

Nr 274.

Av herr **Olsson** i Mora m. fl., om nedsättning av det utav Kungl. Maj:t äskade anslaget för bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande.

I årets statsverksproposition föreslås under punkt 48 i sjätte huvudtiteln ett anslag för budgetåret 1935/1936 av 50,000 kronor av bilskattemedel till bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande.

Av propositionen framgår, att förberedelserna till den nya nationalföreningens tillkomst ägde rum vid ett på initiativ av statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet anordnat sammanträde den 17 sept. 1934 och att beslutet om föreningens bildande fattades den 15 påföljande november. Redan den 20 oktober eller nära en månad före föreningens bildande hade å stiftarnas vägnar till Kungl. Maj:t ingivits framställning om statsbidrag till föreningen med ett årsbelopp av 50,000 kronor.

Här skall nu icke diskuteras huruvida vid sidan av hittillsvarande organisationer en ny förening var av behovet påkallad för trafiksäkerhetens främjande. Föreningen har rätt att bli bedömd efter de insatser, som den gör för att främja sitt syftemål. Kommunikationsministern såsom initiativtagare till samman slutningen vitsordar för sin del behovet av en organisation, ägnad att på ett effektivt och sakkunnigt sätt arbeta för höjande av trafiksäkerheten på landets gator och vägar. Ingen torde heller vilja bestrida, att ett effektivt och planmässigt arbete erfordras för trafiksäkerhetens främjande och att ett dylikt arbete jämväl bör stödjas av statsmakterna. Men den nya nationalföreningen anger sig vara en ideell förening, och det torde vara tämligen exempellöst, att en dylik förening redan vid starten tillföres statsanslag i den omfattning, varom nu är fråga. Någon budget för föreningen föreligger icke, och några närmare beräkningar ha därför icke kunnat läggas till grund för den till Kungl. Maj:t ingivna framställningen om statsbidrag till föreningen. Ingenting är bekant om i vilken omfattning föreningen själv kan skaffa sig inkomster. Vid dessa förhållanden måste man befara, att föreningen huvudsakligen måste lita till understöd av allmänna medel. Skulle tilläventyrs enskilda bidrag utebli eller endast i ringa omfattning inflyta, kan initiativet resultera i skapandet av ett nytt ämbetsverk med ett behjärtansvärt syfte men utan större möjlighet att nå den kontakt med olika trafikantgrupper, som är en oundgänglig förutsättning för en gagnarik verksamhet.

Hittills ha enskilda organisationer med samhällsgagnande syfte erhållit understöd av statsmedel endast i den mån de visat sig livsdugliga genom egna insatser. Ett avsteg från denna grundsats kan lätt medföra betänkliga konsekvenser, och för en propagandacentral, som är nästan helt beroende av statsmedel och som med större eller mindre rätt kan betraktas som ett statsorgan, föreligger alltjämt risken att det enskilda initiativet åtminstone delvis avkopp-

las och att de frivilliga insatserna för föreningens syftemål anses vara av mindre betydelse, sedan en hel- eller halvstatlig organisation bildats för ändamålet.

Mot bakgrunden av den rådande osäkerheten inom trafikväsendet har i presen initiativet till nationalföreningens bildande mötts med gillande. Bifallet har dock icke varit oreserverat. Farhågor ha uttalats för att den nya föreningen skulle bli en alltför tungrodd apparat och leda till överorganisation, och även om ett slutgiltigt omdöme härvidlag ännu icke är möjligt, torde dessa farhågor icke böra utan vidare avvisas.

Vad det föreslagna anslagsbeloppet beträffar kunna möjligen 50,000 kronor förefalla som en tämligen betydelslös summa inför rikligheten av de nu tillgängliga bilskattemedlen. Visserligen kan man principiellt undra varför enbart dessa statsmedel skola användas för en propaganda, som riktar sig mot trafikosäkerheten i allmänhet och alltså icke enbart mot den osäkerhet, som föranledes av motortrafiken. Men med den användning, som nu föreslås för en betydande del av automobilskattemedlen, kan det gärna medgivas, att ett anslag till en förening, som vill främja den allmänna trafiksäkerheten, icke är mera främmande för dessa medels natur än exempelvis brorslotten av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens avlöning. Under alla förhållanden måste det emellertid vara principiellt riktigare att eftersträva en sänkning av automobilskatten än att söka efter nya, av motortrafiken icke betingade behov, vartill de redan hårt beskattade motorfordonsägarna anses kunna bidra.

För att även på detta område i någon mån hävda sparsamhetsprincipen yrkas under åberopande av härovan anförda synpunkter,

att riksdagen med avböjande av Kungl. Maj:ts förslag måtte till bidrag till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande för budgetåret 1935/1936 anvisa ett anslag av kronor 10,000 att utgå av automobilskattemedel.

Stockholm den 23 januari 1935.

<i>A. Olsson</i> i Mora.	<i>Gustaf Olsson</i> i Ransta.	<i>And. Hilding.</i>
<i>I. Pettersson,</i> Rosta.	<i>Alfr. Nilsson,</i> Steneberg.	<i>Albert Johansson.</i>
<i>G. Malmqvist.</i>	<i>Ernst Aqvist.</i>	<i>A. W. Lundén.</i>
<i>P. Persson,</i> Trången.	<i>Osc. Werner,</i> Höjen.	<i>Elof Ljunggren.</i>
<i>Gust. E. Andersson.</i>	<i>Oscar Carlström.</i>	<i>Sven Olsson.</i>
<i>Ernst Aronson.</i>	<i>O. E. Sandberg.</i>	<i>Johan Johansson,</i> Tväråselet.