

Nr 170.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om fördelning av automobilskattemedel; given Stockholms slott den 20 februari 1926.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen antaga härvid fogade förslag till förordning om fördelning av automobilskattemedel.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Viktor Larsson.

Förslag
till
Förordning
om fördelning av automobilskattemedel.

Häri genom förordnas som följer:

1 §.

Av de under visst år jämlikt förordningarna om automobilskatt, om särskild skatt å automobilgummiringar och om särskild skatt å bensin och motorsprit eller jämlikt de särskilda bestämmelser, Konungen enligt 18 § i förstnämnda förordning må hava meddelat, influtna skattemedel (*automobilskattemedel*) skola tjugu procent tillfalla rikets städer för att användas för dessas gatu- och väghållning samt åttio procent landsbygden för att användas företrädesvis till förbättring och underhåll av för den allmänna samfärdseln särskilt betydelsefulla vägar och broar.

2 §.

Av den städerna tillkommande andel av skattemedlen skola åttio procent fördelas mellan de särskilda städerna i förhållande till de belopp, som från dem influtit i automobilskatt.

Angående fördelningen av återstående tjugu procent förordnar Konungen.

3 §.

1 mom. Av landsbygdens andel av skattemedlen fördelas åttiofem procent på följande sätt:

a) Till väghållningsdistrikt, vars samtliga vägar övertagits till underhåll medelst vägkassan, utgår bidrag med en tiondel av distriktets verkliga kostnad under året näst före det, varunder automobilskattemedlen influtit, för vägunderhåll och vinterväghållning, därvid i nämnda kostnad jämväl inbegripes all förvaltningskostnad, som icke uppenbarligen avser byggande av väg. Sådant bidrag utgår dock icke, med mindre vägunderhållet hela det år, varunder automobilskattemedlen influtit, ålegat vägkassan; och skall bidraget, där vägunderhållet ej jämväl hela det därförut förflutna året ålegat vägkassan, såvitt angår vägunderhållet beräknas å den jämlikt 46 § i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet uppskattade kostnaden.

Till grund för beräkandet av ovan berörda verkliga kostnad skola läggas på föreskrivet sätt förda och granskade räkenskaper. Försummar

väghållningsdistrikt att förebringa nöjaktig utredning om storleken av samma kostnad, må, i den ordning Konungen bestämmer, väghållningsdistriktets rätt till nu omförmält bidrag förklaras förverkad.

b) Vad av omförmälda åttiofem procent återstår skall tillgodokomma de särskilda länen i förhållande till de belopp, som influtit i automobilskatt från respektive läns landsbygd, därvid iakttages, att Kalmar läns landstingsområden betraktas såsom särskilda län.

2 mom. Av återstående femton procent må ett belopp, motsvarande högst en procent av landsbygdens andel av skattemedlen, enligt Konungens förordnande användas till understödjande av sådana forsknings- och undersökningsarbeten, som anses i synnerlig grad befämja ett ändamålsenligt användande av ifrågavarande skattemedel, och återstoden mellan länen fördelas på sätt Konungen förordnar.

4 §.

Konungen äger att av skattemedel, som enligt 3 § 1 mom. b) och 2 mom. skola tillgodokomma visst län, årligen bevilja bidrag till förbättring av för automobiltrafiken särskilt viktiga vägar och broar inom länet samt till underhåll av sådana av vederbörande vägkassa underhållna vägar och broar, vilkas underhåll på grund av automobiltrafik i synnerlig grad försvåras, ävensom till sådan vinterväghållning, som är till särskilt gagn för automobiltrafiken. Vad av länet tillkommande skattemedel ej åtgår till beviljade bidrag skall besparas, intill dess sålunda uppkommet överskott bliver i enahanda ordning utdelat eller om dess användning annorledes förordnas.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1927, från och med vilken dag förordningen den 20 juni 1924 (nr 258) om fördelning av automobilskattemedel upphör att gälla.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 20 februari 1926.

Närvarande:

Statsministern SANDLER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden OLSSON, NOTHIN, SVENSSON, HANSSON, SCHLYTER, LARSSON, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anmäler departementschefen, statsrådet Larsson, väckt fråga om ändring i förordningen den 20 juni 1924 (nr 258) om fördelning av automobilskattemedel samt anför:

Enligt förordningen den 20 juni 1924 (nr 258) om fördelning av automobilskattemedel skola av automobilskatten, gummiringskatten samt bensin- och motorspritskatten 20 procent tillfalla rikets städer för att användas för deras gatu- och väghållning samt 80 procent landsbygden för att användas företrädesvis till förbättring och underhåll av för den allmänna samfärdseln särskilt betydelsefulla vägar och broar. Av städernas andel i skattemedlen fördelas 80 procent mellan de olika städerna i förhållande till de belopp, som från dem influtit i automobilskatt, under det att återstående 20 procent fördelas mellan städerna på sätt Kungl. Maj:t förordnar. Sistnämnda föreskrift har föranletts därav, att den antagna delningsgrunden — beloppet av från varje stad influten automobilskatt — icke ansetts i alla fall kunna bereda fullt rättvis fördelning mellan de olika städerna, varför viss del av skattemedlen ställts till Kungl. Maj:ts förfogande i utjämningssyfte.

Av landsbygdens andel uti ifrågavarande skattemedel skola 80 procent tillkomma de särskilda länen i förhållande till den automobilskatt, som influtit från vederbörande läns landsbygd, under det att av återstående 20 procent ett belopp, motsvarande högst 1 procent av landsbygdens andel av skattemedlen, må användas till vissa för vägväsendet gagneliga forsknings- och undersökningsarbeten samt återstoden fördelas mellan länen på sätt Konungen förordnar. Sistnämnda föreskrift har, liksom motsvarande bestämmelse beträffande städerna, tillkommit i utjämningssyfte. Av de skattemedel, som sålunda tillkomma länen, beviljar Kungl. Maj:t 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 på grund av automobiltrafik i synnerlig grad försvåras, ävensom till sådan vinterväghållning, som är till särskilt gagn för automobiltrafiken.

Automobilskattemedlen uppgå numera till högst betydande belopp; i årets statsverksproposition har städernas andel därav för nästkommande budgetår beräknats till 3,800,000 kronor och landsbygdens andel till 15,200,000 kronor

eller sammanlagt 19,000,000 kronor. Landsbygdens andel av automobilskattemedlen har hittills huvudsakligen använts såsom bidrag till vägförbättringsarbeten samt allenast i mindre utsträckning till vägunderhåll. Anledningen härtill har givetvis varit den, att landets vägnät varit och alltjämt är i trängande behov av förbättring för att kunna möta den stegrade motorfordonstrafiken. Den nödvändigaste omsorgen måste vara att utföra grundförbättringar å de vägar, som utan sådan förbättring skulle komma att draga opropor­tionerligt höga underhållskostnader.

Emellertid har från de väghållningsskyldigas sida framhållits, att automobilskattemedlen borde i större utsträckning användas för att direkt bringa lättnad i den alltjämt växande vägunderhållstungan. I den skrivelse (nr 326) varigenom 1924 års riksdag anmälde, att riksdagen antagit nu gällande förordning om automobilskattemedel, anförde riksdagen att motionsvis framhållits, hurusom vid fördelningen av de å de olika landstingen belöpande anslagen automobiltrafikens intressen av vägförbättringar kommit att skjutas i förgrunden på bekostnad av vederbörande väghållningsskyldigas krav på bidrag till själva vägunderhållet. Enligt riksdagens mening kunde dessa sålunda framförda synpunkter icke fränkännas berättigande. Visserligen borde icke underskattas de stora och i mån av automobilväsendets utveckling alltmer framträdande behoven av ombyggnads- och förbättringsarbeten å vägarna i olika trakter av landet. Men såsom fullt jämbördiga med dem torde böra betraktas de från de särskilda väghållningsskyldiga föreliggande anspråken på att genom bidrag från automobilskattemedel erhålla en välbehörlig lättnad i den genom automobiltrafikens starka tillväxt betydligt utökade och beträffande vissa vägsträckor synnerligen betungande väghållningsbördan. I anslutning härtill beslöt riksdagen för sin del en redaktionsändring i 4 § av det av Kungl. Maj:t framlagda författningsförslaget i ämnet för ernående av en önskvärd större trygghet för att de väghållningsskyldigas intressen skulle vid automobilskattemedlens fördelning vinna tillbörligt beaktande.

Vid 1925 års riksdag väcktes i båda kamrarna lika lydande motioner (I: 34 och II: 43), i syfte att av den andel av automobilskattemedlen, som tillkomme landsbygden, erforderligt belopp skulle ställas till förfogande för att beträffande de väghållningsdistrikt inom landet, där samtliga vägar övertagits till underhåll medelst vägkassan, användas för tilldelning av ett ytterligare väghållningsbidrag å 15 procent utöver det ordinarie bidrag av 30 procent, som nu utginge enligt gällande vägslag. Härtill skulle komma ett ytterligare tilläggsbidrag att utgå efter vissa angivna grunder till sådana särskilt betungade väghållningsdistrikt, vilkas samtliga vägar övertagits till underhåll medelst vägkassan.

I skrivelse nr 6 A, punkt 12, anförde riksdagen i anledning av motionerna bland annat:

»Att automobilskattemedlen böra komma till användning jämväl för att bereda lättnader i själva vägunderhållet och för täckande av de merutgifter, som automobiltrafiken otivelaktigt medfört för de underhållsskyldige, är av riksdagen redan tidigare fastslaget. I detta avseende får riksdagen erinra bland annat om en vid senaste riksdag vidtagen förändring i gällande för-

fattning, varigenom avsågs att åt kraven på bidrag till själva vägunderhållet bereda full likställighet med de föreliggande intressena av att från automobilskattemedlen lämnades understöd till ombyggnads- och förbättringsarbeten.

