

Nr 297.

Av herr andre vice talmannen **Nilsson m. fl.**, i anledning av
Kungl. Maj:ts proposition, nr 199, med förslag till förordning om automobilskatt m. m.

I Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om automobilskatt stadgas beträffande skattemedlens fördelning, att tre fjärdedelar skola tillfalla landsbygden och en fjärdedel städerna. Vägkommissionen har på angivna skäl föreslagit, att skattemedlen skulle uteslutande användas för landsbygdens vägväsende. Efter det svenska stadsförbundet i sitt yttrande över lagförslaget begärt en tredjedel av skattemedlen, hava 1920 års automobilsakkunnige föreslagit 15 %, var-efter slutligen finansministern stannat för att 25 % av skattemedlen skulle tilldelas städerna.

Då vägkommissionen, som väl bättre än någon annan ägt förutsättningar att allsidigt pröva frågan, föreslagit medlens användning uteslutande för landsbygdens vägväsende torde den haft fullgoda skäl för denna sin mening. Genom att skatten oavkortad användes på av vägkommissionen föreslaget sätt skulle vårt svenska vägväsende få ett handtag, som kanske aldrig mer yppar sig, och skulle man kunna äga förhoppning om att en gång i framtiden, då denna skatt säkerligen kommer att stiga till betydande belopp, våra vägar skulle komma att bli jämförliga med exempelvis Danmarks och andra i detta avseende lyckligare lottade länder. Skall däremot skatten till avsevärd del användas inom städerna, kommer detta ej att i nämnvärd grad lända till vägförbättringar, utan endast att minska det belopp, som skall uttaxeras. Städerna äro i varje fall hänvisade till att hålla gator och vägar i gott skick och är det ej heller så värst betungande. Det är en oerhörd

fördel, som tillförsäkrats Sveriges städer i 1734 års byggningsabalk, som fritager dessa från annan väghållningsskyldighet än att hålla vägar och broar inom sitt område. Man tänker sig blott att alla tätare bebyggda platser, som i storlek motsvarade dåtidens städer, blevo befriade från annan väghållning än inom sitt område, vilken orimlig vägtunga som skulle bli till övers för den rena landsbygden. Anledningen till den stora ökningen av stadsbildningar är ju också faktiskt så gott som utslutande att söka i dessa tätare bebyggda samhällenas önskan att komma i åtnjutande av detta städernas privilegium. Denna förmån, att endast sörja för vägarna inom eget område, är särskilt påtaglig i ett glest befolkat land såsom vårt. Det är ju på sitt sätt att bryta mot den uråldriga lagbestämmelsen i byggningsabalken om städerna skulle hava del i allmänna skattemedel för underhåll av sina gator och vägar.

I den motivering svenska stadsförbundet framlagt för sitt yrkande anser sig stadsförbundet hava visat bland annat att städernas väg- och gatunät skulle motsvara 18 % av landsbygdens. Detta har tillgått på så sätt, att man antagit att en tredjedel av landets allmänna vägar vore förbjudna för biltrafik och sålunda ej borde inräknas. Antagandet är ju fullkomligt godtyckligt och helt säkert felaktigt, men det ligger ju nära till hands att fråga varför en så stor del av landets vägar skulle vara otillättna för bilar. Jo, därför att de äro dåliga; för smala; behöva förbättras först. Skulle de måhända ej behöva hjälp av bilskattemedlen? Man skulle kunna kalla sådan motivering, som stadsförbundet här gjort, att »komma av sig vid ingången».

Inom en nära framtid komma säkerligen alla allmänna vägar att befaras av bilar. I den mån bilen blir det allmännaste fordonet komma alla vägar på landet att kräva ökat underhåll. Alla dessa byvägar och enskilda vägar, vilka sammanlagt äro flera gånger längre än de allmänna vägarna, få ju underhållas av brukarna utan tanke på att någonsin erhalla något understöd från det allmänna.

Det får naturligtvis medgivas, att trafikintensiteten å huvudtrafiklederna i städerna är mångfaldigt större än på landsbygden. Det stora flertalet av gator hava däremot oftast ganska ringa trafik och åverkas ej nämnvärt av bilarna då hastigheten är ringa. Den åverkan sådana gator äro utsatta för kan närmast jämföras med enskilda vägar på landet. Huvudtrafiklederna åter måste redan före bilarnas tillkomst byggas för att motstå den tyngsta trafik och den skada de i ett eller annat avseende likväl kunna tillfogas av de allra tyngsta lastbilarna motväges

mer än väl av att ringarne äro av gummi i stället för förut av järn. Exempelvis tuktad sten kan ju aldrig nötas upp av gummiringar. Det är sålunda även oriktigt att såsom stadsförbundet gjort multiplicera hela städernas gatunät med tre för att få jämförelsetal med landsbygdens vägar.

