

Nr 449.

Av herr **Brännström m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 197, med förslag till lag om ändring i 6, 59 och 83 §§ lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 197 med förslag till lag om ändring i 6, 59 och 83 §§ lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet lämnas redogörelse för den undersökning, som av 1924 års skatteberedning verkstälts i fråga om vägskattebördans fördelning å olika grupper av skattskyldiga, samt för de uttalanden, som däröver gjorts av ett stort antal korporationer och myndigheter. I dessa uttalanden göres med stor enstämmighet gällande, att jordbrukets nuvarande andel i vägskattebördan borde minskas. Föredragande departementschefen finner för sin del det vara obestriddigt, att en snar jämkning av jordbruksfastigheternas skattebelastning är av behovet påkallad och att ett uppskov i detta hänseende *måste anses innebära en orätt mot en stor grupp skattskyldiga*. Han synes för sin del företrädes fästa sig vid den omständigheten, att 1920 års kommunalskatteprovisorium för fastighetsägarna i allmänhet medförde en högst betydande ökning av den kommunala skattebördan, främst på grund av de då införda bestämmelserna om skattefria avdrag, som uttalar, att man vid antagande av nämnda bestämmelser knappast synes hava beräknat, att en så betydande omläggning av vägskattebördan skulle ske som den, vilken faktiskt ägde rum vid vägbeskattningens anordnande enligt provisoriets skattesystem. Av skatteberedningens undersökning framgår, att nämnda omläggning medfört, att fastighetsägarna från att förut hava burit omkring 50 procent av hela vägskattebördan fått denna börda ökad till över 60 procent. Under framhållande vidare, att vägskattebördan genom naturaunderhållets successiva utbytande mot kontanta bidrag otvivelaktigt kommit att för jordägarna kännas avsevärt tyngre än vad tidigare varit fallet, uttalar departementschefen, att det förefölle som om *det minsta steg, som i förevarande sammanhang borde tagas*, vore ett återställande av läget före år 1920. Att för närvarande gå längre torde, säges det, få anses vara mindre välbetänkt med hänsyn till de risker, som alltid vore förbundna med plötsliga genomgripande förändringar i skattebördans fördelning. Till följd härav föreslås i propositionen sådan förändring i repartitionen för vägskatt, att en vägfyrk skall påföras jordbruksfastighet för varje 200 kronor av taxeringsvärdet, annan fastighet för varje 300 kronor av taxeringsvärdet och inkomst för varje 30 kronor av inkomsten.

Förslaget ansluter sig till de repartitionstal, som i skatteberedningens förutnämnda undersökning äro angivna såsom alternativ P V 1. Detta alternativ visar sig enligt den å sid. 15 i propositionen intagna tablå 3 medföra belastning av förvärvskällan fastighet med 48.52 procent, under det att enligt samma tablå belastningen för fastighet under provisoriet är 61.65 procent och under för-provisoriet var 50.09 procent av hela vägskattebördan.

Då nu bestämmelserna rörande vägbeskattningen skola regleras för kanske lång tid framåt, synes det oss icke riktigt, att man blott inskränker sig till att rätta den uppenbara orättvisa mot fastighetsägarna, som 1920 års provisorium innebar med avseende å vägskatten. Man bör erinra sig, att redan långt före provisoriet befogade krav framställdes om lindring i fastigheternas vägbörda och att de förhållanden, som framtvingat dessa krav, med allt större styrka gjort sig gällande just under åren efter 1920. Dessa förhållanden skola här närmare belysas.

Den vägskatterepartition, som infördes genom 1891 års vägslag, motiverades därav att vägunderhållet av ålder ditills åvilat den i mantal satta jorden, att de allmänna vägarnas underhåll ansågs vara ett intresse väsentligen för jordbrukets utöfvare, att jordbrukarna i allmänhet finge fullgöra vägunderhållet in natura samt att detta underhåll på grund av den dåförtiden relativt lindriga trafiken kunde ske med enkla medel och till rimlig kostnad.

Efter det att repartitionstalen för vägbeskattningen sedan vägslagets tillkomst undergått vissa förändringar, påföres numera en vägfyruk jordbruksfastighet för varje 100 kronor av taxeringsvärdet (frånsett vissa allmänna skogar), annan fastighet för varje 200 kronor av taxeringsvärdet och inkomst för varje 30 kronor av inkomsten.