Otvivelaktigt har vid den första och enda fördelning av automobilskattemedlen, som hittills ägt rum, den största anparten av dessa gått till förbättrande åtgärder. Från sakkunnigt håll har emellertid framhållits, hurusom detta förklarades därav, att vägstyrelserna vid sina ansökningar om bidrag satt i förgrunden behovet av att till en början söka grundförbättra vägarna, så att de över huvud taget kunde trafikerats av motorfordon utan oskäligt höjande av underhållskostnaden. Genom en förbättrad avdikning och en förstärkning av vägbanan bleve nämligen det framtida underhållet billigare. På detta sätt komme alltså de till förbättringar anslagna medlen indirekt vägunderhållet till godo i en icke ringa utsträckning. Det vore således av den allra största betydelse, att automobilskattemedlen särskilt under dessa första år till övervägande del komme förbättringsarbetena till godo och därmed indirekt underhållsarbetena.

Gentemot motionärernas yrkande kan vidare framhållas, att genom den allmänna fördelning över landets vägunderhållsdistrikt av viss del av automobilskattemedlen, som i motionerna föreslagits, visserligen ett allmänt ökat bidrag till vägunderhållet skulle erhållas, men knappast säkerhet vinnas för att just de väghållningsdistrikt, som äro särskilt betungade av exempelvis en stor genomlöpande automobiltrafik, erhöle den däremot svarande lättnad i vägunderhållet, som får anses vara ett huvudsyfte med automobilskattemedlen. Påvisats har också, hurusom en tilldelning till vägdistriktet av grundbidrag på det sätt, motionärerna tänkt sig, skulle medföra, att för vissa län detta grundbidrag bleve större än länets hela andel av automobilskattemedlen. Detta gäller åtminstone med de hitintills utdelade skattebeloppen och skulle antagligen även bli fallet för vissa län med de hädanefter tillkommande skatteandelarne. Norrbottens läns andel utgjorde exempelvis år 1924 omkring 77,000 kronor, under det att den ytterligare andelen av 15 % av vägunderhållskostnaden, som enligt i motionerna angiven norm skulle falla på detta län, borde kunna approximativt angivas till 300,000 kronor.

Å andra sidan torde ett genomförande av det motionsvis framförda förslaget innebära en större säkerhet för att vid fördelningen av automobilskattemedlen själva vägunderhållet komme att erhålla sin vederbörliga anpart. Ett beslut i av motionärerna angiven riktning torde också, enligt vad från sakkunnigt håll vitsordats, bidraga till ökad trygghet för vägdistriktens ekonomi samt ökat intresse för övergång till ett mera tidsenligt underhåll genom vägkassorna och härigenom i stort sett till en besparing för landet i sin helhet i avseende å vägutgifter. Härigenom skulle även underlättas fördelningen av medlen samt övervakandet av deras rätta användning. Då underhållsmedlen på detta sätt efter bestämda beräkningsgrunder komme att tilldelas vägkassorna, bleve det nämligen icke längre nödvändigt att som hittills övervaka att tilldelade belopp användes till vissa bestämda vägars underhåll efter på förhand uppgjord plan, utan kunde kontrollen inskränkas till att avse, huru vägstyrelsen i stort sett tekniskt skötte distriktets vägunderhåll.

De ovan antydda betänkligheterna ur synpunkten av en rättvis fördelning å skilda landsdelar och inom skilda vägdistrikt, i olika hög grad betungade av automobiltrafik, torde också kunna förminsкас genom att i motionerna angiven fördelningsprocent sänktes från 15 till exempelvis högst 10 procent, varvid ytterligare utjämningsbidrag i av motionärerna föreslagen form ej skulle utgå. I samband därmed torde den allmänna, nu till 20 procent bestämda och till Eders Kungl. Maj:ts förfogande ställda utjämningsandelen

kunna sänkas. Ett allmänt medgivande av rätt till visst bidrag till vägunderhållet från automobilskattemedlen innebär nämligen, såsom ovan visats, i och för sig en utjämning av dessa skattemedel till förmån för de hårdast betungade landsdelarna, oberoende av vad från dessa landsdelar infutit i skatt. För att icke till ett dylikt ökat allmänt underhållsbidrag alltför stor del av automobilskattemedlen skulle komma att disponeras, torde vidare en maximi-gräns böra sättas för vad som totalt i förhållande till influtna dylika medel finge härför disponeras, så att exempelvis under inga förhållanden finge på detta sätt till ökat vägunderhållsbidrag utbetalas mer än 30 procent av vad som för ett visst år funnes sammanlagt i automobilskattemedel disponibelt för landsbygden.»

På grund av vad sålunda anförts förklarade riksdagen sig finna vissa billighetsskäl tala för ifrågavarande motionsvis framförda förslag och jämväl hysa den uppfattningen, att detsamma med vissa — på grundval av verkställda nödiga utredningar — vidtagna modifikationerna skulle kunna innebära en godtagbar grund för åstadkommande av en bättre fördelning och utjämning av automobilskattemedlen. Med hänsyn till vissa anförda omständigheter ansåg dock riksdagen motionerna icke då böra påkalla någon särskild åtgärd från riksdagens sida, men förklarade riksdagen sig vilja framhålla angelägenheten av att vid skeende fördelningar av automobilskattemedel tillbörligen beaktades de väghållningsskyldigas krav att erhålla en rättvis lättnad i en genom automobiltrafikens tillväxt betydligt ökad väghållningsbörd.

Genom brev den 22 maj 1925 anbefalldes Kungl. Maj:t väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att verkställa utredning beträffande frågan, i vad mån kraven att medelst automobilskattemedel erhålla större lättnad i vägunderhållet skulle kunna tillgodoses.

Sedan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, med hänsyn till önskvärdenheten för styrelsen att för ärendets allsidiga behandling kunna samråda med inom det praktiska vägväsendet erfarna personer, hemställt om tillkallande av några på området sakkunniga med uppdrag att gemensamt med styrelsen avgiva det infordrade förslaget, uppdrog jag, efter erhållet bemyndigande, åt ledamöterna av riksdagens första kammare Anders Olof Frändén, Carl Petrus Valdemar Nilsson i Gränebo och landshövdingen Axel Wilhelm Teodor von Sneidern samt ledamöterna av riksdagens andra kammare Anders Andersson i Råstock och Gustaf Henning Andersson i Rasjön att i egenskap av sakkunniga biträda väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vid verkställande av utredning av frågan om revision av gällande bestämmelser rörande automobilskattemedlens fördelning.

Den 14 november 1925 hava väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och de sakkunniga avgivit betänkande med förslag till förordning om fördelning av automobilskattemedel samt till kungörelse med närmare bestämmelser angående fördelningen av automobilskattemedel.

Över betänkandet hava yttranden avgivits av länsstyrelserna i samtliga län, statskontoret, riksräkenskapsverket, svenska vägföreningen, kungl. automobilklubben och svenska landskommunernas förbund.

Jag övergår nu till en redogörelse för det huvudsakliga innehållet av betänkandet.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och de sakkunniga hava ansett sig böra föreslå endast sådana jämkningar av nu gällande grunder för automobilskattemedlens fördelning, som kunna vara ägnade att tills vidare och i avvaktan på ytterligare erfarenhet i frågan tillmötesgå i skälig utsträckning de önskemål, som hittills framkommit. Till stöd för denna uppfattning hava styrelsen och de sakkunniga anfört:

De skäl, som av 1925 års riksdag anfördes för uppskov med fastställandet av nya grunder för en bättre fördelning och utjämning av automobilskattemedlen, hänförde sig i huvudsak till angelägenheten av att i fråga om nu gällande grunder ernå större erfarenhet än vad hittills vunnits samt att i vissa hänseenden, vilka berörde det nuvarande vägväsendet, verkställa utredningar och undersökningar. Ytterligare erfarenhet i här föreliggande avseenden hade endast i ringa grad kunnat vinnas under den korta tid, som förflutit, sedan frågan behandlades av riksdagen. För att härutinnan vinna en sådan kännedom, att därpå kunde grundas ett slutligt omdöme i frågan, krävdes utan tvivel några års erfarenheter angående såväl den verkliga skattefördelningen som de förefintliga anslagsbehoven. Frånsett frågan om de föreslagna utredningarnas betydelse för ändamålet måste likaledes dessa kräva en tid, som ingalunda stått till styrelsens och de sakkunnigas förfogande vid avgivande av det nu begärda utlåtandet. Någon verklig utredning om automobiltrafikens omfattning i de olika länen och å rikets olika vägar, denna trafiks faktiska åverkan å vägarna samt det föreliggande behovet av vägförbättringar och vägunderhåll kunde givetvis ännu ej anses föreligga. De härför oundgängliga trafikräkningarna vore ännu endast i vissa län igångsatta, det enhetliga bearbetandet av desamma återstode i regel, och den ur jämförelsesynpunkt erforderliga sammanställningen för hela riket kunde således ännu ej på rätt avsevärd tid emotses. Vad särskilt underhållskostnaderna anginge, så syntes, såsom av riksdagen i dess skrivelse även erinrades, ett enhetligt bedömande härav förutsätta genomförandet av den likartade bokföring för samtliga vägdistrikt, varom utredning påginge, men vilken ej syntes kunna genomföras förr än tidigast från och med räkenskapsåret 1927. Och vad slutligen anginge de underhålls- och förbättringsplaner för viss tid framåt — s. k. flerårsplaner, om vilkas behov riksdagen erinrat, så skulle dessa icke endast av vägstyrelserna uppgöras och av länsstyrelserna granskas, utan även för hela riket sammanställas och bearbetas till åtminstone huvudsaklig ekonomisk och trafikteknisk jämförbarhet.

Även ur andra synpunkter syntes ett uppskov med denna fråga vara befogat. Frågan om ändrade skattegrunder för hela väghållningsbesväret på landsbygden låge för närvarande under utredning i samband med kommunalskattefrågan, och det syntes icke opåkallat att i någon mån avvakta utvecklingen av dessa viktiga spörsmål, innan grunderna för de till sin storlek avsevärda automobilskattemedlens användning bleve definitivt ändrade.

