

## Nr 34.

Av herr **Ekman, Carl Gustaf, m. fl.**, om viss ändring i gällande grunder för fördelning av automobilskattemedel.

I årets statsverksproposition, sjätte huvudtiteln, finnes uppfört under punkt 13 ett extra reservationsanslag av 12,000,000 kronor till förbättring och underhåll av för automobiltrafiken viktiga vägar och broar å landsbygden m. m. att direkt utgå av automobilskattemedel. Detta belopp utgör landsbygden tillkommande andel av automobilskattemedel och är enligt hemställan av 1924 års riksdag för första gången upptaget i riksstaten. Anslaget är avsett att disponeras enligt de grunder, som stadgas i kungl. förordningen den 20 juni 1924 om fördelning av automobilskattemedel och kungl. kungörelsen den 21 november samma år med närmare bestämmelser i ärendet. Enligt förstnämnda förordning äger Konungen att av sådana skattemedel, som tillgodokomma länen, årligen bevilja bidrag till förbättring av för automobiltrafiken särskilt viktiga vägar och broar samt till underhåll av sådana av vederbörande vägkassa underhållna vägar och broar, vilkas underhåll av automobiltrafik i synnerlig grad försvåras. I den senare kungörelsen givas vissa administrativa bestämmelser angående sättet och villkoren för erhållande av dylika bidrag. Bland villkoren må särskilt märkas, att vederbörande väghållningsdistrikt i regel måste påtaga sig minst en tredjedel av den enligt upprättad arbetsplan beräknade kostnaden för företaget samt att arbetet skall övervakas och godkännas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Av det anförda framgår, att i gällande grunder för fördelningen av dessa medel förutsattes, att bidrag skola kunna tilldelas vägdistriktet såväl till vägförbättringar som ock på vissa villkor till vägunderhåll men att i båda fallen särskild ansökan med plan och kostnadsberäkning skall ingivas till vederbörande myndigheter samt distriktet självt påtaga sig en motprestation av minst en tredjedel av kostnaden. Beviljandet blir sedan ändock alltid beroende av, huruvida sökandena kunna visa, att den ifrågavarande vägen är för automobiltrafiken särskilt viktig, samt huruvida tillräckliga medel stå till disposition. Den fördelning av automobilskattemedel, som under år 1924 ägt rum, har skett efter ovan relaterade grunder, och ha de beviljade bidragen till övervägande del avsett vägförbättringar och endast i relativt få fall vägunderhåll.

Det sätt, varpå automobilskattemedlen sålunda författningens enligt disponeras, har väckt mycken besvikelse och missnöje hos såväl landets väghållningsskyldige som automobiltrafikanterna. Ej heller står det tillämpade

systemet i god överensstämmelse med de principer, som från sakkunnigt håll framfördes under den förberedande behandlingen av frågan om införandet av beskattningen av motorfordon. Vaghållarna anse, och det med all rätt, att automobilskatten bör till huvudsaklig del användas till att ersätta den merkostnad, som motortrafiken ådrager de vaghållnings-skyldiga, och finna behovet av förbättrat vägunderhåll vara långt mer trängande än i och för sig viktiga vägförbättringar. Även för automobilskattedragarna måste det nu tillämpade systemet för användningen av dessa medel te sig synnerligen otillfredsställande och orättvist, då många av dem knappast kunna förvänta att få någon som helst nytta av de penningar de få bidra till att hopbrunga. Genom de vägförbättringar, som med stora kostnader igångsätts, försättes något hundratal meter här och där i länen i förstklassigt skick, under det att vägarna i allmänhet försummas och underhållet skötes så bristfälligt, att trafiken i hög grad försvåras och fördyras. Då ägarna av motorfordonen få draga den rätt sa dryga skatten, resa de nu med allt större styrka kravet på att vägarna skola hållas i trafikabelt skick, och de hysa förklarligt nog den uppfattningen, att automobilbeskattningen tillkommit just för beredande av ett förbättrat vägunderhåll.

För en sådan uppfattning angående automobilskattemedlens lämpliga och rätta användning finnes även stöd såväl i uttalanden från 1911 års vägkommission som ock i yttranden från åtskilliga korporationer och myndigheter. Vägkommissionen, som ställde sig på den från tendensen i nu gällande författningar helt avvikande ståndpunkten, att automobilskatten utan vidare skulle utdelas till vaghållningsskyldiga till beredande av lättnad i vägunderhållet, anförde som motiv för denna sin uppfattning bland annat följande: »Vad som efter kommissionens mening här egentligen kräver beaktande är däremot den omständighet, att automobiltrafiken sliter de allmänna vägarna i relativt mycket högre grad än den vanliga akdonstrafiken och därigenom åsamkar väggommunerna betydliga merkostnader för *vägunderhållet*. Det synes med skäl kunna från dessa kommuners sida fordras, att automobiltrafiken själv får vidkännas denna kostnadsökning. Häri ligger enligt kommissionens åsikt det huvudsakliga, bärande motivet för ifrågavarande beskattning.» I fortsättningen framhålls vidare, att ifrågavarande beskattning skall hämta sitt berättigande av att automobiltrafiken förorsakar ökad kostnad för vägunderhållet, varföre det vore riktigast att fördela skattemedlen i förhållande till merkostnadens storlek, men i saknad av en fullt rationell grund för en så ordnad fördelning slutade kommissionen som nämnts med att förorda, att medlen fördelades mellan vaghållningsdistrikten i förhållande till dem tillkommande statsbidrag till allmänna vägunderhållet.