Det gällande vägskattesystemet innebär en i förhållande till den allmänna kommunalbeskattningen synnerligen skärpt *objektbeskattning* av delvis (och övervägande) *fristående* natur. Förhållandet mellan de bägge skattesystemen karakteriseras av skatteberedningen i dess åberopade undersökning på följande sätt:

»Vad som rent tekniskt skiljer provisoriets garantiskattesystem från ett system med fristående objektskatt å fastigheter är ju förekomsten i det förra av de s. k. procentavdragen eller avdrag från den uppskattade inkomsten av fast egendom samt av rörelse eller yrke med de genom fastighetsbeviljningen beskattade belopp av 6 resp. 5 procent av fastighetens taxeringsvärde, vilka avdrag icke förekomma i objektskattesystemet. Den nuvarande vägbeskattningen innebär — efter provisoriets införande — en kombination av garantiskattesystem och objektskattesystem. Då en vägfyruk påföres för varje 30 kronor beskattningsbar inkomst och för varje 100 kronor jordbruksfastighets taxeringsvärde, innebär detta, att jordbruksfastighet beskattas lika hårt som en inkomst motsvarande 30 procent å taxeringsvärdet. Vid beräkningen av den till beviljning beskattningsbara inkomsten, som utgör underlaget för vägskatten, får avdrag göras för 6 procent av jordbruksfastighets taxeringsvärde, d. v. s. av nyssnämnda 30 procent ingå 6 som

led i en garantibesättning av inkomsten av jordbruksfastighet. Men skatten å de återstående 24 procenten utgör en fristående objektskatt å jordbruksfastighet. I fråga om annan fastighet beräknas en vägfyrc för varje 200 kronor av taxeringsvärdet. Sådan fastighet påföres således lika många vägfyrkar som en inkomst motsvarande 15 procent å taxeringsvärdet. Av dessa ingå 5 procent i garantibesättningen av fastighetsinkomsten, medan skatten å de återstående 10 procenten utgör en fristående objektbesättning av annan fastighet.»

Man finner således, att den genom fastighetsbevällningen beskattade, *beräknade* inkomsten av jordbruksfastighet blir vid vägbesättningen fem gånger hårdare belastad än motsvarande inkomst av exempelvis lönearbete; först för den del av den verkliga inkomsten av jordbruksfastighet, som överstiger 6 procent av taxeringsvärdet inträder vid vägbesättningen likställighet med annan inkomst. Annan fastighet blir på motsvarande sätt vid vägbesättningen tre gånger så hårt belastad som löneinkomst. Men det är icke nog med att fastighet sålunda debiteras förhållandevis mångdubbelt större vägs katt än inkomst, på grund av skattens natur av objektskatt kan den icke av fastighetsägaren undgås, de år han har ringa eller ingen inkomst, ej heller får han vid dess beräkning tillgodonjuta de avdrag, som ske vid inkomsttaxeringen. Ett exempel visar detta. En löntagare, som med hustru och två minderåriga barn bor i en landskommun, tillhörande ortsgupp I, har 1,200 kronor till bevällning taxerad inkomst av arbetsanställning. Efter Orts- och familjeavdrag blir hans beskattningsbara inkomst 200 kronor och han påföres härför vägs katt efter 6 fyrk. En jordbrukare i samma kommun, som har 1,200 kronor inkomst av sin gård taxerad till 20,000 kronor, och i övrigt är likställd med inkomsttagaren, påföres vägs katt för jordbruksfastigheten efter 200 fyrkar och har ingen som helst möjlighet att utnyttja Orts- och familjeavdragen. Han får således för samma verkliga inkomst erlægga cirka 30 gånger högre vägs katt än löntagaren och skulle för övrigt få erlægga samma katt även om han ingen som helst inkomst haft av sin fastighet. För att gå vidare med exemplet, så skulle, om angivna personer haft vardera 2,000 kronor inkomst, löntagaren påföras 26 vägfyrkar och jordbrukaren fortfarande 200, d. v. s. nära 8 gånger flera. Utgjorde inkomsten för vardera 3,000 kronor, skulle löntagaren få betala efter 60 fyrkar och jordbrukaren efter 220, d. v. s. cirka 3½ gånger flera.