Styrelsen och de sakkunniga hava erinrat, att det för erhållande av bidrag av automobilskattemedel enligt nu gällande bestämmelser (1924: 470) vore nödvändigt att upprätta plan och kostnadsberäkning beträffande företaget. Grunderna för arbetets utförande och bidragets utbetalning skulle fastställas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som även hade att utbetala medlen samt kontrollera och godkänna arbetet. Tillika vore föreskrivet, att bidrag ej finge utgå till arbete, som påbörjats, innan grunderna för arbetets

utförande blivit fastställda. Angående upprättandet av arbetsplanen och kostnadsberäkningen skulle styrelsen meddela erforderliga anvisningar. Dessa bestämmelser hade visserligen möjliggjort en effektiv kontroll över att automobilskattemedlen komme till god och avsedd användning men hade varit förenade med viss olägenhet, när det gällt bidrag till det löpande underhållet. Att därvid fixera bidraget till någon viss arbetssträcka, att för dennas ordinarie underhåll uppgöra särskild arbetsplan samt att för företaget fastställa viss kostnadsberäkning, som sedermera skulle genom utdrag ur de allmänna underhållsräkenskaperna verifieras, vore visserligen formellt möjligt, men innebure dock en praktisk olägenhet, som mångenstädes ansetts betungande och onödig. Krav hade därför framkommit, att det formella behandlingssättet av bidrag direkt till vägunderhållet skulle förenklas. Detta krav, vilket ju bland annat även tagit sig uttryck vid den nu förevarande frågans behandling i riksdagen, hade styrelsen och de sakkunniga av praktiska skäl funnit önskvärdt att tillmötesgå.

Styrelsen och de sakkunniga framhålla vidare, att krav framställts, att bidrag skulle lämnas ej blott utan föregående upprättande av plan och kostnadsberäkning utan även utan föregående ansökan, vilket krav även vunnit understöd hos 1925 års riksdag. Styrelsen och de sakkunniga hava funnit en sådan anordning lämplig och hava i sådant avseende anfört:

Principen om bidrag av automobilskattemedel till vägunderhållsarbeten hade redan funnit ett klart och otvetydigt uttryck i nu gällande författningar, och en del vägdistrikt hade även begagnat sig av denna möjlighet. Visserligen hade detta icke skett i någon större omfattning, men tillgängliga statistiska siffror i detta avseende kunde ej betraktas såsom uttömmande, då gränsen mellan verkliga underhållsarbeten och vägförbättringar ofta vore vanskelig att uppdraga. Den relativa återhållsamheten med avseende på direkta underhållsbidrag syntes dock knappast kunna beräknas fortfora; i den mån automobilskattemedlen ökades och deras användande enligt nu gällande bestämmelser komme att ställa allt högre krav på vägdistriktens egna ekonomiska uppoffringar, så torde vägstyrelserna ej underlåta att ernå största möjliga lättnad i sin skattebörd genom att i regel begära så stort bidrag till det direkta vägunderhållet, som förhållandena medgäve. Styrelsen och de sakkunniga ansåge visserligen, att det ur vissa synpunkter varit lämpligt, om dessa ansökningar alltjämt kunnat prövas från fall till fall. Med den utveckling, som enligt det ovanstående kunde emotses, skulle emellertid såväl för vägdistriktet som för de prövande och granskande myndigheterna beredas stor lättnad och förenkling i arbetet, om vad som för normala fall kunde anses skäligt att tilldela vägdistriktet i rent underhållsbidrag, tilldelades dem utan föregående ansökan, upprättad arbetsplan och kostnadsberäkning. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och de sakkunniga ville därför föreslå, att sådana bidrag skulle utgå.

Vid övervägande av de grunder, som härvid borde tillämpas, framstode det givetvis som ett önskemål att i enlighet med gällande författning kunna direkt lämna bidraget till sådant vägunderhåll, som på grund av automobiltrafik i synnerlig grad försvårats och till sådan vinterväghållning, som vore till särskilt gagn för automobiltrafiken. Erforderligt underlag för att sakligt bedöma dessa båda förhållanden saknades emellertid ännu. De enhetligt genomförda trafikräkningar, som erfordrades för att kunna fränskilja ett för motortrafiken särskilt viktigt vägnät, kunde ej under närmaste tid beräknas slutförda och

för bedömande av automobiltrafikens särskilda slitning å våra vägar föreläge ännu ej slutgiltiga erfarenheter och rön. Vad särskilt vinterväghållningen anginge, så hade erfarenheten redan visat, att ett fränskiljande ur en modern vinterväghållning av den del av besväret, som vore av särskilt gagn för motortrafiken, vore hart när omöjligt. Å andra sidan torde redan nu motortrafiken inom vårt land hava vunnit den utvecklingen, att de i författningen angivna distinktionerna i viss mån utplånats. Motorfordonet hade redan nu vunnit en så vidsträckt användning, att större delen av vårt vägnät i större eller mindre mån toges i anspråk av detsamma. Den utan tvekan väsentligaste delen av kostnaderna för landets vägunderhåll toges i anspråk för av motorfordon befarna vägar.

Därest det väghållningsdistriktet tilldelade bidraget till underhåll hölles inom måttliga gränser, rädde därför intet tvivel om, att både beträffande sommar- och vinterväghållningen bidraget endast komme att täcka sådan ökad underhållskostnad, som vore förorsakad av automobiltrafik. Till stöd för detta påstående torde vara tillräckligt att hänvisa till att det totala vägunderhållet under de sista åren visat en ej ringa kostnadsökning; sålunda hade enbart från 1922 till 1923 den totala underhållskostnaden stigit från i runt tal 21,7 miljoner kronor till 24,9 miljoner kronor eller med omkring 15 %, utan att någon motsvarande prisindexhöjning då kunde påvisas.

För att finna den lämpligaste formen för det ifrågasatta underhållsbidraget hava styrelsen och de sakkunniga undersökt åtskilliga alternativ, som åskådliggjorts i sex vid betänkandet fogade tabeller, beträffande vilkas innehåll torde få hänvisas till handlingarna. Vid de verkställda beräkningarna har man beträffande underhållskostnadernas storlek och fördelning utgått från uppgifterna i 1923 års statistik. Vidare har antagits, att samtliga vägdistrikt definitivt övergivit naturavväghållningen samt att denna övergång kunnat i genomsnitt för hela landet ske inom kostnadsramen för föreliggande uppskattningar. Vad automobilskattemedlen angår, så hava de i tabellerna införts med det belopp, som för innevarande budgetår upptagits i riksstaten för landsbygden eller 12,000,000 kronor.

Beträffande frågan om vilka kostnader som böra tagas i betraktande vid bidragets beräkning anföra styrelsen och de sakkunniga:

Vid beräkning av olika tilläggsbidrag till vägdistriktet att utgå i viss proportion till dessas verkliga kostnader för vägunderhållet hade styrelsen och de sakkunniga ansett sig böra räkna med distriktens totala underhållskostnader d. v. s. för såväl sommar- och vinterunderhåll som även för den del av förvaltningen, som ej direkt tillhör vägbyggnaderna. Vad förvaltningskostnaden anginge, så vore ju numera dess inräknande medgivet vid bestämmande av det ordinarie statsbidraget till vägunderhållets verkliga kostnad, varför dess medtagande även i nu förevarande beräkningar syntes fullt befogat. Vad vinterunderhållet beträffade, så torde det med dess särskilda betydelse för den kontinuerliga motortrafiken vara fullt skäligt, att detsamma medräknades i det nuvarande vägunderhållet. Då denna princip — redan hävdad av 1911 års vägkommission och av 1920 års vägsakkunniga — upptogs i 1922 års proposition till ny väglag, så hade densamma ansetts nu böra vinna tillämpning.

Styrelsen och de sakkunniga hava till en början undersökt möjligheten att beräkna bidraget i proportion till varje läns egen automobilskatteandel, vilket alternativ åskådliggjorts å den vid handlingarna fogade tabell I. Styrelsen och de sakkunniga anföra härom:

Tabellen visar, att om t. ex. 10 procent av länets egen andel av automobilskattemedel användes till direkt underhållsbidrag för vägdistriktet inom länet, så skulle distriktet i exempelvis Västmanlands län härigenom erhålla ett tillskott av i runt tal 9 procent av det ordinarie statsbidraget, under det att i grannlänet, Uppsala län, samtliga distrikt skulle erhålla i runt tal 63 procent ökning av det ordinarie bidraget. Härtill kan då läggas, att den totala vägunderhållsbördan i Uppsala län i genomsnitt kan beräknas till cirka 11 öre men i Västmanlands län uppgår till cirka 43 öre per vägfyrek. Överhuvud taget synes av tabellen framgå, att enligt detta beräkningssätt för de olika länen skulle uppstå så avsevärda ojämnheter i det totala underhållsbidragets storlek utan rimligt sammanhang med den verkliga underhållsbördan, att den angivna grunden icke lär kunna ifrågakomma för det ändamål, som här avses.

För undvikande av de sålunda anmärkta ojämnheterna hava styrelsen och de sakkunniga funnit bidraget endast kunna grundas på de olika väghållningsdistriktens kostnader för vägunderhåll, vinterväghållning och förvaltning. Å en vid handlingarna fogad tabell II¹⁾ har åskådliggjorts, huru stora belopp, som för varje län skulle behöva tagas i anspråk av automilskattemedlen, under förutsättning att bidraget utginge med vissa i tabellen angivna procenttal. Av tabellen framgår, att för utdelande av det av riksdagen ifrågasatta tilläggsbidraget å 10 procent till samtliga vägdistrikt skulle åtgå sammanlagt för hela riket omkring 2,463,000 kronor eller i runt tal 20.5 procent av de för innevarande budgetår i riksstaten upptagna skattemedlen för landsbygden.