Vid framläggande för riksdagen år 1922 av förslaget till automobilskatt återopades i den kungl. propositionen uttalanden av bland andra 1920 års automobilsakkunniga, däri dessa föreslagit, att hälften av skattemedlen

skulle användas till ersättning för merslitning och hälften till vägförbättringar samt att de för vägunderhållets direkta lättande avsedda medlen borde ingå till vägkassan och av vederbörande vägstyrelse disponeras för förbättring av underhållet av de vägar, som av automobiltrafiken väsentligen skadats. Vederbörande departementschef gav i nämnda proposition sin anslutning till uppfattningen om det berättigade i kravet på ersättning för den ökade vägslitningen i följande uttalande: »Då det emellertid numera torde vara till fullo ådagalagt, att automobiler dels på grund av sin stora tyngd och dels på grund av sin stora hastighet i betydligt högre grad än anspannsfordonen verka förslitande på vägarna, finner jag i likhet med vägkommissionen det vara med rättvisa och billighet förenligt, att automobiltrafiken lämnar ersättning för den merkostnad, som nämnda trafik förorsakar landets väghållare för vägunderhållet.» Det särskilda utskott, som behandlade propositionen, yttrade som inledning till den allmänna motiveringen i sitt utlåtande följande: »Automobiltrafikens hastiga utveckling har emellertid medfört stora svårigheter att hålla vägarna i ett tillfredsställande skick. På grund av den starka vägslitning, som föranletts av sådan trafik, har det stundom visat sig hart när omöjligt för väghållarna in natura att fullgöra vägunderhållet. Det förslag till omläggning av väghållningen, som framlagts vid innevarande års riksdag, har till stor del föranletts just av de till följd av automobiltrafiken förändrade förhållandena.»

Av anförda citat, vilka kunde kompletteras med åtskilliga andra, torde framgå, att en enstämmig uppfattning tidigare rätt därom, att automobilskattemedlen borde användas dels och framförallt till beredande av ersättning för den merkostnad, som automobiltrafiken medförde för vägunderhållet, och dels till förbättring av för automobiltrafiken viktiga vägar. Vid utformandet av nu gällande bestämmelser angående fördelningen av dessa medel har dock en märkbar förskjutning till förmån för de rena vägförbättringarna kommit till uttryck. Sannolikt beror detta på att förutsättningarna för en rationell och rättvis fördelning av bilskattemedlen väsentligt rubbades i och med det att väglagsförslaget år 1922 av riksdagen avslogs. Den anordning, som med anledning därav föreslogs för automobilskattens användning, har betraktats som provisorisk och därför måhända ej blivit granskad med tillräckligt hänsynstagande till olika faktorer och intressen. Det torde dock helt säkert dröja ännu några år, innan en ny väglagstiftning hinner genomföras och bilskattemedlen i sammanhang därmed placeras för en rationell användning. Vi anse fördenskull en förnyad prövning av principerna för fördelningen av dessa medel vara behövlig och detta så mycket mer som de nu inflytande beloppen stigit till tredubbla summan mot vad som från början beräknats.

Det belopp, som beräknades inflyta genom automobilbeskattningen, uppskattades år 1922 till 5,000,000 kronor. Genom den enorma ökningen av automobilparken och genom tillkomsten av bensinskatten kan skattebeloppet