Det är uppenbart, att ett dylikt skattesystem för att ej leda till allt för skriande orättvisor måste erbjuda möjlighet för de skattskyldiga jordbrukarna att åtminstone delvis fullgöra på dem belöpande skyldigheter genom vägunderhåll in natura, då arbetet kan utföras av dem själva under relativt gynnsamma betingelser. I samma mån som naturaunderhållet i distrikt efter distrikt upphör och väghållningen övertages av vägkassorna, kommer därför väghållningsbördan, då den skall utgöras i penningar, att av den jordbrukande befolkningen kännas allt mer tyngande. Av välbe-

kanta orsaker har vägunderhållet numera helt övertagits av väggkassorna uti 261 av landets 379 vägdistrikt och i ytterligare 10 kommer enligt redan fattade beslut dylikt övertagande att ske från och med den 1 januari 1928. Inom få år har säkerligen naturaunderhållet helt försvunnit, och då är också en av betingelserna för det nuvarande vägskattesystemet helt borteliminerad.

Även en annan av sagda betingelser, nämligen att vägunderhållet skulle kunna ske med rimlig kostnad, har numera på grund av den överhandtagande motortrafiken väsentligen rubbats. Denna trafik kräver ej blott ett oerhört mycket intensivare underhåll än förr, det har även visat sig nödvändigt att i stor utsträckning bygga om våra mera trafikerade landsvägar och förse dem med fastare grund och hållbar ytbeläggning. Man kan beteckna motortrafikens utveckling i vårt land under tioårsperioden 1917—1926 som rent explosionsartad. Av uppgifter i Kungl. Maj:ts proposition nr 173 med förslag till ändring i automobilskatteförordningen m. m. framgår, att antalet i Sverige registrerade *automobiler*, som under åren 1917—1918 höll sig vid omkring 4,000, under de därpå följande åren undergått en oavbruten stegring med i genomsnitt något mera än 11,000 per år, så att antalet vid tioårsperiodens slut uppgick till 94,925. Av dessa voro 70,454 personvagnar, 1,608 personomnibussar och 22,863 lastvagnar. Under år 1926 har ökningen varit över 15,000. Antalet *motorcyklar* vid 1926 års utgång utgjorde nära 26,000 stycken.

Av de anförda siffrorna förstår man, att kostnaderna för de svenska vägarnas byggnad och underhåll måste hava väsentligen stegrats under senare år. Enligt uppgifter i sistnämnda proposition har också kostnaden från år 1921 till år 1925 ökat från 46 till 71 miljoner kronor. Av dessa kostnader har en betydlig del visserligen bestritts genom statsbidrag eller genom anslag av automobilskattemedel men huvudparten dock av de väghållningsskyldiga. Vägskattens per vägfyrk utdebiterade belopp har också, på sätt framgår av tabellen å sid. 36 i föreliggande proposition nr 197, under senare år kraftigt stegrats. Detta beror uppenbarligen bland annat därpå, att automobiltrafikens bidrag till vägväsendet, särskilt den tyngre trafikens, icke för närvarande svarar mot de ökade kostnaderna för väghållningen.

Som en tredje förutsättning för det nuvarande vägskattesystemet har nämnts, att de allmänna vägarnas underhåll tidigare ansetts vara ett intresse väsentligen för jordbrukets utövare. Att även i denna del en avgörande förändring inträffat i samband med motortrafikens genombrott torde vara en så allmänt känd sak, att den ej här skulle behöva närmare utvecklas. Vägtrafikens intensitet och beskaffenhet har uttrönts vid vägtrafikeräkningar, som bland annat under år 1926 verkställdes med anslag av statsmedel. Tyvärr föreligga ännu inga officiella resultat av sistnämnda års räkningar, men det är dock känt, att lokaltrafiken vid många av dessa befunnits vara i minoritet. Med andra ord, de allmänna vägarna tendera numera allmänt

att, liksom de största järnvägslinjerna, bliva ådror för genomgångstrafiken, kulturleder, som böra vara föremål för allas gemensamma omvårdnad. Där vägarna i mindre mån upptaga genomgångstrafik, hava de dock allmänt i så måtto förändrat karaktär, att de kunna sägas utgöra ett medel att tillfredsställa trafikbehovet för alla lager av ortsbefolkningen. I ingen mån kan man med skäl göra gällande, att *jordbrukarna* numera hava ett övervägande intresse i de allmänna vägarna. Särskilt begagnas de numera för yrkesmässig personbefordran med omnibussar samt av industrien och handeln för transportändamål i förut oanad utsträckning.