Om sålunda städernas sammanlagda gatu- och väglängd (c:a 3,500 km.) är så obetydlig (c:a 5 %) i förhållande till landsbygdens att detta i och för sig är tillräckligt skäl för den ståndpunkt vägkommissionen intagit till frågan, om skattemedlens fördelning, finnas likväl ytterligare flere andra, som icke synas blivit förut framhållna.

Om automobilen ej framfördes med större hastighet än hästförspända fordon skulle vägslitaget säkerligen bli mindre än förut. Dels äro ju numera praktiskt taget alla bilar försedda med gummiringar och dels äro ju dessa ringar så riktigt dimensionerade, att det relativa vägtrycket i allmänhet endast är en bråkdel av samma tryck från vagnar. Enda undantaget härifrån utgöra kanhända de allra största lastbilar. Detta mer än uppväges dock av att man vid biltrafik är befriad från all åverkan av de järn- eller stålskodda hästarna. Då det likväl är synnerligen påtagligt att nu efter kriget, sedan bilar allmännare kommit till användning, våra vägar undergått en påtaglig försämring, så är detta helt att hänföra till den stora hastighet varmed de i allmänhet framföras. Därvid förhåller det sig ävenledes så, att skadegörelsen tilltar i mångfaldigt större proportion än hastighetsökningen, så att exempelvis åverkan vid 60 km. hastighet är mer än 10 gånger större än vid 20 km. Då vägarna äro torra suges damm och finare söndermalen grus av varje passerande bil upp i luften och föres av vinden bort från vägen och då vägarna äro blöta pumpas grus och sten med vattnet ut i diken. Om man nu besinnar att tillåtna hastigheten i städerna alltid är mindre, oftast ej mer än hälften mot på landsbygden, att i städernas mera trafikerade gator ej ens denna lägre hastighet kan utnyttjas tillfölje trafiktätheten, ideliga gatukrökar etc., att städerna med sitt polisväsende dagligen och stundligen kunna kontrollera att hastighetsgränserna ej överskridas och sammanställer detta med förhållandena på landet, sådana de i verkligheten te sig, så bör man lätteligen förstå, hur orimligt det är att i någon mån jämföra skadegörelsen i städerna mot på landsbygden. Icke är det väl för allmänheten ådagalagt att städernas gator blivit försämrade efter bilarnas tillkomst. Möjligen vissa infartsvägar, men de hava i allmänhet alltid varit åtminstone smutsiga och ofta ganska dåliga,

ehuru det i de flesta fall visar sig om man undersöker saken, att de är precis där landsbygden tar vid som vägarne äro sämre.

På landsbygden åter såväl i vårt land som i alla andra land, där föreskrifter om maximalhastighet finnas, överskrides denna av så gott som alla bilar. Detta är även så lätt att förstå. Någon möjlighet att effektivt övervaka lagens efterlevnad finnes icke och även om en sådan möjlighet finnes, komme det i vårt glest befolkade land att kosta alldeles för mycket och vore det för övrigt illa använda pengar. De kunde bättre användas till vägförbättringar. Någon sådan bil att den ej kan överskrida tillåtna hastigheten existerar knappast; de flesta förmå säkerligen uppnå dubbla maximalhastigheten och mera. Det är ju då både naturligt och mänskligt att när vägsikten är fri en bilist söker vinna tid, helst då det är fråga om längddistanser. Det är emellertid dessa stora hastigheter som hava en synnerlig menlig inverkan på vägarna.

En annan stor förändring av trafikförhållandena som inträtt med bilarnas tillkomst är de långväga transporterne med lastbilar. Det är betydande transporter som nu följa landsvägarna i stället för järnvägarna. Dessa transporter försiggå året runt i alla väder och åstadkomma i jämförelse med privatbilen, som oftast sparas vid dåligt väglag, oerhörd skada å vägbanan. Någon motsvarighet inom städerna till denna avlastning av järnvägarna till landsvägstransport finnes icke. Där ombesörjes ingen annan transport med bilar än som eljest skett med förspända fordon. Invändningen att med fraktsatsernas sänkning även trafiken skall återgå till järnvägarna håller blott delvis streck. Erfarenheten från utlandet bestyrker motsatsen och biltransporten bjuder så många fördelar för vissa slags gods i landets mer tätbebyggda delar att den allt framgent kommer äga bestånd.