Huru detta belopp enligt tabellen skulle komma att fördela sig på de olika länen framgår av kol. f i härvid fogade bilaga A. Av omförmälda tabell II framgår vidare, att därest dylikt bidrag utginge efter respektive 15 och 5 procent av underhållskostnaden, skulle därför åtgå omkring 3,700,000 respektive 1,230,000 kronor motsvarande 30 respektive 10 procent av landsbygdens automobilskattemedel för budgetåret 1925—1926.

Styrelsen och de sakkunniga hava härefter behandlat den av motionärer vid 1925 års riksdag berörda frågan om beredande av — utöver ett proportionellt bidrag av ovan angiven beskaffenhet — jämväl ett utjämningsbidrag, byggt enligt samma grunder som utjämningsbidraget i 1922 års väglagsproposition nr 100, d. v. s. utgående med viss procent av den del av varje vägdistriktens totala underhållskostnad, som per vägfyrek räknat överstiger medeltalet för hela riket. För att närmare belysa denna bidragsgrund hava styrelsen och de sakkunniga i tabell III verkställt en för varje vägdistrikt i riket genomförd beräkning av det utjämningsbidrag, som borde tillkomma distriktet, samt det belopp, som för detta ändamål skulle behöva tagas i anspråk av automobilskattemedel. Av tabellen framgår, att, om till vägdistriktet skulle i enlighet med 1925 års motioner utdelas 30 procent av distriktens underhållsbörda utöver medeltalet för riket, så skulle härför åtgå omkring 1,676,000 kronor för hela landet eller cirka 14 procent av landsbygdens andel av automobilskattemedel. Enligt samma förutsättning skulle exempelvis Norrbottens län, som år 1923 erhöi omkring 185,000 kronor i statsbidrag från anslaget till synnerligt betungade väghållningsdistrikt, hava

¹⁾ Se bilaga A.

i direkt riksutjämning erhållit omkring 299,000 kronor. Härutöver hava styrelsen och de sakkunniga undersökt åtskilliga andra alternativ, och får jag härutinnan hänvisa till handlingarna i ärendet.

Beträffande frågan om det av automobilskattemedel utgående bidragets storlek hava styrelsen och de sakkunniga till en början erinrat om olika framställningar angående höjning av det enligt väglagen utgående bidraget, som tid efter annan gjorts men som ej föranlett någon åtgärd. Styrelsen och de sakkunniga anföra vidare:

»Anledningen till att dessa framställningar om ökade underhållsbidrag icke lett till positivt resultat, torde främst få sökas i det statsfinansiella läget, som ej ansetts medgiva ifrågasatt höjning av bidraget, varjämte torde hava bidragit framställda anmärkningar mot jämnheten och tillförlitligheten av de gjorda uppskattningarna å underhållskostnaderna. Automobilskattemedlens oväntat hastiga ökning har emellertid nu öppnat en möjlighet att med anlitande av dessa medel bereda väghållningsdistrikten en höjning av bidraget till underhåll och då som ovan visats automobilskattemedlen med fasthållande av gällande principer för deras användning kunna för ändamålet tagas i bruk, finna väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och de sakkunniga i vad nu anförts ett ytterligare skäl för tillstyrkande av det automatiskt utgående bidraget.

Angående dettas storlek kan erinras om hur dels vid tidigare tillfällen föreslagits statsbidragets höjning med 10 procent, dels årets riksdag ifrågasatt bidragets utgående med 10 procent, dels gjorda beräkningar visa, att ett 10 procents bidrag på lämpligt sätt håller sig inom den till 20 procent bestämda utjämningsandelen av de för landsbygden avsedda automobilskattemedlen.»

Under återopande av vad sålunda anförts hava styrelsen och de sakkunniga föreslagit, att bidraget för närvarande måtte begränsas till tio procent.

Styrelsen och de sakkunniga hava emellertid ansett, att det ifrågasatta bidraget endast bör tillkomma vägdistrikt, där vägunderhållet helt övertagits av vägkassan, och erinra, att denna uppfattning till synes enhälligt kommit till uttryck vid behandlingen av denna fråga. Styrelsen och de sakkunniga anföra vidare:

Enligt senast infortrade uppgifter hade vägunderhållet övertagits av vägkassan inom ej mindre än 215 av rikets 379 vägdistrikt, under det att ytterligare 71 distrikt övertagit underhållet partiellt. Det vore att förvänta, att de distrikt, som ännu ej helt övertagit vägunderhållet, nu finge anledning att återkomma till eller upptaga denna fråga. Den ökade tunga detta övertagande mångenstädes ansåges innebära för jordbruksfastigheterna kompen-serades i viss mån genom det föreslagna tilläggsbidraget, vilket väl i regel torde undanröja förefintliga betänkligheter. Styrelsen och de sakkunniga hölle sålunda för sannolikt, att i och med den här föreslagna bestämmelsen det övervägande flertalet av nu återstående vägdistrikt komme att snarast överföra underhållet å sina vägkassor.

Styrelsen och de sakkunniga hava föreslagit, att det sålunda ifrågasatta underhållsbidraget skulle utgå av landsbygdens utjämningsandel av automobilskattemedlen, och hava härutinnan anført:

»Det är uppenbart, att det tilläggsbidrag av 10 procent å vägdistriktens totala underhållskostnad, som styrelsen och de sakkunniga funnit skäligt föreslå, kommer att, i den mån samtliga vägdistrikt övertaga underhållet, i och för sig innebära en ej obetydlig utjämning mellan de olika länen. Denna utjämning torde även nära ansluta sig till de grunder, som i gällande författning (kungl. kungörelsen 470/1924; § 2) angivas för den utjämning, som skall ske genom fördelning mellan länen av den s. k. utjämningsandelen. Ur denna utjämningsandel, utgörande 20 procent av landsbygdens andel av automobilskattemedlen, tillkommer det nämligen Eders Kungl. Maj:t att tilldelade fyllnadsbelopp till län, vilka genom sina ordinarie länsandelar anses hava bekommit mindre än vad å länet skäligen bort belöpa med hänsyn bland annat till omfattningen av automobiltrafiken inom länet och av dylik trafik framkallat behov av underhållsarbeten å allmänna vägar; uppenbarligen finner automobiltrafikens inverkan på vägarna ett av sina bästa uttryck i de totala underhållskostnader, som enligt det föregående skulle ligga till grund för tilläggsbidraget. Det kan under dessa förhållanden givetvis ifrågasättas, huruvida utjämning mellan länen skall ske såväl genom den vanliga utjämningsandelen å 20 procent av landsbygdens medel som ock genom de särskilda tilläggsbidragen till vägunderhållet. Uppgå dessa senare, såsom i tabell VI angives, till cirka 10 procent av landsbygdens automobilskattemedel, så skulle förfarandet i verkligheten innebära, att man i stället för nu gällande uppdelning i 80 procent såsom ordinarie länsandel och 20 procent såsom utjämningsandel skulle erhålla en utjämningsandel å 30 procent, under det att endast 70 procent skulle utgå till länen i förhållande till de belopp, som från dem inflyta i automobilskatt. Något vägande skäl för en dylik förskjutning i fördelningen synes ej kunna uppvisas. Visserligen synas, enligt från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen lämnad uppgift, hittills verkställda fördelningar av automobilskattemedlen tyda på, att någon förskjutning i proportionen mellan 80 procent och 20 procent i syfte att öka utjämningsandelens storlek skulle, i mån av motortrafikens stigande interprovinsiella karaktär, visa sig befogad, men någon sådan påtaglig erfarenhet, att därpå kan grundas en ändring av nu gällande bestämmelser, föreligger dock ej. I riksdagens skrivelse framhålles även såsom sannolikt, att den till Eders Kungl. Maj:ts förfogande ställda utjämningsandelen av 20 procent skulle sänkas, om särskilda tilläggsbidrag till vägunderhållet införas.

Verkningarna av den av styrelsen och de sakkunniga föreslagna fördelningsmetoden har åskådliggjorts å en av dem upprättad tabell IV, vilken torde få bifogas såsom bilaga B.

Angående den ifrågasatta anordningens trädande i tillämpning hava styrelsen och de sakkunniga anfört:

Ett tilläggsbidrag å 10 procent av den totala underhållskostnaden skulle enligt förut omförmälda tabell II för landets samtliga vägdistrikt kräva ett belopp av omkring 2,463,000 kronor. Om bestämmelse härom antoges av 1926 års riksdag, skulle det första utbetalandet kunna ske efter automobilskattemedlens redovisning på nyåret 1927 samt skulle då arse de verkliga kostnaderna för de vägdistrikt, som från och med år 1925 helt övertagit vägunderhållet å vägkassorna, varjämte till de distrikt, som övertagit underhållet av samtliga vägar från och med ingången av år 1926, skulle utbetalas tilläggsbidrag efter den uppskattade kostnaden för detta år. Da storleken av det underhåll, som från den 1 januari 1926 övertagits av vägdistrikten, kunde beräknas uppgå till omkring 57 procent av det totala underhållet, så torde, även om de verkliga kostnaderna överstege de uppskat-

tade, 1927 års tilläggsbidrag, enligt tabell VI upptagna till i runt tal 1,390,000 kronor, dock komma att understiga det angivna beloppet av i runt tal 2,500,000 kronor. Enligt den i riksstaten för budgetåret 1925—1926 angivna beräkningen uppginge vidare landsbygdens andel av automobilskattemedlen till 12,000,000 kronor, men komme i verkligheten att uppgå till avsevärt mer, samt vore för budgetåret 1926—1927 i förslag till riksstaten beräknad till 14,000,000 kronor, varför landsbygdens utjämningsandel skulle vid 1927 års fördelning komma att uppgå till omkring 2,800,000 kronor. Ingen svårighet föreläge alltså att bestrida tilläggsbidraget till vägunderhållet ur länens utjämningsandel.