för kommande budgetår beräknas till icke mindre än 15,000,000 kronor, ett belopp som sannolikt i fortsättningen kommer att ytterligare ökas. Med hänsyn härtill och med återopande av ovan anförda uttalanden angående avsikten med automobilbeskattningen anse vi, att en förändring i de provisoriskt gällande grunderna för fördelning av den landsbygden tillkommande delen av automobilskattemedlen bör vidtagas i sådan riktning, att vägdistriktet tillförsäkras någon del därav som ett direkt, utan särskild ansökan utgående bidrag till ersättning för av den ökade motortrafiken åsamkad merkostnad för vägunderhållet. Vi våga påstå, att skälen härtill äro ännu mycket starkare nu än för något år sedan, allteftersom motortrafiken tagit större omfattning och vägförstöringen därför på många håll blivit oerhört mycket svårare. Vaghållningsbesväret har verkligen i vissa trakter blivit den tyngsta skattepalagan och särskilt i distrikt, där vägkassan övertagit underhållet, bli de kontanta skatteutgifterna mångstädes synnerligen betungande. Vi bringa i erinran, hurusom vid riksdagbehandlingen av väglagsförslaget år 1922 från skilda håll erkändes det berättigade i kravet på förändringar i grunderna för beräkningen av vägfyrktalet, så att någon lättnad skulle beredas fastighetsägarna. Särskilt framhölls nödvändigheten av att vid en övergång från systemet med vägunderhåll in natura till systemet med vaghållningsbesvärets utgörande helt i kontanta penningar ägarna av jordbruksfastighet skyddades mot alltför höga krav på kontant utlägg. Delvis genom statsmakternas åtgöranden och delvis genom av den ökade trafikfrekvensen betingad nödvändighet ha emellertid ett stort antal vägdistrikt nu övergått från systemet med naturaprestationer till underhåll medelst vägkassan, och därmed har följt en försämring i jordägarnas ställning, som i dessa penningknappa tider kännes som en mångdubbel skattehöjning. Härav följer, att behovet av bidrag från automobilskattemedlen är störst för sådana distrikt, där vägunderhållet helt övertagits av vägkassan, en omständighet som av fjolårets riksdag jämväl beaktats, då sådana distrikt tillförsäkrades rätt att erhålla det ordinarie statsbidraget till vägunderhållet tilldelat efter de verkligen havda kostnaderna. Då vi beträffande av oss förordade bidrag av automobilskattemedel föreslå även denna förmån begränsad till de vaghållningsdistrikt, som övertagit underhållet å samtliga vägar medelst vägkassan, ha vi ingalunda förbisett den orättvisa, som vederfares de distrikt, vilka ännu icke övergått till detta system, men då det icke lär finnas några utsikter att kunna vinna framgång för ett förslag om regelmässiga bidrag till dylika distrikt, ha vi ansett oss böra begränsa vårt förslag så som ovan nämnts. Vi förutsätta, att någon anordning skall kunna träffas, som ger möjlighet att efter ansökan bevilja bidrag även åt de distrikt, som bibehålla det gamla systemet med naturaunderhåll, men vi hålla också före, att om denna vår motion av riksdagen bifalles, så komma allt flera vägdistrikt att så småningom övergå och därmed uppfylla fordringarna för delaktighet av automobilskattemedlen. För att påverka vägdistriktet i

sådan riktning måste emellertid en bestämd, garanterad förmån erbjudas dem och ej blott som nu endast i utsikt ställda och på myndigheternas avgörande beroende periodiska tillskott, som därtill fordra atagande av egna prestanda till avsevärda belopp. Så länge kravet på tillskott med en tredjedel av egna medel upprätthålles, kunna för övrigt de fattigaste vägdistrikten aldrig tänka att nå något av de hägrande miljonerna. Den ur vägtrafiksynpunkt glädjande tendensen till allmännare övergång till ett rationellt och efter tidens krav lämpat vägunderhållssystem torde säkerligen komma att avstanna, om ej ökade förmåner kunna beredas distrikten i gengäld för de större kostnader, som ett rationellt vägunderhåll till en början ostridigt kräver.

Vidkommande sättet, varpå ett obligatoriskt bidrag av automobilskattemedel skulle utgå, kunna givetvis olika metoder vara användbara. Vi hålla emellertid före, att en anordning med ett fast grundbidrag kombinerat med ett variabelt tilläggsbidrag till de mest betungade distrikten skulle ur olika synpunkter vara mest lämpligt. Ett så beskaffat system föreslogs i 1922 års väglagsproposition för fördelningen av det ordinarie av statsmedel utgående underhållsbidraget, varvid det fasta grundbidraget var satt till 30 procent av vederbörande distrikts kostnadssumma och tilläggsbidraget till 40 procent av skillnaden mellan kostnaden per fyrk i distriktet och medelkostnaden per fyrk för hela riket för de fall, då distriktets kostnad per fyrk översteg sagda medelkostnad. Vi vilja sålunda föreslå en fördelning av de här ifrågasatta underhållsbidragen av automobilskattemedel efter ungefärligen liknande grunder, men skulle dessa bidrag givetvis tillkomma distrikten som en påbyggnad på det av andra medel utgående ordinarie statsbidraget till vägunderhållet. Olika meningar kunna dock råda om huruvida en utjämning medelst automobilskattemedel kan tänkas lagd över hela riket eller bör begränsas länsvis. Å ena sidan förutsätta gällande principer för automobilskattens fördelning, att länen betraktas som fördelningsområden, men å andra sidan är givetvis en utjämning över hela riket mera effektiv och jämväl synnerligen väl behövlig. Vi ha emellertid ansett oss förslagsvis böra påyrka, att utjämningen göres över hela riket, och förutsätta därvid, att de för detta ändamål erforderliga medlen skola tagas av de 20 procent av landsbygdens andel av automobilskattemedlen, som enligt gällande förordningar disponeras av Konungen att som fyllnadsbelopp tilldelas länen.

