

Nr 221.

Av herr **Andersson, Jonas**, och herr **Frändén**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändrad lydelse av 3 § 1 mom. i förordningen den 28 maj 1926 (nr 161) om fördelning av automobilskattemedel.*

I Kungl. Maj:ts proposition nr 34 föreslås sådan ändring i gällande bestämmelser om automobilskattemedlens fördelning, att till vederbörande väghållningsdistrikt skulle vid fördelningen av 1929/1930 års automobilskattemedel under visst villkor utgå bidrag med trettio procent av underhållskostnaden under nästföregående år.

Av den i propositionen framlagda utredningen i saken framgår, att, därest Kungl. Maj:ts förslag skulle vinna bifall, ungefär 16.3 miljoner kronor skulle finnas tillgängliga för bidrag till vägförbättringsarbeten, medan 18.2 miljoner kronor kunde beräknas komma att tagas i anspråk såsom bidrag till vägunderhåll m. m., allt på landet.

I detta belopp å 18.2 miljoner har inräknats, dels det ifrågasatta bidraget med trettio procent med 10.8 miljoner, dels det belopp å 5.4 miljoner, som beräknats åtgå till täckande av hälften av bidraget enligt 60 § väglagen, dels ock ett belopp om 2 miljoner, som uppgives sannolikt åtgå till vissa underhållsbidrag, bidrag till vinterväghållning och till inköp av arbetsmaskiner, vilka bidrag beviljas av Kungl. Maj:t.

Vad först beträffar nyssnämnda belopp om 5.4 miljoner kronor lär det vid fastställandet av den bästa fördelningen av landsbygdens andel av automobilskattemedlen mellan vägunderhåll och vägförbättringar icke vara lämpligt att uppställa till jämförelse å ena sidan summan av de bidrag, som i det hela skulle utgå av automobilskattemedel till underhållet, och å andra sidan den del av landsbygdens andel, som skulle reserveras för vägförbättringar. Att bidraget enligt 60 § väglagen till hälften skall utgå av automobilskattemedel, vilken bestämmelse ju icke gällt längre än sedan den 1 juli 1927, får väl snarare anses som en lättnad för staten, som därigenom gör en besparing till motsvarande belopp, än som en genom automobilskattemedlen åstadkommen lättnad för vederbörande väghållningsskyldiga. Dessa hava ju redan under lång tid före den 1 juli 1927 erhållit sina trettio procent enligt 60 § väglagen. Det riktigaste torde vara, att man vid fördelningen av landsbygdens andel bortser från att en del av sistnämnda trettio procent täckes av automobilskattemedel.

Vad därefter angår beloppet å 2 miljoner kronor, torde numera endast en mindre del därav gå till verkligt underhåll, medan återstoden utgår till vägmaskiner.

Bortser man från förutnämnda belopp å 5.4 miljoner kronor, skulle enligt Kungl. Maj:ts förslag åtgå till vägunderhåll 12.8 (10.8 + 2) miljoner kronor, medan för vägförbättringar ett belopp av 16.3 miljoner kronor skulle finnas tillgängligt.

Som bekant har emellertid den under de senare åren starkt ökade bilismen medfört en utomordentlig ökning av vägdistriktens underhållskostnader. Följande siffror torde i viss mån belysa förhållandet. Vid Kungl. Maj:ts proposition nr 170 till 1926 års riksdag finnes fogad en tabell, utvisande, att statsverkets kostnad för bidragen enligt 60 § väglagen vid den tiden uppgick till nära sex miljoner kronor, medan samma bidrag enligt i förevarande proposition angivna beräkningar väntas uppgå till 2×5.4 eller 10.8 miljoner kronor för budgetåret 1929/1930, således en ökning med över 80 %. Denna med hänsyn till den korta tiden oerhörda ökning måste nog till största delen skrivas på bilismens konto.

Därest Kungl. Maj:ts förevarande förslag skulle vinna bifall, komme visserligen det direkta underhållsbidraget att ökas procentuellt sett till det dubbla mot det, som lämnades under åren före 1927 — före 1927 utgick bidrag med 30 % enligt 60 § väglagen, numera dessutom med särskildt bidrag av automobilskattemedel — men denna ökning är icke tillräcklig för att kompensera ens nyssnämnda fördyring av underhållet. Den angivna fördyringen med 80 % innefattar dessutom icke all fördyring genom bilismen, då en dylik fördyring måste antagas hava successivt uppkommit redan före år 1925. Härtill kommer ytterligare, att, så länge kostnaderna för underhållet ökas, komma också bidragen, som ju beräknas på ett tidigare års kostnad, att i förhållande till det löpande årets utgifter utgöra en mindre procent än i förhållande till det tidigare årets kostnad. En ökning av underhållsbidraget utöver Kungl. Maj:ts förslag torde därför principiellt icke behöva möta något motstånd.

Hur ställer det sig då i praktiken?

Enligt av dåvarande förste byråingenjören hos Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen E. Augustinsson i Svenska vägföreningens tidskrift, häfte 6 år 1928, lämnade uppgifter uppgingo länsfonderna vid ingången av budgetåret 1927/1928 till ett sammanlagt belopp av 24,508,034:65 kronor. Av detta belopp utgjorde 12,797,090:10 kronor under första halvåret 1927 influtna medel, medan återstoden utgjordes av odisponerade eller besparade belopp. Under budgetåret 1927/1928 disponerades ur länsfonderna sammanlagt 20,559,600 kronor, varav 17,384,200 kronor till vägförbättringar. Resten till budgetåret 1928/1929 blev således 3,948,434:65 kronor, vilka penningar legat i länsfonderna utan att komma till användning.

