

Nr 183.

Av herr **Bengtsson** i Kullen, om *ändring av bestämmelserna om vägbördans fördelning å beskattningsföremål.*

Jämlikt 59 § i lagen den 23 oktober 1891 angående vägunderhållningsbesvärets utgörande på landet utgår vägs-katten efter vägfyrk sålunda, att jordbruksfastighet med undantag av allmanningsskogar påföres en vägfyrk för varje 100 kronor av taxeringsvärdet, annan fastighet och frälseränta påföres en fyrk för varje 200 kronor av taxerade värdet, och inkomst påföres en fyrk för varje 30 kronor av den beskattningsbara inkomsten. Detta vill med andra ord säga, att väghållningsbördan träffar jordbruksfastighet dubbelt så hårt som annan fastighet och fem gånger så hårt som inkomst.

Att sålunda vid fördelning av väghållningstungan den ojämförligt största bördan blivit lagd på jordbruksfastigheterna, synes vara beroende, enligt dåtida uppfattning, huvudsakligen på två omständigheter. Det har av ålder ansetts, att vägnätets utveckling och vidmakthållande varit i första hand ett jordbruksintresse, och då just i fråga om vägbeskattningen den s. k. intresseprincipen framförts såsom den mest berättigande, har den största anparten av vägtungan kommit att läggas på jordbruksfastigheterna.

Det andra skälet till vägs-kattens ojäma fördelning står i samband med själva formen för dess utgörande. I motsats till vad som gäller beträffande övriga beskattningsobjekt var ju nämligen jordbrukarnes andel av väghållningsbesväret avsedd att så gott som helt och hållet utföras genom naturaprestationer. Att detta sätt för vägbördans utgörande betraktades såsom en särskild förmån, som borde kompenseras genom ett förhållandevis högre antal vägfyrkar för jordbruksfastighet än för andra beskattningsföremål, framgår bl. a. av stadgarna i väglagens 83 §, vilka innebära, att jordbruksfastighet, som ännu icke tilldelats viss väglott och sålunda skall betala vägs-katten kontant, påföres allenast en vägfyrk för varje 200 kronor av taxeringsvärdet, medan såsom förut nämnts jordbruksfastighet eljest påföres en fyrk för varje 100 kronor av taxeringsvärdet.

Redan vid tillkomsten av 1891 års väglag voro meningarna mycket delade i fråga om det berättigade i en fördelning av väghållningsbesväret enligt de grunder, som kommit till uttryck i lagen. Och sedan den tiden hava förhållandena utvecklat sig på ett sådant sätt, att kravet på en revision av vägs-kattegrunderna i riktning mot en lindring av den jordbrukande befolkningens bördor för vägväsendet och en någorlunda rättvis fördelning av vägtungan framstår såsom oavvisligt.

Det torde med fog kunna hävdas, att de vid tiden för nuvarande väglags tillkomst framförda skälen för ett läggande på jordbruket av den tyngsta delen av väghållningsbesvärets utgörande numera saknar all giltighet.

Den genomgripande förändring, som vägtrafiken på senare tiden undergått till följd av motorväsendets snabba utveckling, har medfört, att vägarna icke längre kunna sägas tillgodose speciellt jordbrukarnas intressen. Detta gäller naturligen främst de genomgående trafiklederna, de stora pulsådorrorna, men i mycket hög grad även det mera lokala vägnätet. Det industriens och handelns trafikbehov, som förr tillgodosågs huvudsakligen genom järnvägarna, fylles numera i allt större och större utsträckning av de tunga lastbilarna och traktortågen. Även persontrafiken har i mycket stor utsträckning överflyttats från järnvägarna till de allmänna vägarna, i det den besörjes av de allt talrikare omnibuslinjerna. Härtill kommer den även i mera avlägsna trakter starkt utvecklade samfärdseln med vanliga personautomobiler och motorcyklar.

Av på skilda håll gjorda trafikräkningar framgår, att samfärdseln med anspanssfordon numera — även på långt avstånd från städer och andra tätare bebyggda samhällen — är liten i förhållande till motorfordon. Och all denna motorfordonstrafik, som givetvis i viss mån länder även jordbruksbefolkningen till nytta men dock otvivelaktigt mest tjänar andra befolkningsgruppers intressen, framgår å de allmänna vägarna, vilkas underhåll — genom denna trafik i oerhört stor grad försvårat och fördyrat — ojämförligt hårdast belastar just jordbrukarna.

En år 1921 vidtagen ändring i väglagen medgav vägunderhållets övertagande på vägkassan. Där ett sådant övertagande genomföres kommer det gamla naturaunderhållet att helt upphöra och de förut till sådant underhåll indelade jordbruksfastigheterna få utgöra vägskatten i penningar. Härmed har alltså en av huvudgrunderna för den olika belastningen av beskattningsföremålen bortfallit. Om än naturaunderhållet till följd av motortrafikens överhandtagande blivit oerhört mycket svårare att fullgöra, synes dock denna form, ekonomiskt sett, för väghållningsbesvärets utgörande innebära vissa fördelar gentemot ett kontant erläggande av vägskatten, fördelar, som kunnat åtminstone i någon ringa mån motväga den jordbrukarne åvilande större belastningen i fråga om väghållningsbesväret. Men skola alla beskattningsföremål utgöra vägskatten på samma sätt i kontanta penningar, måste det givetvis för jordbrukarna kännas i ännu högre grad än eljest orättfärdigt att betungas med en fem gånger högre skatt än andra.

Det torde också vara uppenbart, att denna omständighet i många fall kommer att verka återhållande, när fråga uppstår om vägunderhållets överflyttande på vägkassan. Mången anser det synnerligen önskvärt, att ett sådant överflyttande kunde ske i största möjliga utsträckning. En av de huvudsakligaste förutsättningarna för detta önskemåls förverkligande är dock en revidering av skattegrunderna till ernående av full rättvisa d. v. s. fullständig likformighet mellan alla beskattningsföremål.

På grund av vad sålunda anförts, tillåter jag mig vördsamt hemställa,
att riksdagen måtte för sin del besluta sådan ändring av bestämmelserna i 59 § av lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet, att vägbördan fördelas lika å alla beskattningsföremål.

Stockholm den 22 januari 1926.

Emil Bengtsson.