Beträffande dispositionen av den del av landsbygdens automobilskattemedel, som icke komme att tagas i anspråk för det ifrågasatta underhållsbidraget, hava styrelsen och de sakkunniga anfört:

För sådana bidrag av automobilskattemedel, som icke utginge enligt ovan föreslagna bestämmelser, skulle alltjämt gälla, att kostnadsberäkning skulle föreligga samt att bidraget ej finge utgå med mer än i regel två tredjedelar av den beräknade kostnaden. Det hade ofta erinrats, att denna bestämmelse kunde komma att på vägdistrikt lägga bördor, som många av dem finge svårt att bära, att möjligheten att begagna sig av automobilskattemedlen därigenom kunde komma att bliva de rikare distrikten i oskäligen grad förbehållen samt att en höjning av den angivna anparten ofta kunde befinnas befogad. Styrelsen och de sakkunniga ville erinra, att högre bidrag än $\frac{2}{3}$ redan med nu gällande bestämmelser vore möjligt och även i vissa fall funnit tillämpning. De anförda önskemålen syntes dock inför den alltjämt stigande automobilskatten vara värda ökat beaktande, varför styrelsen och de sakkunniga ansett sig böra dels framhålla vikten av att vederbörande länsstyrelser vid prövningen av inkomna ansökningar om bidrag av automobilskattemedlen noga undersökte, huruvida bidrag borde lämnas till mer än $\frac{2}{3}$ av den beräknade kostnaden, dels ock föreslå sådan komplettering av nu gällande författning, att därav klart framginge befogenheten av statsbidragets ökning för sådana arbetsföretag, som vore för de därav berörda väghållningsdistrikten särskilt betungande.

Yttranden.

I de avgivna yttrandena har förslaget att av automobilskattemedel utan ansökning utdela ett bidrag av 10 procent å kostnaden för vägunderhåll m. m. till sådana vägdistrikt, som helt övertagit vägunderhållet, med få undantag tillstyrkts. Här nedan redogöres i korthet för yttrandenas innehåll allenast i den mån anmärkningar av större vikt framställts.

Länsstyrelsen i Uppsala län anser det principiellt oriktigt, att automobilskatten, vilken införts för att kunna bereda ersättning för den genom automobiltrafiken vållade kostnadsökningen, tages i bruk för ökning av statsbidraget till vägunderhållet, oberoende av om detta ökats genom automobiltrafik eller ej. Ett vägdistrikt, där allenast de med automobiler mest befarna vägarna övertagits till underhåll, kunde vara lika berättigat till bidrag, som ett distrikt, vilket helt övertagit underhållet. Länsstyrelsen förordar en prövning av bidragsbehovet från fall till fall under enklare former än hittills.

Länsstyrelsen i Jönköpings län avstyrker bestämmelsen, att bidraget skall tillgodokomma allenast vägdistrikt, som helt övertagit underhållet. Även de, som blott övertagit de stora stråkvägarna, borde få sådant bidrag.

Länsstyrelsen i Malmöhus län avstyrker förslaget och anför bland annat: »Fördelning av automobilskattemedel enligt sådan grund, att vägunderhållskostnaden för distrikten skulle bliva bestämmande. förutsätter princi-

piellt, att automobiltrafiken påverkar nämnda kostnad någorlunda likartat i hela riket. I sitt förslag hava väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och de sakkunniga efter att hava berört svårigheterna att bedöma den särskilda slitning å våra vägar, som automobiltrafiken medför, vilket bedömande förutsätter trafikräkningar, framhållit, att motorfordonet redan nu vunnit en så vidsträckt användning att större delen av vårt vägnät i större eller mindre mån tages i anspråk av detsamma, att den otvivelaktigt väsentligaste delen av kostnaderna för landets vägunderhåll tages i anspråk för av motorfordon befarna vägar samt att, därest det väghållningsdistriktet tilldelade bidraget till underhåll hölles inom måttliga gränser, intet tvivel rådde om att beträffande både sommar- och vinterväghållningen bidraget endast komme att täcka sådan ökad underhållskostnad, som vore förorsakad av automobiltrafik.

Eders Kungl. Maj:ts befallningshavande finner för sin del intet av de nyss angivna skälen vara bärande, när det gäller att bevisa, att automobilskattemedel böra kunna användas till utjämning av vägskattebördan i allmänhet. Att motorfordonen i större eller mindre mån taga i anspråk större delen av vägnätet är otvivelaktigt, och särskilt gäller det om Malmöhus län, där endast ett par allmänna vägar äro undantagna från automobiltrafik. men vad som här är av betydelse är givetvis, i vilken mån sådan trafik äger rum. Likaledes må medgivas, att den väsentligaste delen av kostnaderna för landets vägunderhåll faller på av motorfordon befarna vägar, men det är givetvis utan nämnvärd betydelse för underhållet av en viss väg, om autobiler då och då trafikera vägen, under det att förhållandet är motsatt, om vägen har att mottaga en omfattande och tung sådan trafik. Slutligen förmenar Eders Kungl. Maj:ts befallningshavande att det för denna fråga är utan betydelse, om ifrågavarande utjämningsandel under alla förhållanden ej överstiger vad väghållningsdistriktet betalar för genom automobiltrafik ökad underhållskostnad; vad som borde vara av vikt vore, att väghållningsdistrikten erhålla någorlunda lika andel i proportion till den ökade kostnaden».

Länsstyrelsen framhåller vidare, att inom länet verkställda trafikräkningar visa, att inom olika vägdistrikt förhållandet mellan den av automobiltrafiken förorsakade ökningen i vägunderhållskostnaden, å ena. samt distriktens hela vägunderhållskostnad, å andra sidan, vore växlande, varför totala vägunderhållskostnaden icke vore en tillförlitlig mätare av omfördälda kostnadsökning. Länsstyrelsen anser vidare, att skäl saknas att från bidrag utestänga distrikt, som övertagit allenast huvudvägarna.

Svenska vägföreningen anser, att möjligheten att låta bidraget utgå i viss proportion till varje läns andel av automobilskattemedlen bör ytterligare undersökas. De siffror, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och de sakkunniga åberopat för att visa, att denna fördelningsgrund vore utesluten, bevisade intet, då de uppskattade kostnaderna för vägunderhållet vore synnerligen missvisande.

Även styrelsens och de sakkunnigas förslag, att det ifrågasatta underhållsbidraget skulle utgå av landsbygdens utjämningsandel av automobilskattemedlen, har i flertalet av yttrandena lämnats utan erinran. Emellertid hava i åtskilliga utlåtanden framhållits det betänkliga i att utjämningsandelen härigenom kunde bliva alltför hårt anlitad, så att den ej kunde fylla sitt egentliga ändamål.

Länsstyrelsen i Jönköpings län har sålunda anfört:

Länsstyrelsen kunde icke tillstyrka, att bidraget utginge från utjämningsandelen. Enligt länsstyrelsens mening borde denna del allt fortfarande användas till förbättrings- och underhållsarbeten å allmänna vägar inom sådana

delar av landet, vilka vid den allmänna fördelningen av automobilskattemedlen bekommit mindre än vad därå skäligen bort belöpa med hänsyn särskilt till omfattningen av automobiltrafiken. En sådan del av landet vore Jönköpings län, som vore beläget inuti landet och där stark genomgångstrafik ägde rum i flera olika riktningar. Om, såsom föreslagits, de tio procenten skulle tagas av utjämningsandelen, kunde denna komma att därav anlitas så hårt, att nyssnämnda landsdelars berättigade intressen att få del därav kunde komma att kränkas. Till undvikande härav syntes den utvägen lämpligen kunna anlitas, att de tio procenten frånräknades landsbygdens andel av automobilskattemedlen, innan denna andel uppdelades på sätt i 3 § av förordningen om fördelning av automobilskattemedel stadgades.

Länsstyrelsen i Kronobergs län framhåller, att det syntes vara att förvänta, att förslagets genomförande skulle för de vägdistrikt, där naturavväghållet ännu finnes kvar, verka som en kraftig sporre för övergång till underhåll medelst vägkassan. Därför torde snart nog nästan hela utjämningsandelen tagas i anspråk för det ifrågasatta underhållsbidraget. Eventuellt komme densamma ej att bli tillräcklig för täckande av den stadgade bidragsprocenten, varvid en reduktion av procentsatsen förutsatts skola äga rum. Det syntes emellertid länsstyrelsen tveksamt, huruvida ej under alla förhållanden någon mindre del — förslagsvis 20 procent — av utjämningsandelen borde hållas reserverad för att av Kungl. Maj:t disponeras i utjämningsssyfte för särskilt missgynnade län.

Länsstyrelsen i Kalmar län föreslår en omläggning av bestämmelserna i syfte att det föreslagna underhållsbidraget göres oberoende av utjämningsandelen samt fixeras till tio procent av underhållskostnaden — alltså utan reduktion av procentsatsen även om bidragets belopp skulle överskrida landsbygdens utjämningsandel.

