

Nr 4.

Ankom till riksdagens kansli den 24 april kl. 3 e. m.

Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande nr 4, i anledning av väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående ändring av gällande bestämmelse om skyldighet för vissa automobilägare att utgiva särskilt väghållningsbidrag.

I en inom andra kammaren väckt motion, nr 255, som för förberedande behandling hänvisats till utskottet, har herr *Andersson* i Falkenberg hemställt, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om sådan ändring av 27 § mom. 1 i Kungl. Maj:ts förordning om motorfordon den 15 juni 1923, att åläggandet av särskilt väghållningsbidrag för vissa bilägare måtte utgå eller genom fullt tydliga bestämmelser inskränkas till viss bestämd automobil, som bevisligen åstadkommit närmare angiven särskild skada å väg.

Beträffande motiveringen får utskottet hänvisa till motionen.

§ 27 mom. 1, andra stycket, i Kungl. Maj:ts förordning om motorfordon (Sv. F. 1923 nr 281) har denna lydelse: "Tillstånd till linje- och lokaltrafik skall upptaga de villkor och bestämmelser för trafiken, som provas nödiga. Beträffande linjetrafik må därvid ock, om till följd av trafikens förstörande inverkan å körbanan underhållet av allmän väg eller gata oskäligt försvåras, föreskrivas skyldighet för tillståndets innehavare att bidra till ombesörjande av sålunda försvårat underhåll efter ty myndighet, som meddelar tillståndet, bestämmer. Sökande av tillstånd till linjetrafik må även efter sådan myndighets beprövande kunna åläggas ställa skälig säkerhet för fullgörande av den ersättningsskyldighet, som han vid utövande av den ifrågavarande trafiken kan ådraga sig."

*Nuvarande
lydelse.*

I stort sett enahanda bestämmelser återfinnas i § 16 mom. 3 samma förordning, som lyder: "Automobil med ett största hjultryck, överstigande 2,000 kilogram, eller med större bredd, lasten inberäknad, än 210 centimeter, må ej framföras å allmän väg utan särskilt tillstånd av länsstyrelsen i det län, där vägen är belägen. Vid meddelande av sådant tillstånd skola fastställas de villkor med avseende å automobilens beskaffenhet och lastens tyngd eller eljest, som kunna anses nödiga till trafiksäkerhetens främjande eller

vägens skyddande. Därvid må ock, om till följd av den ifrågavarande trafikens förstörande inverkan å körbanan underhållet av allmän väg oskärligen försvåras, föreskrivas skyldighet för tillståndets innehavare att bidra till ombesörjande av sålunda försvårat underhåll efter ty länsstyrelsen bestämmer.”

Sakkunniga. 1920 års automobilsakkunniga hänvisade i sin motivering för § 27 (i förslaget § 26) till vad de anfört vid § 16 mom. 3. Under hänvisning till de beslutade automobilskatteparagraferna anfördes där: ”Då i och med dessa skatter automobiltrafiken i stort sett får anses lämna de bidrag till det genom densamma orsakade ökade vägunderhållet, som kunna anses skäliga, hava sakkunniga ej funnit med billighet överensstämmande, att ytterligare bidrag till vägunderhållet skola kunna uttagas av vissa automobilägare.”

Samma ståndpunkt förfäktade de sakkunniga för maskinell vägtrafik.

1923 års proposition.

Denna ståndpunkt vann emellertid icke Kungl. Maj:ts gillande. I propositionen nr 124 till 1923 års riksdag yttrade departementschefen: ”Genom den nya automobilskatten — varunder jag i detta sammanhang även inbegriper den särskilda skatten å gummiringar — torde automobiltrafiken väl få anses i stort sett lämna det bidrag till det genom densamma orsakade ökade vägunderhållet, som kan anses skäligt. Emellertid synes det icke kunna bortses från att man vid bestämmande av denna skatt måste taga hänsyn till den mera normala automobiltrafiken och ej sådana speciella fall, då genom trafiken vägarna utsättas för särskild påfrestning, såsom vid den tyngsta lastautomobiltrafiken, regelbunden trafik med automobilomnibusar, hastighetstävlingar med automobiler m. m. Jag erinrar i detta sammanhang om, att bevillningsutskottet i sitt utlåtande nr 2 till innevarande års riksdag, vilket blivit av riksdagens kamrar godkänt, avstyrkt väckt motion om ökning av automobilskatten för tyngre lastautomobiler. Utskottet har därvid yttrat, bland annat, att det syntes obestriddigt, att trafiken med de tunga lastautomobilerna på flera håll åstadkommit en starkt förstörande verkan å vägarna och att det syntes föreligga ett visst fog för uppfattningen, att dessa automobiler i alltför ringa utsträckning komme att lämna bidrag till vägunderhållet. Emellertid skulle en höjning av skatten för alla tyngre automobiler ej verka rättvist. Därest med hänsyn till den särskilda skada å vägarna, lastautomobiler i många fall åstadkomme, ett ökat bidrag till vägunderhållet ansåges böra påläggas ägare till sådana automobiler, kunde därför enligt utskottets mening ifrågasättas, om icke denna ersättning borde utgå vid sidan av den egentliga automobilskatten.