Vid anblicken av huru motortrafiken med en ekonomisk naturlags oemotståndliga kraft erövrat och omdanat vårt svenska vägnät och gjort alla befolkningslager delaktiga av denna samfärdsels nyttiga verkningar, måste man fråga sig: kan det vara rimligt att bibehålla vårt nuvarande antikverade skattesystem för vägkostnadernas bestridande? Bör man nu blott taga ett fjät på vägen mot ett rationellt ordnande av denna skattefråga eller bör man taga steget fullt ut och utjämna skattebördan på vägdistriktens alla skattedragare efter de grunder, som eljest gälla för kommunalutskylders utgörande? Vi måste för vår del i princip ansluta oss till den senare meningen, som också vunnit stöd i ett flertal i ämnet avgivna yttranden, bland annat av kungl. kammarkollegium. Å andra sidan kunna vi ej underlåta att giva tillbörligt vitsord åt den av departementschefen hävdade principen, att förskjutningar i befintliga skattebördor böra verkställas med varsamhet. På grund härav och i betraktande av det ur såväl teknisk som administrativ synpunkt ovissa läge, vari vägfrågan för närvarande befinner sig, anse vi försiktigheten bjuda att ej nu omedelbart företaga en fullständig utjämning av vägbördorna mellan de skattskyldiga inom vägdistrikten. Å andra sidan anse vi såsom redan antytts den i propositionen föreslagna utjämningen alldeles otillräcklig, emedan den blott avser att rätta det fel, som av rent förbiseende och av bristande insikt om provisoriets verkningar begicks 1920. Man får ej med departementschefen driva försiktigheten så långt, att man vägrar att taga hänsyn till de för alla uppenbara skäl, som motivera en vida längre gående jämkning. Genom den i propositionen föreslagna vägskatterepartitionen belastas beräknad inkomst av jordbruksfastighet $2\frac{1}{2}$ och av annan fastighet 2 gånger hårdare än verklig inkomst. Härigenom skulle fast egendom komma att bära ungefär samma procentiska andel av vägskattebördan som före provisoriet d. v. s. c:a 50 procent. Men ovan angivna faktorer *motivera en nedsättning av vägbördan långt under för-provisoriets nivå*. För sådant ändamål synas följande repartitionstal lämpliga: En vägfyrk för varje 300 kronor av jordbruksfastighets taxeringsvärde, en för varje 300 kronor av annan fastighets taxeringsvärde och en för varje 30 kronor av inkomst. Dessa repartitionstal böra för att kunna lättare användas vid debiteringen reduceras till 100 för jordbruksfastighet, 100 för annan fastighet och 10 för inkomst. Tillämpade på provtaxeringskommunernas siffer-

material från provisorietiden angiva de på följande sätt vägskattens relativa tryck:

Vägfyrkar belöpande å	Fastighet	Rörelse eller yrke	Annan förvärvs- källa	Summa
Jordbruksfastighet (1 för 100)	901,620	—	—	901,620
Annan fastighet (1 för 100)	164,982	258,748	—	423,730
Inkomst (1 för 10)	221,499	184,218	1,401,732	1,807,449
Summa	1,288,101	442,966	1,401,732	3,132,799
Procent	41.12	14.14	44.74	100.00

Enligt detta alternativ, som torde visa sig särdeles bekvämt att tillämpa vid debiteringen, falla å de olika förvärvskällorna 41.12 procent av vägskatten å fastighet, 14.14 procent å rörelse eller yrke och 44.74 procent å annan förvärvskälla. Vi kunna ej finna annat än att en dylik fördelning motsvarar mycket måttliga krav på lättnad för jordbruksfastigheternas del. För annan fastighet betyder detta alternativ, som innebär, att de bägge grupperna av fastigheter likställas, visserligen någon ökning i skattetrycket, jämfört med Kungl. Maj:ts förslag, men denna ökning torde för industrifastigheter vara synnerligen väl motiverad och för övriga föga kännbar. Någon anledning att bestämma lägre repartitionstal för annan fastighet förefinnes för övrigt från våra utgångspunkter icke.¹