Länsstyrelsen i Hallands län yttrar, att de föreslagna bestämmelserna skulle kunna hava till följd, att inga medel återstode att av Kungl. Maj:t i utjämningsssyfte disponeras för vägarbeten i mindre gynnade län. Länsstyrelsen föreslår därför, att tillsvidare allenast hälften av landsbygdens utjämningsandel må få användas till det ifrågasatta bidraget. Komme bidraget härigenom att alltför mycket understiga 10 procent av underhållskostnaden, kunde utjämningsandelen ökas.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län framhåller såsom antagligt, att när vägdistriktet i större utsträckning övertagit vägunderhållet, största delen av utjämningsmedlen komme att tagas i anspråk för bidrag till underhållet. Länsstyrelsen ansåge emellertid i hög grad angeläget, att ett betydande belopp stode till förfogande för att tilldela län, som med den på länet belöpande ordinarie andelen icke bekommit det belopp, som med hänsyn till förhållandena kunde anses skäligt. För Göteborgs och Bohus läns vidkommande vore detta av synnerligen stor betydelse. Belägenheten inom länet av storstaden Göteborg, där det övervägande flertalet av länets automobiler vore hemmahörande, måste naturligen medföra en synnerligen stark slitning av länets vägar, detta jämväl därigenom att storstaden söge trafik till sig från orter utom länet. Så vore givetvis förhållandet med övriga städer och hamnar utmed havet, och överhuvud måste länets egenskap av kustlandskap beträffande automobiltrafiken äga en stor betydelse, då den trafik, som dragits ned mot havet, där måste vända och ånyo framföras på länets vägar. Slutligen kunde icke bortses från det förhållande, att länets läge medförde en icke ringa genomgångstrafik från Norge. Länsstyrelsen ville därför ifrågasätta antingen att utjämningsandelen måtte höjas eller ock att det särskilda bidraget till underhållet måtte utgå, innan 20 procent av landsbygdens automobilskattemedel avsattes såsom utjämningsandel.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län säger sig även befara att utjämningsandelen, efter det underhållsbidraget därav utgått, skulle bli otillräcklig för att på ett verkligt effektivt sätt tillgodose sitt egentliga ändamål. Då länsstyrelsen ansåge utjämningsandelens användande till förmån för län, som i förhållande till sina automobilskattemedel vore särskilt betungade av automobiltrafik, vara av stor allmän betydelse, ansåge länsstyrelsen det lämpligt att säkerställa detta ändamål genom att höja utjämningsandelen till förslagsvis 25 procent av landsbygdens andel av automobilskattemedlen.

Vid automobilskattens införande och meddelandet av bestämmelserna an- Departement-
chefen.
gående automobilskattemedlens fördelning framhölls, att den angelägnaste uppgiften för vägväsendets höjande vore att genom förbättringsarbeten sätta vägnätet i stånd att tåla den starka påfrestningen från automobiltrafiken. Denna uppfattning, som även fick uttryck i de första fördelningsföreskrifternas avfattning, har icke jävats av erfarenheten under den tid, som därefter förflutit. Alltjämt måste det anses vara av synnerlig vikt att i mån av behov genom erforderliga förstärkningsarbeten försätta vägarna i sådant skick, att de kunna i skälig omfattning motstå trafikens åverkan. Ur ekonomisk synpunkt är detta av stor betydelse, enär man, då trafiken nått en viss utveckling, endast på sådant sätt kan åvägbringa en rimlig begränsning av underhållskostnaderna. Härtill kommer behovet att genom rätning av vägkrökar och breddning av alltför smala vägar söka minska riskerna för automobiltrafiken. Sedan automobilens användning blivit allmän inom alla delar av riket och inom alla samhällslager, har automobiltrafik i allt större utsträckning tillåtits å vägar, där sådan trafik förut var förbjuden, så att dylika förbud numera hora till undantagen. Med den ökade trafiken har givetvis följt en betydande ökning av kostnaden för vägunderhållet och därmed även klagomål över att kostnadsökningen icke i motsvarande grad ersättes genom tilldelning av automobilskattemedel. I viss mån kunna dessa klagomål icke fränkännas berättigande. Automobilskattemedlen hava hittills givetvis i första hand måst användas till förbättring av de för den hårdaste trafiken utsatta stråkvägarna. Den av automobiltrafiken framkallade kostnadsökning, som icke fått ett mera påtagligt uttryck i vägförbättringar, har mera sällan utjämnats genom bidrag av automobilskattemedel. Av allt att döma hava de sålunda följda principerna varit riktiga och ägnade att för framtiden minska underhållskostnaderna. Med den fortgående förbättringen av landets vägnät och den rikligare tillgången på automobilskattemedel kan man emellertid — givetvis med iakttagande av nödig försiktighet — i större utsträckning än förut använda automobilskattemedel för att direkt lindra den ökade underhållstungan.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens och de sakkunnigas förslag innebär, att till vägdistriktet utan föregående ansökan skall av automobilskattemedel utgå ett bidrag motsvarande 10 procent av distriktets verkliga kostnader för vägunderhåll, vinterväghållning och förvaltning, som ej avser byggande av väg. Med utgångspunkt från att den 1 januari 1926 omkring 57 procent av vägunderhållet övertagits av vägdistriktet hava de sakkunniga enligt vid-

fogade tabell VI beräknat 1927 års underhållsbidrag till omkring 1,390,000 kronor. Man måste dock räkna med att i händelse av bifall till nyssnämnda förslag jämväl återstående vägdistrikt komme att inom kort övertaga vägunderhållet. I sådant fall skulle enligt nyssnämnda tabell underhållsbidraget uppgå till i runt tal 2,500,000 kronor. Emellertid är det att märka, att uppskattningarna av kostnaderna för vägunderhållet, på vilka styrelsen och de sakkunniga i brist på bättre material måst bygga sina beräkningar, icke giva något tillförlitligt uttryck för den verkliga kostnaden. Troligen kommer det vid en övergång att visa sig, att de verkliga kostnaderna avsevärt överstiga de uppskattade. Med hänsyn till att många uppskattningar verkställt under kristiden, under det att andra kvarstå oförändrade sedan lång tid tillbaka, äro emellertid dessa förhållanden ytterst vanskliga att bedöma. Uti innevarande års statsverksproposition är landsbygdens andel av automobilskattemedlen för budgetåret 1926—1927 beräknat till 15,200,000 kronor. Förslagsvis skulle man kunna räkna med att, sedan allt vägunderhåll övertagits av vägdistrikten, en femtedel av landsbygdens andel av automobilskattemedlen skulle komma att tagas i anspråk för det ifrågasatta underhållsbidraget. I den mån automobilskattemedlen i framtiden ökas kraftigare än underhållskostnaderna eller tvärtom, skulle givetvis förhållandet ändras.

Förslaget har i allmänhet tillstyrkts av de hörda myndigheterna. Även mig synes förslaget i stort sett innebära en god lösning av förevarande fråga, i det att vägdistrikten enligt detsamma skulle utan omgång och kostnader för upprättande av plan och kostnadsförslag erhålla en önskvärd och välbefogad lindring i väghållningsbesväret.

I några av yttrandena har ifrågasatts, att det föreslagna bidraget skulle tillgodokomma jämväl vägdistrikt, som icke helt övertagit vägunderhållet. På de skäl, som legat till grund för statsmakternas redan tidigare intagna ståndpunkt i denna fråga, finner jag ej anledning att föreslå avvikelse härutinnan från det föreliggande förslaget. Alltjämt synes väggkassans fullständiga övertagande av vägunderhållet böra betraktas såsom en nödvändig garanti för att underhållsbidraget skall bliva till avsedd nytta för vägväsendet. Att antaga är även, att väggkassornas övertagande av underhållet kommer att påskyndas av ett bifall till förevarande förslag.

Enligt förslaget skulle underhållsbidraget utgå av landsbygdens utjämningsandel. Efter gjorda beräkningar (förut omförmälda tabeller II och VI) skulle det år 1927 utgående bidraget taga i anspråk ungefär hälften av utjämningsandelen, och därest samtliga distrikt övertog vägunderhållet, skulle hela utjämningsandelen åtgå för ändamålet. Styrelsen och de sakkunniga hava också måst föreslå viss reduktion av bidragsprocenten, för det fall att utjämningsandelen icke skulle förslå till ett bidrag av 10 procent av underhållskostnaden. Emellertid är härvid att märka, att styrelsen och de sakkunniga vid dessa beräkningar utgått från det i riksstaten för budgetåret 1925—1926 upptagna beloppet å landsbygdens andel av automobilskattemedlen 12,000,000 kronor samt räknat med de uppskattade kostnaderna för vägunderhållet.

Styrelsens och de sakkunnigas förslag i denna del synes botten i den

uppfattningen, att det föreslagna underhållsbidraget skulle fylla samma ändamål som utjämningsandelen och alltså kunna göra denna överflödig. En sådan uppfattning kan jag icke dela, och jag nödgas i det följande något utförligt motivera denna min ståndpunkt.

Utjämningsandelens ändamål är att utjämna de orättvisor vid fördelningen av automobilskattemedlen, som kunna bliva en följd av den valda fördelningsgrundens ofullkomlighet. Därvid har särskilt tagits sikte på det förhållandet, att den kring en större stad liggande landsbygden kan få sina vägar sönderkörda av automobiler från staden, men att landsbygden vid skattemedlens fördelning dock icke får tillgodoräkna sig den från stadens automobiler inflytna skatten. Det till fördelningsgrund tagna skattebeloppet för allenast landsbygdens automobiler blir i detta fall icke tillräckligt uttryck för den genom automobiltrafiken förorsakade ökningen i vägslitningen. Men även andra anledningar till ojämnhet vid fördelningen finnas. Sålunda får ett län med jämförelsevis få automobiler och en stark genomgående trafik från andra län för liten andel av automobilskattemedlen, därest ej fyllnad lämnas. Det är utjämningsandelens förnämsta uppgift att bereda fyllnad i de fall, då en länsfond på grund av delningsgrundens ofullkomlighet icke erhållit så stor tilldelning som skäligen svarar mot den av automobiltrafiken framkallade kostnadsökningen i väghållningen. I § 2 av kungörelsen den 21 november 1924 (nr 470) med närmare bestämmelser angående fördelningen av automobilskattemedel har nämnda förhållande uttryckts så, att Kungl. Maj:t av landsbygdens och städernas utjämningsandelar tilldelar fyllnadsbelopp åt län eller stad, som vid den av statskontoret verkställda fördelningen i jämförelse med annat län eller annan stad bekommit mindre än vad därå skäligen bort belöpa med hänsyn särskilt till omfattningen av automobiltrafiken inom länet eller staden och av dylik trafik framkallat behov av förbättrings- och underhållsarbeten å allmänna vägar och gator.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens och de sakkunnigas mening, att det ifrågasatta underhållsbidraget, i den mån samtliga vägdistrikt övertog underhållet, i och för sig innebure en ej obetydlig utjämning mellan de olika länen, har motiverats därmed, att automobiltrafikens inverkan på vägarna uppenbarligen funne ett av sina bästa uttryck i de totala underhållskostnader, som skulle ligga till grund för tilläggsbidraget. Jag vill givetvis icke förneka, att omförmälda bidrag kan verka utjämnande i förevarande avseende, men fall kunna också tänkas, då bidraget än mera skärper en vid den första fördelningen uppkommen ojämnhet. Man får i detta sammanhang ej bortse från att även annan trafik än automobiltrafiken kan utöva en betydande och i olika vägdistrikt växlande inverkan på vägdistriktets totala underhållskostnad, exempelvis virkes- och bettransporter med anspanssfordon, en inverkan som strängt taget ej bör få inverka på automobilskattemedlens fördelning.

