

Nr 266.

Av herrar **Osberg** och **Jönsson** i Revinge, *angående ändring av grunderna för vägunderhållskostnadernas utgörande.*

Ursprungligen har vägunderhållet här i landet uteslutande ålegat i mantal satt jord — och möjligt är, att detta kunde teoretiskt försvaras 1734, då för första gången bestämmelser om vägunderhåll utfärdades, alldenstund trafiken på landsvägarna den tiden i huvudsak härledde sig från jordbruksfordon. Efter hand som samhället utvecklats, trafiken ökats samt blivit mera sammansatt och kravet på goda landsvägar skärpts, har man icke kunnat fasthålla vid att jordbruket ensamt skulle bestrida vägunderhållet, vadan även andra skattskyldiga på landsbygden ålagts att lämna kontant bidrag till vägarnas vidmakthållande. Och eftersom frågan om goda landsvägar är ett riksintresse, så ha de väghållningsskyldiga i sakta tempo frampressat bidrag av statsmedel till underhåll och nybyggandet av vägar.

När motorismen bröt in på allvar och man fick ögonen öppna för den ökade slitning av vägarna, vilken dessa nya fordon åstadkommo, beslutades i enlighet med principen att den som begagnar en väg skall bidraga till dess underhåll en s. k. automobilskatt att utgöras av bilägarna. Om emellertid till äventyrs någon väghållare hoppats, att bilskattebidragen till vägarnas underhåll skulle lätta landsbygdens väghållning, har detta blivit en besvikelse. Automobilmiljonerna, ehuru rikt flödande, lätta icke den av motorfordonen vållade ökade slitningen av vägarna. Och gällande bestämmelser i fråga om bidrag av automobilskattemedel ha tvingat vägdistriktet att övergå från naturaunderhåll för jordbrukarnas vidkommande till kontant underhåll, vilket »framsteg», åtminstone för många, betytt en ökad tunga. Motorismens krav på vägar har framtvingat anläggningen och därvid finns intet att göra.

Undersökningar angående arten av trafiken på åtminstone de större landsvägarna numera ha visat, att motorfordonens procentuella andel i vägtrafiken är ungefär 90 %. Och under sådana omständigheter kunna knappast några rimliga skäl längre förebäras för en jordbrukets särställning i fråga om skattskyldighet till landsvägsväsendet. En vägskatt på 30 öre pr fyrk motsvarar för en jordbruksinkomst nära nog hela kommunalskatten i huvudstaden. En förändring är här av nöden och därest det från statssynpunkt icke anses tillrädligt att öka automobilskatten bör staten genom ökade bidrag, som i så fall träffa alla skattskyldiga likformigt, utjämna den skillnad, som finnes mellan den kostnad de lokala vägdistriktet ha att bestrida och den som skulle komma på deras lott, därest endast den lokala andelen i vägslitningen, eller ungefär

10 % av densamma, utgjordes av vägdistriktens skattskyldiga. Vi tro icke, att enbart fördelningen av automobilskattemedlen kan åstadkomma rättvisa ifråga om landsbygdens och jordbrukets vägunderhåll, och tillåta oss med stöd av vad vi anført föreslå,

att riksdagen beslutar i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att i samband med den pågående utredningen av vägväsendet och vägdistriktens omreglering jämväl frågan om sådana ändrade grunder för vägunderhållskostnadernas utgörande samt bidrag av statsmedel utarbetas, att jordbruket och landsbygdens skattedragare endast belastas med vad som motsvarar deras andel i väglitningen eller ungefär 10 %, samt att Kungl. Maj:t för riksdagen framlägger de förslag, vilka utredningen kan föranleda till.

Stockholm den 21 januari 1930.

Oscar Osberg.

Johan Jönsson.