

## Nr 331.

Av herr **Johansson** i Krogstorp **m. fl.**, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående utredning i fråga om en rättvisare fördelning av bördorna för vägunderhållet å landet.

Genom de i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet givna bestämmelserna angående väghållningsbördans fördelning å de olika till vägskatt förpliktade beskattningsföremålen fördelades denna börda så, att jordbruksfastighet i princip belastades dubbelt så hårt som frälseränta och annan fastighet samt icke mindre än fem gånger så hårt som inkomsttagare. Grunderna för vägbeskattningen hava kvarstått i huvudsak orubbade sedan lagens tillkomst. Orsakerna till denna ojämna och för jordbruket synnerligen oförmånliga fördelning av väghållningstungan voro flera.

Genom tillkomsten av järnvägarna, vilka togos i anspråk för så gott som all befordran av gods och personer, åtminstone på längre sträckor, hade vägarna kommit att huvudsakligen tjäna blott den strängt lokala trafiken, som i övervägande grad besörjdes med lantbruksbefolkningens fordon. Vägarna nyttjades sålunda så gott som uteslutande av denna befolkning och de ansågos av detta och andra skäl huvudsakligen tillgodose jordbruksfastigheternas intressen. Då ju synnerligast i fråga om vägbeskattningen principen »skatt efter intresse» framförts såsom den utan tvekan mest berättigade, kom därför den största anparten av väghållningsbesväret att bibehållas å jordbruksfastigheterna — tidigare vilade tungan helt och hållet å den i mantal satta jorden.

I fråga om sättet för vägskattens utgörande förefinnes en grundväsentlig skillnad mellan jordbruksfastigheter och andra beskattningsföremål. Medan de senare alltid skola erlägga skatten i kontanter, var det avsett, att de förra skulle utgöra densamma medelst naturaprestationer. Denna senare form för väghållningsbesvärets utgörande torde hava ansetts innebära sådana förmåner i jämförelse med bidrag i kontanta medel, att den motiverade en förskjutning till jordbruksfastigheternas nackdel i fråga om vägfyrektalsberäkningen. Denna uppfattning bestyrkes av det förhållandet, att jämlikt väglagens stadganden jordbruksfastighet, som till följd av att vägdelning efter den nya ordningen ännu icke kommit till stånd, icke fått sig tilldelad viss vägloft att underhålla och som sålunda skall utgöra vägskatten i penningar, skall påföras allenast en vägfyrek för varje 200 kronor av taxeringsvärdet, medan jordbruksfastighet eljest som bekant påføres en vägfyrek för varje 100 kronor av taxeringsvärdet.

En omständighet, som måhända även medverkat till den ojämna fördelningen av vägskattebördan, var, att taxeringen av jordbruksfastigheterna vid tiden för väglagens tillkomst i allmänhet var mycket låg i förhållande till egendomarnas verkliga värden, vadan det befarades, att fyrktalen icke skulle giva ett riktigt uttryck för egendomarnas ekonomiska bärkraft.

Tämligen snart efter ikraftträdandet av 1891 års väglag framfördes anmärkningar mot densamma, huvudsakligen riktade mot bestämmelserna angående väghållningsbördans fördelning, vilka ansågos icke hava bragt jordbruket skälig lindring i vägtungan. I och med de under senare tider inträffade genomgripande förändringarna i avseende å trafikförhållandena hava sådana anmärkningar framförts med allt större styrka och berättigande.

Genom automobilväsendets snabba utveckling under de sista åren har vägnätet kommit att i avsevärd grad återtaga den betydelse för den allmänna samfärdseln inom landet, som det hade före järnvägarnas tillkomst. De trafikbehov, som förr tillgodosågs genom järnvägarna, fylles numera i allt vidsträcktare omfattning av de å de allmänna vägarna framgående reguljära lastautomobil- och omnibuslinjerna. Det torde därjämte vara ostridigt, att det nya samfärdsmedlet, motorfordonet i alla dess olika former, genom sin lätthanterlighet, billiga drift och anpassningsförmåga uppammat ett icke förut känt trafikbehov. Turisttrafiken och den rena lyxtrafiken å vägarna ha nått en oerhörd omfattning. Givetvis har detta uppsving i samfärdseln medfört fördelar jämväl för jordbruksbefolkningen. I överbärande grad torde likväl de med motortrafiken förenade förmånerna komma andra befolkningslager — industri- och handelsidkare samt över huvud taget inkomsttagarne — till godo. Det lärer därför icke numera med fog kunna göras gällande, att vägarna tjäna speciellt jordbrukets intressen.

Den förändring i vägtrafikens karaktär, som orsakats av automobilväsendets utveckling, har medfört en fullständig omvälvning i fråga om arten av det underhåll, som måste beståas vägarna. Så länge trafiken ombesörjdes huvudsakligen medelst anspanssfordon kunde detta underhåll tillfyllestgörande skötas genom pågrusning en eller två gånger om året, vilket arbete kunde utföras på i förhållande till väghållarnas övriga sysslor lämpliga tider. Till följd av den oerhörda påfrestning, för vilken vägbanan utsattes genom den tunga, täta och med stor hastighet framgående motortrafiken, har det emellertid, för att vägarna icke skola ohjälpligt förfalla, visat sig nödvändigt att införa ett kontinuerligt underhållsarbete av mycket betungande art. Vägbanan måste jämt och ständigt efterses, hyvlas, grusas och bättras på andra sätt, och detta får ske även å för den väghållningsskyldige synnerligen olämpliga tider. Å de livligast trafikerade vägarna står det ofta icke i en aldrig så samvetsgrann och kunnig väghållares förmåga att utföra ett tillfyllestgörande vägarbete. Då denna ökning i underhållsarbetet träffar så gott som enbart de skattskyldiga, som utgöra väghållningsbesväret in natura, skärpes naturligen den förefintliga ojämnheten i vägbördans tryck. I de fall, då vägunderhållet jämlikt 12 § väg-

lagen övertages av vägkassan, kommer naturaunderhållet att ersättas med kontant betalning av vägskatten. Härmed har emellertid en av huvudförut-sättningarna för den olika belastningen av vägbördan, nämligen det olika sättet för dess utgörande av skilda beskattningsobjekt, bortfallit.

Slutligen torde böra framhållas, att taxeringsvärdena å jordbruksfastigheter under de senare åren höjts i avsevärd grad, i många fall med 100 %, så att taxeringsvärdena numera torde i stort sett fullt överensstämma med egen-domarnas verkliga värden — i vissa fall t. o. m. överstiga dessa.

Då det sålunda vill synas som om de skäl, vilka legat till grund för en fördelning av vägskattebördan på det sätt, som kommit till uttryck i 1891 års väglag, numera i huvudsak förlorat sin giltighet, torde kravet på en snar revidering av vägskattegrunderna i riktning mot en lindring av den jordbru-kande befolkningens bördor för vägväsendet och en någorlunda rättvis upp-delning av vägtungan framstå såsom oavvisligt.

Vi tillåta oss därför hemställa,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om vidtagande av skyndsam och fullständig utredning an-gående en rättvisare fördelning av bördorna för vägunder-hållet å landet.

Stockholm den 26 januari 1924.

*Albert Johansson*

*Oscar N. Olsson.*

*P. M. Olsson.*

*John Jönsson,*  
Boa.

*Gust. Ad. Gustafsson.*

*C. J. Öberg.*

*Ax. Sundling.*

*Carl Arv. Andersson.*

*C. J. Jonsson, .*  
Mörkhult.

*Nils Svensson,*  
Långelanda.

*Ewald Lindmark.*

---