Då bidrag till försvårat underhåll utdelats minst två gånger under budgetåret 1927/1928, därvid en viss åtstramning i bidragsbeviljandet kunnat förmärkas, torde man kunna taga för givet, att den uppkomna resten å närmare 4 miljoner kronor uteslutande utgöres av för vägförbättringar avsedda medel,

som icke kunnat komma till användning förmodligen därför, att vägdistrikten icke haft råd att satsa sin andel.

Är detta riktigt, så framgår därav, att man har räknat för högt vid beräkningen av de medel, som reserverats för vägförbättringar.

Enligt i förevarande proposition framlagda beräkningar skulle av 1927/1928 års automobilskattemedel 15.5 miljoner kronor och av 1929/1930 års medel 16.3 miljoner kronor bliva disponibla för vägförbättringar. Då länsfonderna under det senaste åren icke kunnat tagas i anspråk fullt ut, torde det redan på grund härav föreligga anledning överväga, huruvida icke en nedskärning i stället för en höjning av de till länsfonderna ingående medlen borde äga rum, varigenom ytterligare medel skulle kunna tillföras vägunderhållet.

För anvisande av ytterligare bidrag till vägunderhållet tala åtskilliga skäl. Tyvärr förhåller det sig nog så, att vägdistrikten komma i åtnjutande av bidrag med automobilskattemedel i olika grad, allteftersom de själva hava god eller dålig ekonomi. Ett distrikt med god ekonomisk ställning har betydligt större möjligheter att satsa pengar till behövliga vägförbättringar, till vilka bidrag kunna erhållas. Visserligen kunna de ekonomiskt sämre ställda distrikten erhålla högre bidrag till sina arbeten, men det finns fall, där man knappast har råd att satsa något alls och där högre bidrag till underhållet kunde medföra möjligheter för distrikten att använda motsvarande belopp till förbättringsarbeten. Vidare kan svårigheten att avgöra, om ett vägarbete i förhållande till andra arbeten av samma slag eller i övrigt är mer eller mindre viktigt ur automobiltrafikens synpunkt, lätt medföra oavsiktliga orättvisor vid fördelningen av medlen. Då å andra sidan bilismens ökning och ökningen av underhållskostnaderna torde stå i ett visst samband med varandra, kan det med fog antagas, att de medel, som av riksdagen anvisas till underhållsbidrag med belopp, motsvarande viss del av vederbörande distrikts underhållskostnad, fördelas med hög grad av rättvisa. En naturlig och relativt jämn fördelning av ökat underhållsbidrag blir givetvis en avsevärd lättnad i vägs-katten, vilket visserligen icke får vara ett ändamål för fördelningen av automobilskattemedlen men likväl torde få tagas i beaktande som en fördel av underhållsbidragets ökning, så länge detsamma icke anses gå utöver vad som betraktas som av bilismen medförd fördyring av vägunderhållet.

Jämväl har riksdagen tidigare uttalat, att underhållet borde i lika mån som förbättringar tagas i beaktande vid fördelningen av automobilskattemedlen.

Det torde således förefinnas stor anledning att nu taga under övervägande, om icke landsbygdens andel bör fördelas i stort sett lika mellan underhållet och förbättringarna.

Om denna grund för fördelningen skulle godtagas, bleve fördelningen av 1929/1930 års automobilskattemedel ungefär följande:

Landsbygdens andel	
29,280,000 kr.	
Utvärningsandel (15 %)	Återstående andel
4,392,000 kr.	24,888,000 kr.
Vägdistriktens direkta väghållningsbidrag (40 %) av verkliga kost- naden)	Länens ordinarie andel 10,488,000 kr.
14,400,000 kr.	

Häri genom skulle alltså till länsfonderna ingå 14,880,000 (10,488,000 + 4,392,000) kronor, medan till vägunderhållet skulle utgå 14,400,000 kronor.

Till vägunderhållet skulle sammanlagt utgå bidrag med 70 (30 + 40) procent av underhållskostnaden under nästföregående kalenderår. Som förut sagts, kommer emellertid denna bidragsprocent att, så länge kostnaderna ökas, utgöra en något mindre procent av det löpande årets utgifter. Man uppnår därför på den här angivna vägen en nära överensstämmelse mellan procenten (något mindre än 70) för bidrag till löpande årets utgifter och procenten ($66\frac{2}{3}$) för bidrag till vägförbättringar i allmänhet. Då det vill synas, som om de inflytande automobilskattemedlen ännu en tid komma att ökas år från år, torde man icke behöva befara någon disproportion mellan de båda slagen av bidrag på grund av minskning i medelstillgången.

Det är möjligt, att Kungl. Maj:ts förslag om regelmässigt bidrag med 75 % till vägförbättringar icke går att genomföra, om underhållsbidraget ökas till 40 %. Det synes emellertid vara mer påkallat att söka få underhållsbidraget och bidraget till vägförbättringar något så när jämställda, än att låta det förra stanna vid 60 % och öka det senare till 75 %.

Då en sådan likhet torde lämpligast och mest rättvist ernås genom här ovan angivna ökning av underhållsbidraget, hemställes,

att riksdagen måtte besluta sådan ändring av 3 § 1 mom. a) i förordningen den 28 maj 1926 (nr 161) om fördelning av automobilskattemedel, att det jämlikt nämnda lagrum utgående underhållsbidraget bestämdes till fyrtio procent.

Stockholm den 9 februari 1929.

Jonas Andersson.

A. O. Fränden.