

Nr 84.

Av herr **Månsson** i Erlandsro **m. fl.**, om vissa ändringar i förordningen av automobilskatteedel.

Vid 1926 års riksdag framlades av Kungl. Maj:t genom proposition nr 170 förslag till förordning om fördelning av automobilskatteedel, däri bl. a. föreslogs, att till bestridandet av kostnaderna för vägunderhållet (inklusive vinterväghållning och förvaltningskostnader) skulle till distrikt, som helt överflyttat kostnaderna för vägunderhållet på väggassan, automatiskt utgå bidrag av automobilskatteedel med en tiondedel av sagda kostnader.

Ifrågavarande proposition remitterades till statsutskottet, som samtidigt fick till behandling åtskilliga med anledning av kungl. propositionen väckta motioner. Uti motionerna 272 i Första kammaren och 396 i Andra kammaren hemställdes, att riksdagen måtte i det i Kungl. Maj:ts proposition nr 170 framlagda förslag till förordning om fördelning av automobilskatteedel vidtaga sådana ändringar, att det jämlikt 3 § 1 mom. a) utgående underhållsbidraget bestämdes till två tiondedelar och att samma bidrag måtte utgå å kostnaderna för av väggassa underhållen väg jämväl för det fall, att icke samtliga vägar inom distriktet övertagits till underhåll medelst väggassan. Angående motiveringen härför hänvisas till ovannämnda motioner.

Denna vår hemställan blev av statsutskottet i dess utlåtande nr 104 avstyrkt, ehuru väl vissa av utskottets ledamöter reserverat sig till förmån för densamma. Vid behandlingen i riksdagens kamrar bifölls utskottets hemställan i Andra kammaren efter votering med 122 röster mot 84, som avgavs för reservationen.

I årets statsverksproposition framhåller departementschefen, att genom den alltjämt stigande automobiltrafiken hava kostnaderna för väghållningen, i främsta rummet vägunderhållet, kraftigt stegrats. Följden härav har blivit ökade utgifter icke blott för de väghållningsskyldiga, som i första hand få vidkännas kostnadsökningen, utan jämväl för staten, i det att särskilt utgifterna för statsbidraget till vägunderhållet på landet häftigt stigit. Vidare framhålles, att automobiltrafiken hittills icke lämnat något vederlag för den betydande höjning av statsverkets kostnader för statsbidrag till vägunderhållet på landet, som framkallats av nämnda trafik, utan har denna utgiftsökning fått bäras av samtliga skattedragare.

Med hänsyn härtill föreslås, att till bidrag till vägunderhållet på landet må av automobilskattemedel användas 4,000,000 kronor.

Med anledning härav vilja vi framhålla, att det huvudsakliga bärande motivet för införandet av en automobilbeskattning angavs på sin tid av vägkommissionen vara, att automobiltrafiken borde få själv vidkännas den betydliga *merkostnad för vägunderhållet*, som genom denna trafik orsakades. Vid framläggandet för 1922 års riksdag av förslaget till förordning om automobilskatt åberopades också denna grund för skattens påläggande; och i full överensstämmelse härmed nämnde vederbörande departementschef vid angivande av de inflytande skattemedlens blivande användning i *första* rummet det ökade underhållet av vägarna, som nödvändiggjordes genom automobiltrafiken, och i andra rummet erhållandet av väl byggda för sådan trafik lämpade vägar. Vid utformandet av de särskilda bestämmelser angående automobilskattemedlens användning, som nödvändiggjordes av att den samtidigt med automobilskattens införande föreslagna nya vägorganisationen icke blev genomförd, kom emellertid det rena vägunderhållet att träda tillbaka för vägförbättringsarbeten, därigenom att de senare icke blott nämndes i första rummet utan till och med angåvos skola "företrädesvis" komma i betraktande. Dessa regler och det sätt, varpå de omsatts i praktiken, hava gjort, att vägunderhållet hittills endast i mycket ringa mån fått åtnjuta direkt understöd av automobilskattemedlen.

Nu har departementschefen föreslagit, att av automobilskattemedel skall utgå 4,000,000 kronor till statsbidrag av vägunderhåll på landet, men bör i främsta rummet det ursprungliga huvudsyftet med automobilbeskattningens införande, nämligen ersättande av de ökade underhållskostnaderna, i görligaste mån nu fullföljas, och få vi därför förorda, att det föreslagna automatiskt utgående bidraget till vägunderhållet höjes från en till *två tiondelar*.

Något bärande skäl att icke låta det automatiskt utgående underhållsbidraget avse jämväl av vägkassan underhållna vägar i distrikt, som endast delvis övertagit underhållet, synes icke kunna förebringas. Att i räkenskaperna särskilja de av vägkassan underhållna vägarna torde icke möta några som helst svårigheter, och de garantier mot missbruk, som ligga i de föreslagna stadgandena om granskning av räkenskaperna och möjlighet att vid bristande utredning förklara bidraget förverkat, torde vara tillfyllest även för ifrågavarande fall.

Det synes oss med hänsyn till vad sålunda anförts skäligt, att det nu ifrågasatta underhållsbidraget får avse av vägkassan underhållna vägar jämväl i sådana distrikt, som icke övertagit allt vägunderhåll inom distriktet.

Under åberopande av vad ovan i särskilda hänseenden anförts få vi hemställa,

att riksdagen måtte besluta sådana ändringar i förordningen om fördelning av automobilskattemedel, att

dels det jämlikt 3 § 1 mom. a) utgående underhållsbidraget bestämmes till två tiondelar,

dels samma bidrag må utgå å kostnader för av vägkassa underhållen väg jämväl för det fall, att icke samtliga vägar inom distriktet övertagits till underhåll medelst vägkassan.

Stockholm den 20 januari 1927.

<i>Nils Månsson.</i>	<i>Oscar N. Olsson.</i>	<i>Ludwig Brännström.</i>
<i>Emil Bengtsson.</i>	<i>Albert Johansson.</i>	<i>Birger Petersson.</i>
<i>A. Henrikson.</i>	<i>Arthur Gustafsson</i> i Kasenberg.	<i>Thore Alströmer.</i>
<i>John Jönsson.</i>	<i>P. Nilsson,</i> Bonarp.	<i>E. O. Magnusson.</i>
<i>Ewald Lindmark.</i>	<i>Otto Johansson.</i>	<i>Harry Weibull.</i>
<i>A. Wiklund.</i>	<i>Ernst Göranson.</i>	<i>C. J. Öberg.</i>
<i>Per Rudén.</i>	<i>A. H. Hedström.</i>	<i>N. E. Nilsson.</i>
<i>Carl Larson.</i>		<i>Adolf Wallerius.</i>