För vinnande av någon jämförelse mellan utjämningsandelens disposition å ena sidan enligt hittills tillämpade grunder och å andra sidan genom den ifrågasatta utdelningen av underhållsbidrag har inom kommunikationsdeparte-

mentet upprättats vidfogade, såsom bilaga C betecknade tabell. Tabellen utgår från den förutsättningen, att samtliga distrikt övertagit vägunderhållet. Då den fördelade utjämningsandelens storlek växlar i de i tabellen behandlade fallen, är det företrädesvis procenttalen, som erbjuda intresse. Av tabellen framgår, att under det Stockholms och Uppsala län år 1924 erhöles 9.7 respektive 4.2 procent av utjämningsandelen, skulle samma län bekomma allenast 4.9 respektive 1.4 procent av det till underhållsbidrag utgående beloppet. Västmanlands län, som åren 1923 och 1924 erhöles allenast 1,5 procent av utjämningsandelen, skulle bekomma 5.6 procent av underhållsbidragets totala belopp. Dessa siffror vittna ej om underhållsbidragets förmåga att ersätta utjämningsandelen. Någon säker jämförelse kan emellertid ej göras, då underhållsbidraget uträknats på grundval av de uppskattade kostnaderna. Sålunda kan med stor sannolikhet antagas, att den för Västmanlands län anförda siffran 5.6 procent komme att visa sig för hög.

Av vad ovan anförts torde framgå, att utjämningsandelen har en viktig uppgift att fylla, även om det föreslagna underhållsbidraget införes. I den mån trafikräkningar komma att allmänt äga rum och man därigenom erhåller en klarare uppfattning om trafikens storlek och beskaffenhet, ökas även förutsättningarna för ett fullt rättvist och ändamålsenligt fördelande av utjämningsmedlen. Flera av de hörda myndigheterna hava även betonat vikten av att utjämningsandelen komme till användning för sitt ursprungliga ändamål. Under förutsättning av att underhållsbidraget skulle utgå av utjämningsandelen, hava dessa myndigheter föreslagit en ökning av denna.

En i stort sett tillfredsställande lösning synes mig kunna vinnas genom att låta underhållsbidraget utgå av den efter utjämningsandelens avsättande förefintliga återstoden av landsbygdens andel i automobilskattemedlen, innan sagda återstod fördelas på länsfonder. Härigenom synes det möjligt att i huvudsak ernå samma resultat, som styrelsen och de sakkunniga åsyftat med den av dem föreslagna anordningen, och samtidigt undvika vissa därmed förenade olägenheter. Utjämningsandelen skulle enligt denna lösning användas för sitt ursprungliga ändamål. Återstoden skulle fördelas enligt två från varandra fristående fördelningsgrunder: den del, som motsvarade 10 procent av vägdistriktens sammanlagda kostnader för vägunderhåll m. m., i proportion till nämnda kostnader, och återstoden i proportion till den från länens landsbygd inlutna automobilskatten. Härigenom skulle vinnas den fördelen, att någon reduktion av bidragsprocenten icke skulle behöva äga rum för det fall, att summan av underhållsbidragen komme att överstiga utjämningsandelen, och vidare att utjämningsandelens storlek icke bleve beroende av de till bidrag berättigade underhållskostnadernas växlande belopp.

Då jag nu förordar en sådan lösning, anser jag mig samtidigt böra föreslå någon nedsättning av utjämningsandelens storlek. Under förutsättning att summan av underhållsbidragen komme att motsvara en femtedel av landsbygdens andel av skattemedlen och att utjämningsandelen bibehölles vid oförändrad storlek, skulle de medel, som fördelas i förhållande till influten auto-

mobils katt, minskas från fyra femtedelar till tre femtedelar av landsbygdens skatteandel eller således med en fjärdedel. För verkställande av utjämning i samma grad som förut vid fördelning efter samma fördelningsgrund, skulle alltså erfordras en utjämningsandel likaledes minskad med en fjärdedel. Under förutsättning vidare att behov av särskild utjämning icke föreligger i fråga om de medel, som skulle utdelas såsom underhållsbidrag, skulle alltså icke erfordras större utjämningsandel än 15 procent av landsbygdens andel av skattemedlen. En undersökning av utjämningsandelens hittillsvarande användning (se bilaga C.) har bibragt mig den uppfattningen, att en sådan nedsättning icke är ägnad att väcka betänkligheter, varför jag vill förorda densamma. Återstående 85 procent av landsbygdens andel av skatte-medlen bör fördelas på sådant sätt, att därav först utgår bidrag till vägdistriktet med 10 procent av underhållskostnaden samt återstoden, förslagsvis uppskattad till 65 procent av landsbygdens skatteandel, såsom hittills uppdelas på länsfonder i proportion till den från de särskilda länens landsbygd influtna automobils katten.

Med hänsyn till att ett genomförande av förevarande förslag medför ändring av flertalet paragrafer i nu gällande förordning om automobils katten fördelning, har det ansetts lämpligt att utarbeta förslag till helt ny författning i ämnet. Detta förslag ansluter sig emellertid i stort sett till gällande förordning. Beträffande förslagets detaljer må anföras följande.

De för automobils katten fördelning grundläggande bestämmelserna i 1 § av gällande förordning hava oförändrade ingått i förslaget. I 2 § har ingen annan avvikelse skett än att orden »av statskontoret» utgått. Anledningen härtill är att det ansetts önskvärt, att statskontorets befattning med automobils katten bokföring och fördelning skulle helt upphöra och överflyttas på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Särskild föreskrift härom lärer böra meddelas i den administrativa författning i förevarande ämne, som Kungl. Maj:t i händelse av bifall till förslaget, lärer komma att utfärda.

3 § innefattar den egentliga författningsändringen. I 1 mom. a) meddelas bestämmelserna angående utdelning av underhållsbidraget. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och de sakkunniga hava föreslagit, att till grund för beräkningen av det år 1927 utgående bidraget skola läggas verkliga kostnaderna för vägunderhåll och vinterväghållning under år 1925, eller således året näst före det, varunder automobils katten influtit. Uppenbarligen vore det önskligt att till grund för fördelningen kunna lägga kostnaderna för det år, varunder skatte-medlen influtit, eller året näst före det fördelningen verkställes såsom fallet är med statsbidraget enligt 60 § väglagen. Med hänsyn till önskvärdheten att undvika alltför långt framskjutande av bidragets fördelning synes det likväl vara försiktigast att i detta hänseende följa styrelsens och de sakkunnigas förslag. Därest vägdistriktet utfört vägunderhållet under hela det år automobils katten influtit men ej under året

därförut, synes, i enlighet med styrelsens och de sakkunnigas förslag, sistnämnda års uppskattade kostnad för vägunderhållet böra jämte verkliga kostnaden för vinterväghållning och förvaltning läggas till grund för bidragets beräkning.

Riksdagen har vid föregående tillfällen uttalat, att ett enhetligt och rationellt ordnande av vägdistriktens bokföring bleve av allt större vikt ju mera medel, som ställdes till vägdistriktens förfogande. Förslag i sådant syfte föreligger utarbetat och är, sedan vederbörande myndigheters yttrande däröver numera inkommit, föremål för handläggning inom kommunikationsdepartementet. För åstadkommande av ordning och reda i vägdistriktens räkenskaper och därmed en garanti för att ett tillförlitligt underlag vinnes för bidragets beräkning har i 3 § 1 mom. a) andra stycket stadgats att till grund för beräkningen av vägdistriktets verkliga kostnad skola läggas på föreskrivet sätt förda och granskade räkenskaper, och lärer Kungl. Maj:t, i händelse av bifall till förslaget, framdeles komma att härom utfärda erforderliga föreskrifter. Sistnämnda föreskrifter torde komma att givas tillämpning från och med ingången av år 1927. Klart är alltså, att på föreskrivet sätt förda räkenskaper icke kunna komma att ligga till grund för beräkningen av verkliga kostnaderna för åren 1925 och 1926, men detta synes så uppenbart, att särskild övergångsbestämmelse i förevarande avseende ansetts onödig.

För det oförmodade fall, att något vägdistrikt skulle undandraga sig att förebringa utredning om distriktets verkliga kostnad och bidrag alltså icke skulle kunna utdelas till distriktet, har ansetts böra givas möjlighet att förklara bidraget förverkat, på det att medlen skola kunna komma till nyttig användning. Även utan vägdistriktets förskyllan kan det emellertid inträffa, att vid den tid, då underhållsbidraget bör utdelas och uppdelning av automobilskattemedlen på länsfonder bör ske, full klarhet dock icke föreligger angående vägdistriktets verkliga kostnad, som här avses, exempelvis på grund av förd klagan över vägstämmas beslut i anledning av revisionsanmärkning. I sådant fall måste tydligen ett belopp motsvarande det högsta, vartill vägdistriktets bidrag skäligen kan beräknas uppgå, avsättas i avvaktan på sakens slutliga prövning.

3 § 1 mom. b) innehåller föreskrift om automobilskattemedlens uppdelning på länsfonder och överensstämmer beträffande delningsgrunden med gällande bestämmelser.

3 § 2 mom. är lika med andra punkten av motsvarande paragraf i gällande förordning utom däri, att utjämningsandelen nedsatts från 20 till 15 procent av landsbygdens andel av skattemedlen.

