vägväsendet.

Sedan länge har i vårt land — såsom också föredragande departementschefen framhållit i statsrådsprotokollet till proposition nr 352 till 1945 års höstriksdag — tillämpats den principen, att motortrafiken skall genom särskild beskattning gälda endast den kostnad, som denna trafik orsakar vägväsendet. Departementschefen uttalar vidare: »Visserligen har berörda princip icke kunnat upprätthållas under krigsåren, men anledning torde saknas att vid utformningen av de beskattningsregler, som vid åter inträdande fredsförhållanden böra gälla med avseende å motorfordonstrafiken, tillämpa annan princip än den nyss berörda.»

Även riksdagen har i olika sammanhang starkt understrukit giltigheten av denna princip. Senast skedde detta nästlidna höst i och med riksdagens godkännande av bevillningsutskottets betänkande nr 62 rörande nyss omfördäda proposition nr 352.

I detta betänkande har ock uttryckligen förutsetts, att en utredning skall komma till stånd rörande frågan om »i vilken omfattning vägkostnaderna skäligen skola bestridas genom andra statsmedel än automobilskattemedel». Även om riksdagen sålunda ännu icke bundit sig för storleken av den andel av de totala vägkostnaderna, för vilken automobilskattemedlen skola svara, har likväl städse betonats, att motortrafiken endast skall svara för sin skäligen andel därav.

I årets statsverksproposition har emellertid förutsetts, att motortrafiken skall belastas med hela kostnaden för vägväsendet. Ett riksdagens bifall därtill torde med hänsyn till vad ovan framhållits näppeligen kunna förutsättas.

I detta sammanhang bör även observeras chefens för finansdepartementet uttalande till statsrådsprotokollet i bilagan »Inkomster å driftbudge-

ten» till årets statsverksproposition. Däri framhålles, att utgifterna för vägväsendet under krigsåren väsentligt överstigit de inflytande automobilskattemedlen. Sedan den vid krigsutbrottet förefintliga behållningen i automobilskattemedlens fond förbrukats, har bristen för specialbudgettiteln täckts över budgetutjämningsfonden. Vid utgången av budgetåret 1944/45 utgjordes, såsom framgår av budgetredovisningen, bristen i statens budgetutjämningsfond till icke mindre än 291 milj. kronor av underskott å automobilskattemedlens specialbudget, vilka täckts från budgetutjämningsfonden. Enligt departementschefen är den genom dylika underskott uppkomna bristen i budgetutjämningsfonden att betrakta såsom ett förskott av allmänna skattemedel till vägväsendets finansiering, vilket måste beaktas vid den framtida bedömningen av denna.

Av detta departementschefens uttalande att döma synes denne förutsätta, att bristsaldot på 291 milj. kronor skall helt täckas av inflytande automobilskattemedel.

Härvid torde böra uppmärksammas, att de kostnader för vägväsendet, som föranlett uppkomsten av denna brist, icke till annat än en mindre del torde hava föranletts av den civila motorfordonstrafiken, vilken under krigsåren på grund av kända förhållanden måst undergå en betydande sammantrymning. Enligt undersökning funnos före krigsutbrottet i automobilregistret införda ca 180 000 personbilar, 63 000 lastbilar, 7 800 släpvagnar och 5 100 omnibussar eller tillhoppa 255 900 motorfordon. Motsvarande siffror voro den 1 juni 1945 ca 39 900 personbilar, 38 200 lastbilar, 8 400 släpvagnar och 3 900 omnibussar eller tillhoppa 90 400 motorfordon. Beståndet sistnämnda dag utgjorde sålunda endast ca 1/3 av förkrigs-siffran. Förutsatt att denna minskning av motorfordonsbeståndet medfört en motsvarande minskning av de av motortrafiken föranledda vägkostnaderna, skulle någon automobiltrafikens »skuld» icke hava uppkommit. Så torde dock näppeligen kunna anses hava varit fallet. Frågan härom, alltså om bilismens skäligen andel av den å budgetutjämningsfonden redovisade bristen på 291 milj. kronor, torde därför böra övervägas i samband med den av fjolårets riksdag förutsatta utredningen. I avvaktan härpå skulle väl tills vidare den civila bilismens andel i nämnda brist skäligen kunna beräknas till exempelvis högst 50 procent därav. Klart är nämligen, att den under kriget kraftigt ansvallda militära motortrafiken med dess tunga transporter av olika slag starkt förslitit vägnätet. Det synes därför skäligt, att den uppkomna bristen någorlunda jämnt fördelas på den civila och den militära motortrafiken. Den förra skulle sålunda kunna belastas med högst 150 milj. kronor. Därest någon fördelning icke sker, kommer ju den civila motorismen att genom en särbeskattnings ensam svara för viss del av kostnaderna för vår försvarsberedskap under kriget, vilket icke får förutsättas ha varit meningen.

