

Nr 284.

Av herr **Lindmark**, *om anslag till byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar.*

I fråga om fördelning av automobilskattemedel beslöt 1927 års riksdag på förslag av Kungl. Maj:t bland annat sådan ändring att utgående ordinarie statsbidraget enligt väglagen, till vägunderhåll och vinterväghållning, som dittills bestritts av vanliga statsinkomster, från och med budgetåret 1927/1928 skulle till hälften bestridas av automobilskattemedel.

Redan detta förslag väckte på sin tid opposition från flera håll, enär man höll före, att bidrag av automobilskattemedel till vägunderhåll borde utgå endast för del av kostnad, som överstege det ordinarie bidraget å 30 procent.

I årets statsverksproposition föreslår Kungl. Maj:t att, förutom de kostnader för vägväsendet, som för närvarande täckas av automobilskattemedel, ytterligare vissa vägväsendet avseende anslag skola direkt utgå av dessa medel.

Sålunda skall från och med nästa budgetår av automobilskattemedel bestridas de 15 procent av kostnaden för vägunderhåll, som för närvarande utgår av vanliga statsmedel och utgörande del av ordinarie bidraget till vägunderhållet enligt väglagen. Ävenså föreslår Kungl. Maj:t, att anslaget till byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar skall direkt utgå av automobilskattemedel.

För täckande av dessa såväl som vissa andra anslag av mindre betydelse, som tidigare utgått av vanliga statsmedel, sammanlagt ett belopp av över 14 miljoner kronor, ämnar Kungl. Maj:t framlägga för riksdagen förslag till nya bestämmelser om automobilskatt, särskild skatt å automobilgummiringar samt särskild skatt å bensin, varigenom inkomsterna av dessa skatter beräknas för budgetåret 1932/1933 uppgå till 80 miljoner kronor.

När automobilbeskattningen infördes, avsågs därmed närmast att av medel som genom densamma inflöto skapa möjlighet att grundförbättra våra vägar. Snart nog visade det sig möjligt och lämpligt att jämväl av dessa skattemedel lämna bidrag till underhållet av vägarna, som på grund av den hastigt växande automobiltrafiken visade starkt ökade kostnader. Som känt

utgår för närvarande bidrag till vägunderhållet av automobilskattemedel med 60 procent av verkliga kostnaden, samt dessutom, i syfte att verka utjämnande av vägskattebördan, ett extra bidrag av automobilskattemedel, som för de mest skattetyngda vägdistrikten uppgår till 10 procent av kostnaden för vägunderhåll. Av vanliga statsinkomster utgår härutöver ett bidrag av 15 procent av kostnaden för vägunderhållet. Kungl. Maj:ts förslag att jämväl dessa 15 procent från och med ingången av nästa budgetår skall utgå av automobilskattemedel är ägnat att väcka betänkligheter. Den i många vägdistrikt fortfarande hårt tryckande vägskatten skulle behövt att lättas genom ytterligare höjning av vägunderhållsbidragen. En sådan åtgärd omöjliggöres dock på grund av vad Kungl. Maj:t på denna punkt nu föreslår. Från principiell synpunkt däremot förefaller åtgärden ej stå i strid med förnuftig användning av bilskattemedlen och, med hänsyn till det statsfinansiella läget, bör kunna godtagas.

Däremot synes mig Kungl. Maj:ts förslag att använda automobilskattemedel till nyanläggning av vägar vara principiellt oriktigt. Automobiltrafiken har givetvis stort intresse av att vägarna rätas och breddas samt att vägbanan permanentbelägges. Därav följer minskade omkostnader för automobilernas underhåll och drift och minskade risker under trafikens utförande. Att automobiltrafiken får vidkännas de ökade kostnaderna för vägunderhållet, som uppstå på grund av trafikens vägslitande egenskaper, är jämväl riktigt. Men att automobiltrafiken också skall svara för kostnaden för anläggning av *nya vägar* kan ur rättvisesynpunkt sett ej vara riktigt.

Statens bidrag till byggande av nya vägar bör enligt min mening utgå av vanliga statsinkomster och kostnaden härför sålunda bäras av alla.

