

Nr 223.

Av herr Ericson, Oscar, m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts förslag rörande anslag till vägunderhåll m. m.

I årets statsverksproposition har under sjätte huvudtiteln, punkt 17, intagits förslag till stora och djupgående förändringar i grunderna för bestridande av kostnaderna för de allmänna vägarna i riket. Kungl. Maj:ts förslag förutsätta en större höjning av den s. k. automobilskatten, vilken efter den verkställda höjningen, varom proposition ännu ej avgivits, kommer att uppgå till 80 miljoner kronor. Detta ökade inkomstbelopp har av Kungl. Maj:t föreslagits att i huvudsak användas så att staten helt och hållet befrias från särskilda anslag för de allmänna vägnas såväl underhåll som nybyggnad. Däremot föreligger ej någon som helst antydning, att några lättnader i vägskatten skulle komma ifråga för de väghållningsskyldige. Tvärtom bleve genom den rikligare medelstillgången större kostnader absolut sett pålagda dessa. Att ett sådant tillvägagångssätt ej överensstämmer med det ofta hörda resonemanget om att automobiltrafiken skulle i huvudsak bära kostnaderna för underhållet av de allmänna vägarna för de väghållningsskyldigas vidkommande är tydligt. Visserligen har Kungl. Maj:t tillämpat denna princip vad staten beträffar men däremot totalt glömt den andra parten, d. v. s. de väghållningsskyldiga. Att vi ej kunna godkänna ett sådant förfaringssätt ligger i öppen dag. I den mån rikligare bilskattemedel komma att stå till förfogande böra, enligt vår mening, såväl staten som de väghållningsskyldiga få lindring i sina utgifter för det allmänna vägväsendet. Vi ha därför ansett att förslaget till fördelning av automobilskattemedlen bör förändras på så sätt, att skälig lättnad i dessa utgifter beredes såväl staten som de väghållningsskyldiga. Då statens eget anslag till underhållet av de allmänna vägarna för närvarande utgår med 15 procent av kostnaden och de väghållningsskyldigas andel i samma kostnad utgör 25 procent, blir staten helt säkert ej missgynnad, om båda dessa belopp sänkas med 10 procent och följaktligen staten kommer att utgiva 5 procent och de väghållningsskyldiga 15 procent av kostnaden. Vid en sådan fördelning kan ingen skäligen påstå att staten blivit för mycket belastad.

Beträffande Kungl. Maj:ts förslag att för byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar skulle beräknas ett belopp av 5,250,000 kronor ha vi vad

angår summans storlek ingenting att invända. Däremot finna vi alldeles orimligt att denna på staten av ålder liggande anslagspost nu skulle helt och hållet uttagas av automobilskattemedel, och detta långt innan den förut uttalade principen att automobiltrafiken bör bekosta vägunderhållet i sin helhet kunnat tillämpas. För att tillmötesgå kravet på statsutgifternas hållande inom snävast möjliga gränser anse vi oss dock böra godtaga den fördelningen av anslaget, att hälften av detsamma uttages av automobilskattemedel och andra hälften eller 2,625,000 kronor täckes av anslagsmedel i vanlig ordning. Även genom en sådan fördelning lär statens andel av kostnaden icke kunna sägas bli för stor.

Den föreslagna höjningen av det tillfälliga extra tilläggsbidraget för 1932 till vägdistrikt med hög vägskatt kommer visserligen att i någon mån påverkas om de förslag, som vi här ovan motiverat, antagas; dock sakna vi material för att kunna bedöma hur stor denna påverkan blir, varför vi ej påyrka någon ändring av detta belopp, som föreslagits till 1,800,000 kronor.

Sedan bilskattemedlen stigit till så stora belopp som nu är fallet inställer sig även frågan huruvida den ursprungliga fördelningsgrunden mellan städer och landsbygd är skälig. Det är tämligen klart att från första början avvägdes denna fråga ej så synnerligen noga, bl. a. av den anledningen att det då gällde jämförelsevis ringa belopp. Då städernas andel även nu av Kungl. Maj:t föreslås till 20 procent, måste man emellertid göra sig den frågan huruvida längden av de vägar och gator inom stadsområdena, som utgöra sammanbindningslänkar mellan väghållningsdistriktens allmänna vägar, är så pass betydande som en femtedel av hela vägnätet. Man befinner sig helt säkert på den säkra sidan om man påstår att de icke utgöra 10 procent av hela vägnätet. Någon möjlighet att exakt avgöra detta förhållande står oss icke till buds, varför vi ej vilja yrka att städernas andel nedsättes så långt som till 10 procent, men helt säkert bliva städerna rikligt tillgodosedda i jämförelse med landsbygden, om deras andel av bilskatten nedsättes från nuvarande 20 till 15 procent.

Det har ju framhållits, att i motioner, som innebära höjda statsutgifter utöver vad Kungl. Maj:t föreslagit, även borde angivas, varifrån dessa medel skola tagas. Om denna synpunkt lägges på här anförda förslag, vilja vi framhålla dels att i motionsväg redan framkommit förslag till besparingar, som mer än väl täcka de högre utgifter, vi föreslagit, dels att om så skulle vara, att vid det slutliga avgörandet dessa besparingsmöjligheter icke stå till buds, vi utan tvekan hellre förorda en höjning av inkomst- och förmögenhetsskatten än att motsvarande belopp uttages efter den orimligaste skattegrund vi f. n. ha i vårt land, nämligen bestämmelserna om vägskatt.

På grund av det anförda få vi hemställa,

att statens bidrag till vägunderhållet m. m. måtte utgå med 5 procent å verklig respektive uppskattad kostnad för år 1931

och att bidraget av automobilskattemedel till vägunderhåll höjes från nuvarande 45 procent till 55 procent, samt att riksdagen för ändamålet måtte bevilja av statsmedel ett anslag för nästa budgetår av 2,600,000 kronor.

Stockholm den 22 januari 1932.

Oscar Ericson.

Joh. Johansson,
Friggeråker.

Alexander Nilsson.

L. Tjällgren.

J. A. Larsson.

Per Andersson.

L. G. Bodin.

Anton Pettersson.

And. Henriksson.

Ernst Svenson.

Fr. Julin.

H. Andersson.

Per Gustafsson.

Erik von Heland.

Axel Löfvander.

K. G. Westman.