Emellertid är att märka, att därest repartitionstalen vid den allmänna kommunalbeskattningen, på sätt i särskilda motioner (I: 285 och II: 364) yrkats, sättas till fem skatteören för jordbruksvärde och två skatteören för skogsvärde, detta indirekt kommer att medföra en relativ skärpning av vägbeskattningen å dessa värden, enär i dylikt fall *inkomstfyrkarna* för jordbruks- och skogsinkomst komma att ökas i antal. Detta innebär, att det ovan förordade vägskattealternativet blir något ogynnsammare för jordbruksfastigheterna än den gjorda uträkningen angiver, och deras andel i vägbördan komme antagligen att stiga med en eller annan procent, kanske till 43 eller 44 med motsvarande lättnad för övriga förvärvskällor. Särskilt för skogsbrukets del är detta att beklaga, men vi anse oss likväl ej böra föreslå särskilt repartitionstal vid vägbeskattningen för skogsvärde bl. a. i betraktande av de lättnader i skogsbrukets allmänna skattebörda, som ett genomförande av de i motionerna uttalade önskemålen skulle medföra. För övrigt bör bemärkas, att sagda skärpning vid vägbeskattningen inträder endast om och i den mån procentavdragen vid den allmänna kommunalbeskattningen kunna utnyttjas, vilket för skogsbrukets del inträffar företrädesvis de år, då större avverkningar ske. Det må för övrigt framhållas, att den gjorda anmärkningen, ehuru i mindre mån, träffar även Kungl. Maj:ts förslag, som ju också förutsätter lägre repartition vid den allmänna kommunalbeskattningen icke blott för skogsvärde utan även för tomt- och industrivärde.

¹ Jämför tabellen å sid. 38 i propositionen 197.

Såsom argument emot en ytterligare nedsättning i jordbruksfastigheternas repartition om vägskatten torde komma att anföras, att väghållarnas totala börda kan komma att nedbringas genom allt rikligare tilldelning av automobilskattemedel åt vägdistrikten. Häremot må erinras, att det icke är säkert, att deras totala börda kommer att minskas, emedan kraven på vägunderhållet kontinuerligt ökas, samt att, även om den totala bördan skulle minskas, den orättvisa proportionen mellan de olika gruppernas bördor fortfarande komme att enligt Kungl. Maj:ts förslag bestå. Även om mot förmodan den genomsnittliga utdebiteringen per vägfyrek skulle nedbringas från nuvarande cirka 28 öre (senaste siffra för 1923) till exempelvis 20 öre, komme detta enligt Kungl. Maj:ts föreliggande förslag att betyda en utdebitering, räknat per skattekrona, av 67 öre för beskattningsbar verklig inkomst och 1 krona 67 öre för beräknad inkomst av jordbruksfastighet. Enligt vårt förslag skulle motsvarande utdebitering bli, med utgångspunkt från 67 öre för inkomsten, 1 krona 12 öre för beräknad inkomst av jordbruksfastighet, därest denna får repartisera efter 6 skatteören vid den allmänna kommunalbeskattningen, och 1 krona 34 öre, om den får repartisera kommunalt efter blott 5 skatteören.¹ Härav framgår att vägskatten allt framgent kommer att bliva ett väsentligt onus för jordbruket, så mycket mer tyngande som den alltjämt kommer att hava natur av objektskatt.

På grund av vad sålunda anförts få vi föreslå,

att riksdagen måtte besluta sådan ändring i Kungl. Maj:ts förslag till lag om ändring av vissa paragrafer i väglagen, att 59 § erhåller följande lydelse:

Vägskatten utgår efter vägfyrek med iakttagande därav:

a) att jordbruksfastighet påföres en vägfyrek för varje etthundra kronor av taxeringsvärdet,

b) att annan fastighet påföres en vägfyrek för varje etthundra kronor av taxeringsvärdet, samt

c) att inkomst påföres en vägfyrek för varje tio kronor därav;

dock med iakttagande av att vad som icke uppgår till hel vägfyrek bortfaller.

Vägfyrktalslängd i — — — tillställas vägstyrelsen.

Stockholm den 26 mars 1927.

Ludwig Brännström.

P. S. Hedlund.

P. Nilsson,

Bonarp.

Ernst Göranson.

Carl Ros.

Edvin Leffler.

¹ Förutsättning för dessa siffror är, att man enligt vårt alternativ skulle räkna efter repartitionstalen 300 — 300 — 30. Hänsyn har ej tagits till den ökning i utdebiteringen, som enligt vårt alternativ skulle uppstå genom bortfallandet av en del »jordbruksfyrcar». Jämför i övrigt det näst föregående stycket.