Skall kostnaden för nyanläggning av vägar bäras av automobiltrafiken, drabbar denna tunga mest näringslivet och i övrigt de enskilda individerna utan hänsyn till skatteförmågan. Ett icke ringa antal, i synnerhet av dem som bo i stad eller stadsliknande samhällen, ha ringa eller intet behov av att begagna detta trafikmedel. Deras bidrag i kostnaden för nyanläggning av vägar blir sålunda ytterst obetydligt. Däremot blir deras insats för angivna ändamål betydande som bo avlägset på landsbygden och som få vidkännas dryga kostnader för varutransporter såväl som för deras resor till centralorten inom de respektive bygderna.

Landsbygdens andel i inbetald inkomst- och förmögenhetsskatt utgjorde för år 1930 39,732,000 kronor och städernas 128,080,000 kronor.

Under budgetåret 1929/1930 inflöt i automobilskatt (vagnskatt) från landsbygden 8,510,727 kronor och från städerna 7,704,504 kronor. Det är givetvis omöjligt att statistiskt upplysa om med vilka belopp landsbygden respektive städerna bidraga i bensin- och gummiringsskatten. Med hänsyn till de stora avstånden på landsbygden finnes anledning antaga, att lands-

bygdens andel i bensin- och gummiringsskatten är minst lika stor, procentuellt sett, som dess andel i vagnsskatten.

Uträknat i procent av totala beloppet inkomst- och förmögenhetsskatt för år 1930 utgör landsbygdens andel 23,7 procent och städernas 76,3 procent och av totala beloppet influten vagnsskatt under år 1929/1930 utgör landsbygdens andel 52,4 procent och städernas 47,6 procent.

Av nyssnämnda siffror framgår att, ifall Kungl. Maj:ts förslag bifalles, en betydande *överbältring av skattebördan* därigenom kommer att äga rum, innebärande lättnad för städernas och en ökad tunga för landsbygdens befolkning. En sådan överbältring är så mycket mera omotiverad som man alltjämt kan iakttaga en fortgående förmögenhetsanhopning i städerna på landsbygdens bekostnad.

Det är icke enbart ett landsbygdsintresse att goda vägar förmedla trafiken mellan stad och land. Städernas befolkning har minst lika stort intresse av ett väl utvecklat vägnät på landsbygden. Städernas köpenskap och behov av livsmedelstillförsel förutsätter ju alltid en landsbygdsbefolkning och ju livligare förbindelserna äro mellan denna och staden och ju mera köpkraftig denna befolkning är, ju bättre är det för stadsborgaren.

Då jag måste finna, att ett bifall till vad Kungl. Maj:t föreslår i fråga om anslag till byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar att direkt utgå av automobilskattemedel innebär en omotiverad överbältring av skattetungan till landsbygdens nackdel och därjämte är från principiell synpunkt sett oriktig, finner jag mig föranlåten yrka avslag på Kungl. Maj:ts förslag att ifrågavarande anslag skall från och med nästa budgetår utgå av automobilskattemedel och yrka, att anslaget såsom hittills skall utgå av vanliga statsinkomster.

Av ett bifall till vad jag här föreslår följer, att det belopp å 80 miljoner kronor, som Kungl. Maj:t föreslår skall såsom automobilskatt uttagas under budgetåret 1932/1933, kan minskas med i avrundat tal 5 miljoner kronor till 75 miljoner kronor.

Då anslaget till byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar enligt mitt förslag skall utgå av vanliga statsinkomster, uppstår frågan på vad sätt täckning härför skall finnas. Tvenne vägar synas mig vara framkomliga. Då enligt mitt förslag automobilskatten skulle minskas med 5 miljoner kronor, kan inkomst- och förmögenhetsskatten höjas med motsvarande belopp. Skatteprocenten för sistnämnda skatt skulle i så fall böra höjas med 5 enheter från 145 till 150 procent. Totala inkomsten av skatter bleve i så fall lika med vad Kungl. Maj:t föreslagit i statsverkspropositionen. En måhända, med hänsyn till det tryckta finansiella läget i allmänhet, ännu mera tilltalande väg vore, att det i riksstaten för budgetåret 1932/1933 under rubriken Utgifter för Kapitalökning upptagna beloppet 8 miljoner till avbetalning av statsskulden minskades med 5,250,000 kronor.

Under åberopande av det anförda får jag föreslå riksdagen besluta,
att till byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar
för budgetåret 1932/1933 anvisa ett extra reservationsanslag
av 5,250,000 kronor, att utgå av vanliga statsinkomster.

Stockholm den 22 januari 1932.

Ewald Lindmark.