Beträffande storleken av de bidrag, som vi sålunda ansett böra tillkomma de olika väghållningsdistrikten, synes det oss, som om ett tillskott av automobilskattemedel motsvarande hälften av det hittills utgående ordinarie statsbidraget skulle vara lämpligt som grundbidrag. Genom att ställa bidraget av automobilskattemedlen i förhållande till statsbidraget erhålles en enkel och bekväm beräkningsgrund. Härigenom skulle de distrikt, där vägkassan helt övertagit underhållet, erhålla ett fast bidrag av statsmedel med 30 procent plus ett bidrag av automobilskattemedel med 15 procent

eller tillsammans 45 procent av de verkliga kostnaderna för sommarvägunderhållet, ett understöd som med hänsyn till den av motortrafiken öerhört ökade väglitningen ingalunda kan anses vara för mycket. Tilläggsbidraget torde lämpligen kunna begränsas till 30 procent av det belopp, varmed distriktets hela kostnadssumma för väghållningen per fyrk räknat överstiger medeltalet för kostnaden per fyrk för alla väghållningsdistrikt i riket, med beaktande av att i de kostnadssummor, som komma att ligga till grund för utdebiteringen i distrikten och uträkningen av riksmedeltalet, jämväl ingå kostnaderna för vinterväghållningen och för vägbyggnader m. m. Vid uträkningen av riksmedeltalet måste givetvis endast sådana distrikt medtagas, vars samtliga vägar övertagits till underhåll medelst vägkassan. Fördelningen av såväl grundbidrag som tilläggsbidrag torde lämpligen kunna anförtros samma myndigheter, som handhava utdelningen av statsbidraget, och verkställas efter ungefär samma administrativa former.

Summan av de medel, som vid ett bifall till vår motion skulle bliva för ifrågavarande ändamål erforderliga, kan visserligen icke med bestämdhet beräknas, beroende på att tillförlitlig kännedom om vägdistriktens verkliga kostnader för vägunderhållet icke stå att få, men med stöd av de beräkningar, som föranlett chefen för kommunikationsdepartementet att i riksstaten uppföra anslaget till bidrag till vägunderhållet på landet med 5,500,000 kronor, anse vi, att för grundbidraget skulle behövas ett belopp motsvarande högst hälften av nämnda summa. Då ännu blott en del av vägdistriktet övergått till underhåll medelst vägkassan, kommer det erforderliga beloppet att begränsas i mån därav. För tilläggsbidraget torde icke komma att erfordras på långt när så stort belopp, och en approximativ beräkning ger vid handen, att den sammanlagda summa, som på av oss här föreslaget sätt skulle tillföras vägdistriktet av automobilskattemedel, ej skulle uppgå för de närmaste åren till mer än cirka 4,000,000 kronor. Av automobilskattemedlen skulle alltså ändå för landsbygdens del återstå 8,000,000 kronor till fördelning efter hittills gällande grunder, ett belopp som väl rimligtvis må tillgodose kravet på bidrag av dessa medel till egentliga vägförbättringar. Vi vilja därtill betona, att de av oss här förordade proportionerna på intet sätt få anses prejudicerande för en framtida fördelning mellan de olika behovsgrupperna av dessa skattemedel.

På grund av vad ovan anförts och med ytterligare framhållande av det oegentliga uti, att automobilskattemedlen icke till någon del få användas till direkt lättnad för landets samtliga väghållningsskyldiga, få vi härmed föreslå,

att riksdagen, vid anvisande av det i statsverkspropositionen, sjätte huvudtiteln punkt 13, uppförda anslaget till förbättring och underhåll av för auto-

mobiltrafiken viktiga vägar och broar å landsbygden m. m. att direkt utgå av automobilskattemedel, måtte för sin del besluta och hos Kungl. Maj:t begära sådan ändring i kungl. förordningen den 20 juni 1924 och kungl. kungörelsen den 21 november samma år angående fördelning av automobilskattemedel, att av den landsbygden tillkommande andel av dessa medel erforderligt belopp ställes till förfogande för utdelning enligt ovan angivna grunder till de väghållningsdistrikt, vars samtliga vägar övertagits till underhåll medelst vägkassan.

Stockholm den 19 januari 1925.

*Carl Ekman.*

*Ake Ingeström.*

*Elof B. Andersson.*

*David Bergström.*

*S. H. Kvarnzelius.*

*Gustav Rosén.*