I 4 § har allenast ändrats en hänvisning till nästföregående paragraf. Beträffande sådana bidrag till landsbygdens väghållning, som komme att utgå jämlikt 4 §, skulle enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens och de sakkunnigas förslag alltjämt fordras arbetsplan med kostnadsberäkning, och skulle såsom hittills bidraget i regel ej utgå med mer än två tredjedelar av den beräknade kostnaden. Med anledning av framkomna erinringar, att

sistnämnda bestämmelse kunde medföra, att de mindre bärkraftiga vägdistrikten finge svårt att tillgodogöra sig automobilskattemedlen, hava styrelsen och de sakkunniga framhållit, att det även enligt gällande bestämmelser vore möjligt att erhålla bidrag överstigande två tredjedelar av kostnaden för företag, men hava tillika hemställt om visst förtydligande i detta hänseende av gällande administrativa författning i ämnet. Styrelsen och de sakkunniga hava vidare framhållit vikten av att vederbörande länsstyrelser vid prövningen av inkomna ansökningar om dylika bidrag noga undersöka, huruvida bidrag bör lämnas med mer än två tredjedelar av den beräknade kostnaden. Vad styrelsen och de sakkunniga sålunda anfört synes beaktansvärt, och torde i sinom tid, på sätt ifrågasatts, lämplig jämkning bära äga rum i den administrativa författning i ämnet, som kan komma att utfärdas.

På sätt statskontoret i sitt yttrande hemställt torde förordningen bära träda i kraft den 1 januari 1927.

Departementschefen uppläser härefter ovanberörda inom departementet utarbetade förslag till förordning om fördelning av automobilskattemedel och hemställer, att detsamma måtte genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall och förordnar, att proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

A. C. F. v. Krusenstierna.

Tabell II.

Bilaga A.

Tilläggsbidrag till vägunderhållet, att utgå ur automobilskattemedlen med viss för alla vägdistrikt lika procent av den totala underhållskostnaden.

L ä n	a	b	c	d	Tilläggsbidrag av bilmedel till vägunderhåll med		
	Vägdistriktets egen kostnad för allt underhåll ¹	Förvaltningskostnad	Statsverkets ordinarie utgift för underhåll enligt 60 § väglagen	Summa. Total underhållskostnad	15 % av den totala underhållskostnaden d	10 % av den totala underhållskostnaden d	5 % av den totala underhållskostnaden d
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
Stockholms	489,870	50,941	271,843	1,212,654	181,898	131,265	60,633
Uppsala	265,888	17 186	60,436	343,510	51,527	34,351	17,176
Södermanlands	599,893	23,851	198,137	821,881	123,282	82,188	41,094
Östergötlands	727,770	32,907	276,868	1,037,545	155,632	103,755	51,877
Jönköpings	640,483	24,748	299,231	964,462	144,669	96,446	48,223
Kronobergs	439,203	15,219	136,230	590,652	88,598	59,065	29,533
Kalmar	558,380	33,768	193,265	785,413	117,812	78,541	39,271
Gotlands	155,646	5,636	32,086	193,368	29,005	19,337	9,668
Blekinge	228,522	12,863	89,963	331,348	49,702	33,135	16,567
Kristianstads	904,517	36,820	254,832	1,196,169	179,426	119,617	59,809
Malmöhus	1,268,553	77,658	592,274	1,938,485	290,772	193,848	96,924
Hallands	766,549	27,178	237,301	1,031,028	154,654	103,103	51,551
Göteborgs och Bohus	582,844	54,142	186,182	823,168	123,475	82,317	41,158
Älvsborgs	975,297	45,703	319,866	1,340,866	201,130	134,087	67,043
Skaraborgs	708,082	32,451	349,673	1,090,206	163,531	109,021	54,510
Värmlands	813,974	66,090	309,833	1,189,897	178,485	118,990	59,495
Örebro	541,106	32,046	149,942	723,094	108,464	72,309	36,155
Västmanlands	980,024	28,786	375,774	1,384,584	207,687	138,458	69,229
Kopparbergs	712,924	57,837	200,755	971,516	145,728	97,152	48,576
Gävleborgs	628,680	25,727	156,687	811,094	121,664	81,109	40,555
Västernorrlands	1,370,713	58,182	311,874	1,740,769	261,116	174,077	87,039
Jämtlands	660,891	31,619	214,371	906,881	136,032	90,688	45,344
Västerbottens	953,823	43,027	352,490	1,349,340	202,401	134,934	67,467
Norrbottens	1,373,979	72,472	409,894	1,856,345	278,451	185,634	92,817
Summa	17,747,611	906,857	5,979,807	24,634,275	3,695,141	2,463,427	1,231,714
					= 30.79 % av 12,000,000 kr. ²	= 20.53 % av 12,000,000 kr. ²	= 10.26 % av 12,000,000 kr. ²

¹ Statsbidrag till synnerligt betungade distrikt icke fråndraget.

² 12,000,000 kr. = landsbygdens andel av bilskattemedlen under budgetåret 1925—1926.

Tabell VI.

Bilaga B.

Automobilskattemedlens fördelning mellan länen enligt dels de nu tillämpade och dels de av styrelsen och de sakkunniga föreslagna grunderna.

L ä n	a	b	c	d	e	
	I riksstaten för budgetåret 1925—1926 upptagen andel för landsbygden 12,000,000 kr. fördelad i proportion mot 1925 års fördelning	I riksstat för budgetåret 1926—1927 föreslagen andel för landsbygden: 14,000,000 kr., utgående med				Summa
		80 procent ordinarie länsandel, fördelad i proportion till 1925 års ordinarie länsandelar	20 procent utjämningsandel att utgå med		fyllnadsbelopp, så utmäta, att 1925 års proportion mellan länen i huvudsak bibehålles	
	kr.	kr.	kr.	kr.		kr.
Stockholms	989,000	881,000	76,000	177,000	1,134,000	
Uppsala	379,000	328,000	20,000	86,000	434,000	
Södermanlands	512,000	467,000	43,000	77,000	587,000	
Östergötlands	537,000	508,000	14,000	94,000	616,000	
Jönköpings	395,000	364,000	—	89,000	453,000	
Kronobergs	296,000	297,000	47,000	—	344,000	
Kalmar	407,000	377,000	29,000	61,000	467,000	
Gotlands	94,000	94,000	—	13,000	107,000	
Blekinge	150,000	133,000	15,000	24,000	172,000	
Kristianstads	591,000	644,000	120,000	—	764,000	
Malmöhus	1,053,000	1,025,000	17,000	165,000	1,207,000	
Hallands	292,000	211,000	45,000	78,000	334,000	
Göteborgs och Bohus	388,000	223,000	66,000	155,000	444,000	
Älvsborgs	563,000	512,000	74,000	59,000	645,000	
Skaraborgs	550,000	595,000	16,000	19,000	630,000	
Värmlands	670,000	734,000	116,000	—	850,000	
Örebro	558,000	606,000	60,000	—	666,000	
Västmanlands	348,000	363,000	11,000	25,000	399,000	
Kopparbergs	881,000	858,000	92,000	60,000	1,010,000	
Gävleborgs	610,000	664,000	81,000	—	745,000	
Västernorrlands	586,000	511,000	95,000	65,000	671,000	
Jämtlands	350,000	299,000	83,000	20,000	402,000	
Västerbottens	410,000	275,000	132,000	64,000	471,000	
Norrbottnens	391,000	231,000	141,000	76,000	448,000	
Summa	12,000,000	11,200,000	1,393,000	1,407,000	14,000,000	

Bilaga C.

Hittills verkställd fördelning av landsbygdens utjämningsmedel i jämförelse med tilläggsbidrag av 10 procent av totala underhållskostnaden.

L ä n	a	b	c	d	e	f
	Landsbygdens utjämningsandel av automobilskattemedel för år				Tilläggsbidrag 10 procent av totala underhålls- kostnaden för år 1924 (inklusive vinter- våghållning och förvaltning)	
	1923		1924		kr.	i % av sum- man av e)
	kr.	i % av sum- man av a)	kr.	i % av sum- man av c)		
Stockholms	100,000	9.8	195,000	9.7	121,265	4.9
Uppsala	46,000	4.5	83,000	4.2	34,351	1.4
Södermanlands	49,000	4.8	95,000	4.7	82,188	3.3
Östergötlands	50,000	4.9	85,000	4.2	103,755	4.2
Jönköpings	37,000	3.6	70,000	3.5	96,446	3.9
Kronobergs	15,000	1.5	35,000	1.7	59,065	2.4
Kalmar	28,000	2.8	70,000	3.5	78,541	3.2
Gotlands	4,000	0.4	10,000	0.5	19,337	0.8
Blekinge	15,000	1.5	30,000	1.5	33,135	1.3
Kristianstads	15,000	1.5	30,000	1.5	119,617	4.9
Malmöhus	80,000	7.8	145,000	7.2	193,848	7.9
Hallands	40,000	4.8	95,000	4.7	103,103	4.2
Göteborgs och Bohus	90,000	8.8	170,000	8.4	82,317	3.4
Älvsborgs	51,000	5.0	105,000	5.2	134,087	5.4
Skaraborgs	10,000	1.0	30,000	1.5	109,021	4.4
Värmlands	10,000	1.0	30,000	1.5	118,990	4.8
Örebro	15,000	1.5	30,000	1.5	72,309	2.9
Västmanlands	15,000	1.5	30,000	1.5	138,458	5.6
Kopparbergs	70,000	6.9	120,000	6.0	97,152	4.0
Gävleborgs	14,000	1.4	30,000	1.5	81,109	3.3
Västernorrlands	64,000	6.3	125,000	6.2	174,077	7.1
Jämtlands	38,000	3.7	80,000	4.0	90,688	3.7
Västerbottens	79,000	7.7	150,000	7.5	134,934	5.5
Norrbottens	75,000	7.3	167,000	8.3	185,634	7.5
Summa	1,019,000	100.0	2,010,000	100.0	2,463,427	100.0