

Nr 66.

Av herr **Gabrielsson m. fl.**, angående ändrade grunder för vägskattens utgående.

Enligt § 59 i 1891 års väglag utgår vägskatten efter vägfyrk med iakttagande därav:

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

b) att annan fastighet påföres en vägfyrk för varje etthundrafemtio kronor av taxeringsvärdet, samt

c) att inkomst påföres en vägfyrk för varje femton kronor därav;

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

Innebörden av dessa bestämmelser klarlägges måhända bäst genom ett exempel. En jordbruksfastighet med taxeringsvärdet 30,000 kronor påföres 300 vägfyrkar. Annan fastighet än jordbruksfastighet påföres vid samma taxeringsvärde 200 vägfyrkar. Inkomsttagare, som påföras 300 respektive 200 fyrkar, hava en efter gjorda avdrag *beskattningsbar* inkomst av 4,500 kronor respektive 3,000 kronor, motsvarande 15 % respektive 10 % av fastighetens taxeringsvärden.

Detta enkla exempel torde i någon mån illustrera den synnerligen ogynnsamma ställning som fastighetsägarna i fråga om vägskatten alltjämt intaga i förhållande till inkomsttagare samt den väsentliga skillnad som fortfarande förefinnes mellan beskattningen av jordbruksfastigheterna och andra fastigheter för väghållningens finansiering.

Detta förhållande grundar sig på den numera rent historiska förutsättningen, att väghållningen väsentligen vore ett fastigheternas, särskilt då jordbruksfastigheternas intresse. Endast fortvaron av denna förutsättning skulle kunna motivera en hårdare beskattning av fastigheterna för väghållningen.

Men hur har icke intressefördelningen under loppet av ett relativt fåtal år undergått en genomgripande förändring. Under de senaste tio åren har motorfordonstrafiken medfört en ganska fullständig omdaning av vägväsendet. Detta förhållande är allt för väl känt för att här behöva närmare behandlas, här må endast omnämnas, att i det av motorfordonssakkunniga den 31 juli 1929 avgivna betänkandet med förslag till ny motorfordonsförordning m. m. upplyses, att antalet motorfordon (automobiler och motorecyklar) utgjorde vid 1919 års slut 8,846, vid 1924 års slut 84,768 och vid 1928 års slut 177,263. I det av järnvägsekonomisakkunniga i december 1928 avgivna betänkande och förslag

angående vissa ekonomiska spörsmål berörande enskilda järnvägar påvisas, huru-
som den yrkesmässiga automobiltrafiken frångått järnvägarna en stor mängd
trafik. Denna trafik har med andra ord flyttats från järnvägarna till vägarna.

Det är emellertid påfallande, att intresset för fördelningen av kostnaderna för
väghållningen koncentreras sig till spörsmålet i vad mån de väghållningsskyldiga
skola erhålla bidrag till väghållningen av stats- och automobilskattemedel,
i vilket hänseende en allt högre grad av rättvisa för varje år ernås. Frågan
om fördelningen av nämnda kostnader kan dock icke sägas vara löst på rättvisa
grunder, innan *fördelningen de väghållningsskyldiga emellan* av deras andel av
väghållningskostnaden vunnit en rättvis lösning.

Det är oss givetvis icke obekant, att chefen för kommunikationsdepartementet
efter Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallat särskilda sakkunniga för revision
av väglagen m. m. Det kunde vid sådant förhållande tyckas, att man icke nu
bör påyrka och genomföra en partiell ändring av samma lag. Det är emellertid
vansktigt att bedöma, när de sakkunniga kunna vara färdiga med sitt förslag
och när detta förslag kan hinna framläggas för riksdagen och efter riksdagens
godkännande träda i kraft. Vi hålla före, att en ändring av bestämmelserna i
§ 59 väglagen i syfte att i högre grad än nu är fallet likställa de väghållnings-
skyldiga med avseende på vägskatteskyldigheten nu bör genomföras och kan
genomföras, utan att riksdagen därför behöver anse sig föregripa den genom
nämnda sakkunniga pågående utredningen. En dylik åtgärd skulle innebära
ett fullföljande av statsmakternas strävan att fördela väghållningskostnaderna
mellan intressenterna i förhållande till vars och ens intresse. Sedan numera
praktiskt taget alla allmänna vägar i landet övertagits till underhåll medelst
vägkassan och förty i stort sett alla vederbörande hava att erlægga sin andel i
kostnaden för väghållningen kontant, är det synnerligen angeläget och med
hänsyn till tidpunkten lämpligt att nu genomföra en lagändring i nämnda
syfte.

Ett försök att bestämma varje intressentgrupps procentuella andel i intresset
av väghållningen kan givetvis icke giva något exakt resultat. Särskilt är frågan
om fördelningen mellan de väghållningsskyldiga av deras intresseandel svårlöst.
Det synes oss emellertid, med hänsyn till att vägarna numera möjliggöra till-
godoseendet av ett hos det stora flertalet medborgare förefintligt behov av goda
kommunikationer, vilket behov är i hög grad av ekonomisk art, som om man
skulle erhålla en relativt hög grad av rättvisa, om fyrkberäkningen omlades,
så att vägskatten komme att träffa skatteobjekten i ungefär samma grad.

Vi hava i detta syfte velat föreslå, att för såväl jordbruks- som annan fastig-
het en fyrk påföres för varje etthundra kronor av taxeringsvärdet samt att in-
komst påföres en fyrk för varje tio kronor. Härigenom ernås förvisso icke nå-
gon lika fördelning av vägskatten mellan de olika skatteobjekten, men man
skulle likväl ernå en viss avlastning från de högt betungade jordbruksfastig-
heterna till övriga beskattningsföremål, utan att därmed dessa senare kunna an-
ses bliva för mycket belastade.

På grund av vad sålunda anförts få vi föreslå,

att riksdagen måtte besluta sådan ändring av 59 § väglagen, att paragrafen erhåller följande lydelse:

Vägskatten utgår efter vägfyrc med iakttagande därav:

a) att jordbruksfastighet påföres en vägfyrc för varje ett-hundra kronor av taxeringsvärdet,

b) att annan fastighet påföres en vägfyrc för varje ett-hundra kronor av taxeringsvärdet, samt

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

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

Vägfyrc-talslängd — — — — — vägstyrelsen.

Stockholm den 17 januari 1930.

Nils Gabrielsson.

Ernst Lundell.

M. Svensson.

J. A. Stenberg.

Uno Wijkström.

Fritiof Gustafson.