Beträffande motortrafikens andel av de i statsverkspropositionen upptagna vägkostnaderna å nära 180 milj. kronor kan denna i avvaktan på

den avsedda utredningen icke nu exakt fastställas. Av intresse är emellertid i sådant sammanhang, att motortrafikens andel i vägkostnaderna för 10-årsperioden 1929—1939 procentuellt motsvarade följande tal: 49; 50,5; 47,7; 48,4; 48,5; 49,9; 58,7; 62; 69,5 och 68,1. Med beaktande härav torde i avvaktan på utredningens verkställande kunna räknas med att motortrafiken i fortsättningen skall svara för högst 70 procent av vägkostnaderna. Av det i statsverkspropositionen beräknade beloppet, 180 milj. kronor, skulle sålunda motortrafiken komma att belastas med 130 milj. kronor. Avkastningen av automobilskattemedlen, i den mån densamma eventuellt kommer att överstiga sistnämnda belopp, får då användas till täckning eller amortering av den andel av den å budgetregleringsfonden redovisade bristen till ett belopp av 291 milj. kronor, som skäpligen kan anses böra drabba den civila motortrafiken, ovan beräknad till maximum 150 miljoner kronor.

I händelse vägkostnaderna komma att bestämmas till högre resp. lägre belopp än det i statsverkspropositionen beräknade förutsättes självfallet, att motortrafikens procentuella andel därav skall förbliva densamma.

Vad ovan föreslagits medför som konsekvens att för täckande av vägkostnaderna under budgetåret 1946/47 erfordras ett tillskott på nära 50 milj. kronor av andra medel än avkastningen av automobilbeskattningen. Detta tillskott kan erhållas exempelvis på det sätt, att det belopp, som av automobilskattemedel, på sätt ovan förordats, kommer att disponeras för avbetalning av bilismens å budgetutjämningsfonden redovisade »skuld», återföres till sjätte huvudtitelns anslag till vägkostnaderna.

Ett genomförande av detta förslag kommer sålunda att innebära, att bilismens ifrågavarande »skuld» amorteras med ett belopp motsvarande 30 procent av de beräknade automobilskattemedlen, att 70 procent av dessa medel och 30 procent av andra statsmedel ställas till förfogande för bestridande av de till nära 180 milj. kronor beräknade kostnaderna för vägväsendet samt att underskottet å budgetutjämningsfonden kvarstår oförändrat.

I anslutning till vad sålunda anförts hemställs,

att riksdagen för budgetåret 1946/47 måtte besluta *dels* att 70 procent av de egentliga vägkostnaderna skola avräknas mot automobilskattemedel, *dels* att dessa medel i övrigt skola överföras till budgetutjämningsfonden till nedbringande av såsom bilismens »skuld» å denna fond redovisade 291 milj. kronor, *dels ock* att härav ett belopp motsvarande 30 procent av vägkostnaderna skall överföras från budgetutjämningsfonden till anslagen för vägväsendets kostnader.

Stockholm den 23 januari 1946.

Gustaf Velandér.

Gustaf Björkman.