Jag är även benägen tillstyrka, att vid meddelande av trafikillstånd i sådana speciella fall, som nyss omförmäls, skyldighet bör kunna stadgas att i någon form utgiva särskilt bidrag för försvårat vägunderhåll. Enligt vad av det sagda framgår, torde sådant bidrag böra ifrågakomma endast om

det låter sig fastslå, att vägbanan av den ifrågavarande trafiken åverkas på ett kraftigare sätt än som kan anses vara fallet vid den allmänneligen förekommande motorfordons- och övriga trafiken. I allmänhet torde denna ökade åverkan å vägen böra vara konstaterad, innan det särskilda bidraget kan närmare fastslås. Detta bör tydligen dock icke utgöra hinder för att om erfarenhet redan föreligger om dylik åverkan från jämförlig trafik — något som särskilt kan vara händelsen vid den s. k. linjetrafiken — sådant bidrag, eventuellt i form av viss avgift per tillryggalagd vägsträcka, bestämmes redan vid tillståndets beviljande. Sistnämnda tillvägagångssätt medför ju den fördelen, att trafikanten från början vet vilka omkostnader han har att räkna med för trafiken.

Därest tillämpningen av en bestämmelse om särskilt bidrag till vägunderhållet sker på det sätt som nu antytts, torde någon fara icke förefinnas för att den berörda automobiltrafiken skulle komma att på något sätt orättvist betungas. Däremot möjliggöres undantagsvis, att trafik, som befinnes nödig och nyttig, icke behöver avlysas från viss väg, även om denna icke är av den fullgoda beskaffenhet, att den kan tåla denna trafik vid det ordinarie för den vanliga trafiken erforderliga vägunderhållet."

I sitt utlåtande över propositionen yttrade andra lagutskottet följande: "Utskottet, som finner det föreslagna stadgandet kunna bliva till synnerligt gagn, har velat understryka vikten av att bidragsskyldighet enligt detta författningsrum samt de likartade stadgandena i § 18 mom. 6, § 22 mom. 2, § 27 mom. 1 och § 37 mom. 2 verkligen föreskrives i de fall, där behov föreligger."

Andra lagutskottets yttrande.

Såväl Kungl. Maj:t som i all synnerhet andra lagutskottet vid 1923 års riksdag framhålla således det befogade i att bestämmelser om extra vägsplitningsavgifter för tyngre bilar och för regelbunden linjetrafik föreskrivas, och dessa uttalanden ha av riksdagen lämnats utan erinran.

Sedermera har i "Anvisningar rörande vägväsendet och automobiltrafiken", vilka utarbetats inom kommunikationsdepartementet i anslutning till vägkonferensen den 15—16 oktober 1923, föreslagits följande regler för tillämpningen av ifrågavarande bestämmelser: "Tvekan kan sålunda icke förefinnas om, att förordningens bestämmelser om bidragsskyldigheten ifråga böra tillämpas, varvid till ledning bör tjäna vad departementschefen uttalat i sitt förut återgivna yttrande till statsrådsprotokollet. Det kan dock vara påkallat att vid tillämpningen förfara med särskild försiktighet, intill dess nödig erfarenhet vunnits. I detta sammanhang må framhållas, att fall kunna föreligga, då linjetrafiken kan göra anspråk på eftergifter i fråga om vägsplitningsavgifter, exempelvis då trafikföretagen själva ombesörja och

Kommunikationsdepartementets anvisningar.

bekosta snöplogning av vägsträckor, som ingå i deras linjer, och sålunda vederbörande väghållningsskyldiga erhålla viss lättnad uti dem åliggande vinterväghållning.

Till ytterligare belysande av den föreliggande frågan må anföras följande synpunkter.

Vad först beträffar ifrågavarande bidrag jämlikt §§ 16, 18 och 22 samt möjligen också § 37, så torde sådant bidrag i regel kunna bestämmas först sedan den förstörande inverkan på körbanan blivit direkt konstaterad.

Beträffande åter bidrag från linjetrafiken enligt § 27 kan jämväl ifrågakomma att, med ledning av erfarenhet vunnen från andra liknande förhållanden, på förhand fastställa storleken av bidraget att utgå i förskott för viss tid eller viss körning.

Utskottet. Dessa anvisningar synas enligt utskottets mening på ett klarläggande sätt framlägga bestämmelsernas innebörd.

Till det ovan anförda kommer, att lagen endast tillämpats under något mer än ett års tid, varför nödig erfarenhet om dess verkningar och sättet för dess tillämpning saknas. Av de upplysningar, som tillhandahållits utskottet, vill det emellertid synas, som om lagen hittills tillämpats med försiktighet.

Med stöd av vad som sålunda anförts, får utskottet hemställa,

att förevarande motion icke måtte till någon andra kammarens åtgärd föranleda.

Stockholms den 24 april 1925.

På utskottets vägnar:

HELMER LAGERKWIST.

Närvarande: herrar Lagerkwist, Hedström, Eklund, Werner, Lilliecreutz, Bergström i Böckland, Andersson i Falkenberg, Andersson i Ovanmyra, Anderson i Linköping och Mårtenson.

Reservation

av herr *Andersson* i Falkenberg.