

Nr 545

Av herr Jönsson i Ingemarsgården m. fl., om utredning rörande avgiftsbelagda trafikaneläggningar.

(Lika lydande med motion nr 448 i Första kammaren)

Staten har sedan länge ansvarat för byggande av allmänna vägar och lämnar bidrag för samma ändamål till enskilda vägar och till gator i väghållande städer. För detta utgår allmänna medel, och det är inte tillåtet att ta upp avgifter för vägnarnas begagnande. Väg- och broavgifter har i äldre tider uttagits, men rätten slopades i 1891 års lag om väghållningsbesvärens utgörande och avgiftsförbudet stadfästes sedan också i 1934 års allmänna väglag.

Vid 1960 års riksdag väcktes motion om utredning rörande avgiftsbelagda trafikaneläggningar. Detta tillstyrktes av tredje lagutskottet, som fann att ett avsteg från vedertagna principer kunde vara motiverat i vissa fall. Utredningsuppdraget anförtröddes 1960 års vägsakkunniga, som 1962 avlämnade ett betänkande om avgiftsbelagda trafikaneläggningar (SOU 1962: 26).

De sakkunniga var i princip mot systemet bl. a. av skälet att man vid vägbyggandet måste ta stor hänsyn till arbetskraftstillgång, prioriteringsgradering och investeringsavvägningar. Gentemot detta kan framhållas att lagutskottet framfört att koncession skulle krävas för ett avgiftsbelagt företag, vilket naturligtvis innebär möjligheter till erforderliga bedömanden av dessa aspekter. I enlighet med sitt uppdrag avlämnade också de sakkunniga ett lagförslag för avgiftsbelagda trafikaneläggningar, tyvärr med begränsningen att ej kunna tillämpas inom stadsplanlagda områden.

Ur trafikanternas synpunkt i allmänhet kan avgiftsvägsystemet knappast te sig tilltalande eftersom för vägändamål avsedda fordons- och drivmedelskatter, som redovisas på bilskattemedlens specialstat, inte helt tas i anspråk. Trots detta kan avgiftsvägsystemet behöva bli föremål för en förnyad prövning då vägväsendet under senare år fått vidkännas så hårda restriktioner att utvecklingen hämmats betänkligt.

Av remissvaren på sakkunnigutredningen framgick att trafikanternas organisationer fann avgiftsbeläggningen motiverad under särskilda förhållanden. För närvarande direktfinansieras vägväsendet, och dagens bilister betalar för många anläggningar med mycket lång varaktighet. Denna är längst för broar och motorvägar, som måste anses kunna begagnas i 30 å 40 år, innan de nedslits. Direktfinansieringen borde därför kunna kombineras med andra fi-

nansieringsmetoder för undvikande av att bilisterna nu till fullo betalar anordningar, som nästa bilistgeneration kommer att ha största nytta av.

Vägsakkunnigas utredning blev kritiserad bl. a. av det skälet, att utländska erfarenheter endast redovisades för USA och Norge, medan avgiftsvägsystemet användes även i bl. a. Italien och Frankrike. Inte minst det italienska systemet kan anses intressant genom att kostnaderna för en tullväg täckts till 40 % genom ordinarie bilskattemedel och 60 % genom privat kapital. Den statliga insatsen har inneburit att avgifterna för vägens begagnande inte behövt bli så stora.

Vi ser det som en brist att icke ha uppgift om de senaste erfarenheterna av avgiftsvägsystemet och en uppfattning om hur det använts i olika länder. Genom de uteblivna investeringsökningarna och den tid det tar att återhämta detta, måste det anses angeläget att få prövat om inte nya finansieringsformer för vägbyggandet kan ifrågakomma.

Italienarna, som nyligen tagit i bruk tullvägen Strada del Sole mellan Milano och Neapel, har därmed använt avgiftsfinansiering för en viktig europaväg. Även om vi kanske inte har anledning att bygga genomgående motorvägsträckor på vårt europavägnät som avgiftsvägar, bör dock vissa avsnitt såsom omfartsleder och stora broar kunna komma i fråga. En blivande öresundsförbindelse kan väl tänkas bli avgiftsbelagd.

Fördelarna med en moderat användning av avgiftsvägsystemet vore att anspråken på väganslag för riksvägnätets utbyggande kunde minska. Därigenom bleve det möjligt att öka insatserna på länsvägnätet, där förstärkningsarbeten för att tillåta 10 tons axeltryck är mycket angelägna.

Den 1965 tillkallade utredningen för översyn av bilbeskattningen har ej fått direktiv att behandla avgiftsbelagda trafikaneläggningar. Vi anser att tilläggsdirektiv bör utfärdas härom.

Med hänvisning till det anförda hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär tilläggsdirektiv till bilskatteutredningen rörande en allsidig utredning om trafikledsfinansiering genom avgiftsbeläggning speciellt för vissa motorvägsavsnitt och för större broar.

Stockholm den 26 januari 1966

Elias Jönsson

Erik Grebäck

Cecilia Nettelbrandt

i Ingemarsgården