Det torde vara tillräckliga skäl anförda för att vägkommissionen sett riktigare på saken beträffande skattemedlens användning.

Den nu föreslagna grunden till fördelningen verkar emellertid synnerligen orättvist icke blott för städerna utan även ock indirekt för landstingsområdena. Om man nämligen forskar i automobilregistret finner man att utav den fjärdedel av bilskattemedlen, som skulle tilldelas städerna, cirka 1,500,000 kronor, tager Stockholms stad ensam ungefär hälften och underhåller därmed alla sina vägar och får säkerligen ändå pengar över. En fjärdedel går till Göteborg, Malmö och ytterligare två à tre större städer, som säkerligen också få det mesta av sina kostnader för vägunderhållet täckta. Återstående fjärdedelen skall fördelas

på landets övriga mer än hundra städer på sådant sätt att i allmänhet ju mindre staden är dess relativt sämre blir den lottad. Så till exempel kan Örebro stad påräkna erhålla 25,000 kronor till underhåll av 13 km. vägar under det att den ej så långt därifrån belägna Filipstad erhåller några hundra kronor att underhålla nära 11 km. Fördelningen till de olika landstingsområdena blir även på ett synnerligen orättvist sätt förryckt till de läns fördel, vilka inom sig hysa mera betydande städer, vilka deltaga i landsting. I förhållande till inom resp. län befintliga allmänna vägar bli Södermanlands och Västmanlands län ungefär tio gånger gynnsammare ställda än Kronobergs eller Gottlands län och 5 till 6 gånger mera gynnade än Jönköpings och Kalmar län. Jönköpings län erhåller nära dubbelt mot Kronobergs län fast det ej är stor skillnad i längden allmänna vägar, tack vare staden Jönköping. Staden Örebro gör, att Örebro län blir $2\frac{1}{2}$ gånger gynnsammare ställt än det intill belägna Skaraborgs län o. s. v. allt med hänsyn tagen till relativa väglängden.

Det har till skäl för att städerna skulle hava del i bilskatten anförts, att, då många bilar inom de större städerna aldrig komma utom staden, skulle det bjuda emot, att av dessa utkräva skatt, som helt skulle tilldelas landsbygden. Som privata personbilar alltid någon gång och förmodligen ofta komma ut på landsbygden skulle det närmast avse hyrverksbilar, fraktbilar o. dyl. Hyrverksägaren ställer sig säkerligen likgiltig till var skatten kommer, då han i varje fall utkräver skatten av den åkande allmänheten. I övrigt bliva bilarna i storstäderna särskilt gynnade genom att skatten till dels skall uttagas genom ringförbrukningen. En bil som så gott som alltid köres å gator av tuktad sten, asfalt, betong o. dyl. beläggning förbrukar icke tredjedelen så mycket ringar, som om den kördes på vanliga vägar, och kan man utan överdrift våga påstå, att bilar inom Stockholms stad slippa undan med halv skatt mot om de körde på vägarna i landsorten, om man tar hänsyn till den tillryggalagda vägen. Bilsportsmän och andra för bilarnas framtid intresserade kunna omöjligen hava någon annan åsikt än att skattemedlen komma till den klokaste användningen på landsortens vägar.

Det rör sig ju för närvarande ej om någon summa som har alltför avgörande betydelse för landets väghållning i sin helhet. Men den har ännu långt mindre betydelse för de betydande budgeter städerna röra sig med. Bilskattefrågan har framförts för att råda bot mot våra hårt

skamfilade landsvägar, ej för att bättra städernas gator och vägar, då rimliga krav ej kunna göras härpå.

På grund av vad sålunda anförts tillåta vi oss hemställa,

att riksdagen, med ändring av vad i propositionen nr 199 föreslagits angående fördelning av automobilskattemedel m. m., måtte besluta att ifrågasvarande skattemedel skola på sätt vägkommissionen föreslagit fördelas mellan väghållningsdistrikten på landet till lindrande av kostnaden för väghållningen.

Stockholm den 3 april 1922.

P. Nilsson
i Bonarp.

John Jönsson,
Boa.

David Norman.

David Pettersson.
