

## Nr 66.

Av herr **Mattsson m. fl.**, *angående vägskattebördans fördelning mellan skattebetalarna.*

I skrivelse den 10 oktober 1938 framförde Kommunalskatteberedningen mycket allvarliga erinringar, som enligt dess uppfattning ur skattutjämningspunkt kunna riktas mot gällande system för uttagande av vägskatt. De i fråga härom framförda synpunkterna kunna belysas med många nog så drastiska exempel och framstå även i övrigt som mycket välgrundade. Skattutjämnings-synpunkterna, som givetvis för Kommunalskatteberedningen måste framstå såsom det väsentliga, ha emellertid så till vida undandragits en förutsättningslös prövning, som vid verkställd utredning de sakkunniga genom direktiv på förhand bundits för en genomgripande omdaning av hela vägväsendets organisation. Möjligheten att på andra vägar ernå det avsedda resultatet ha därigenom avskurits från att komma under omprövning, till föga gagn för möjligheterna att ernå en smidig och lätt realiserbar vägskattutjämningsreform.

Den nuvarande organisationen av vägväsendet må vara behäftad med vissa svagheter. Det är dock värt att ihågkomma, att den trädde i kraft för så kort tid sedan som den 1 januari 1937. Uppenbart är även att en omorganisations-tid, i synnerhet när utvecklingen synes gå i riktning att förstora vägdistrikten och vidga skatteunderlaget, lätt nog kan föra med sig en viss stagnation i fråga om arbetena. Det kan på många håll ligga nära till hands att uppskjuta i synnerhet mera omfattande företag. Även andra faktorer kunna medverka till att de första årens erfarenheter icke minst när det gäller kostnadsfrågor icke utan vidare kunna läggas till grund för bedömandet. Nyanskaffningsbe-hovet när det gäller maskinpark, lämpad för de nya mera omfattande uppgif-terna liksom nödvändigheten att göra erfarenheter inom den nya organisatio-nen, spela sålunda icke oväsentlig roll. De ökade kraven på vägarnas och väg-underhållets beskaffenhet ha väl även stundom kullkastat beräkningarna.

Frågan är om anspråk i skilda hänseenden och över huvud taget det eko-nomiska betraktelsesätt, som kunde framstå som naturligt under den på åt-skilliga områden förefintliga högkonjunkturen i slutet av 1930-talet, kan anses inbjuda till jämförelse med och ge riktlinjer för vad som under stundande sä-kerligen hårdare tider skall kunna komma i fråga. Icke heller synas erfaren-heterna efter utbrottet av det stora kriget kunna läggas till grund för en om-organisation på längre sikt.

Under sådana förhållanden äro förutsättningarna för en mera omfattande reform av vägväsendet i dess helhet otvivelaktigt förenade med vissa svårigheter.

De anförda omständigheterna synas emellertid icke vara sådana, att därav skulle motiveras ett undanskjutande av kravet på en rimlig vägskatteutjämning. Tvärtom förefaller det välmotiverat att detta problem upptages till omprövning och snar lösning, och det i hela sin omfattning. Vad som därvid bör kunna ifrågakomma är en verkligt effektiv reform, så smidigt utformad, att den kan genomföras snart och utan onödigt upprullande av andra med skatteutjämningssträvandena icke direkt sammanhängande frågor. Ju mera man kan isolera och friställa huvudproblemet, desto lättare torde det vara att genomföra en lösning med undvikande av icke direkt vidkommande komplikationer. Det centrala måste vara att bringa verksam lättnad åt dem, som nu orättvist tryckas av en för hög vägskatt.

Ojämnheterna i vägskattehänseende kunna vara föranledda av olika omständigheter. Med all rätt har man i fråga härom pekat på de förutsättningar, olika i snart sagt varje distrikt, som naturen själv skapat. Även rent geografisk-geologiska och klimatologiska faktorer kunna medverka avsevärt till att kostnaderna för tillgodoseende av vägarnas behov av underhåll och skötsel ställa sig olika. Vägnätets omfattning och den större eller mindre trafiken på olika vägar är även av betydelse. Den större eller mindre skicklighet, omtanke och framsynthet, varmed ett vägdistrikt skötes, lär givetvis alltid komma att inverka på dess ekonomi och uttaxeringsbehov. Det är emellertid icke rättvist, att vägskattebetalarna skola få sitta emellan och vara i ett ogynnsamt läge för att rent objektiva förutsättningar inom ett distrikt äro ägnade att verka fördyrande. Tvärtom synes man vid fördelningen av det statliga bidraget vägdistriktet emellan böra taga hänsyn till dessa omständigheter och genom en därefter anpassad avvägning av bidragsbeloppen söka åstadkomma en i möjligaste mån rättvis utjämning.

Olikheterna i fråga om vägskatten röna givetvis påverkan av huru skatteunderlaget i de olika distrikten kan vara beskaffat. Tättbebyggda och rikare orter ha helt naturligt lättare än fattigare bygder med kanske stora avstånd mellan bebyggelserna att komma ut med vägskatten. De behöva på grund av den större tillgången på skattekrönor icke sätta bevillningen per skattekrönor så högt. Det ligger i en skatteutjämnings natur, sådan som den här avsedda, att eftersträva en överflyttning av bördorna från de fattigare distrikten till de mera bärkraftiga. Rimliga skäl tala sålunda för att även skatteunderlagets styrka beaktas vid fördelningen av de statliga bidragen.

Ett system i enlighet med ovan berörda tankegång har närmare utvecklats i den framställning, som av Svenska Vägstyrelsernas Förbund enligt beslut av dess förbundsstämma den 19 juli 1941 framförts till regeringen (se Meddelande nr 52 till Medlemmar i Svenska Vägstyrelsernas Förbund). Däri säges sålunda (sid. 7—8):

»Utgår man från förhållandena under taxeringsåret 1939, finner man att genomsnittstalet för hela landsbygden utgjorde ungefär 6 vägskattekronor per invånare. Detta kan lämpligen sättas som normaltal för skatteunderlaget. Graderingen efter skattekraften kan då ske så, att, om bidragsprocenten för bidrag nr 2 inom 'normaldistriktet' fastställs till exempelvis 80 procent och detta distrikt sålunda självt måste bära 20 procent av de beräknade återstående kostnaderna, det distrikt, som hade hälften så stort underlag, eller 3 vägskattekronor per invånare, finge erlægga hälften så mycket, eller 10 procent, i vilket fall statsbidrag utginge med 90 procent, medan ett distrikt, som hade dubbelt så stort underlag, eller 12 vägskattekronor per invånare, finge bära 40 ( $2 \times 20$ ) procent och i statsbidrag sålunda erhöle endast 60 procent.

Vill man aritmetiskt beräkna statsbidragsprocenten för ett visst distrikt, kan detta ske enligt följande generella formel:

$$P_1 = \frac{100 s - (100 - p) \cdot s_1}{s}$$

I denna formel betecknar  $s$  och  $p$  resp. antalet skattekronor per invånare och bidragsprocenten för 'normaldistriktet' samt  $s_1$  och  $p_1$  motsvarande tal för det distrikt beräkningen avser. Av formeln framgår, att bidrag nr 2 skulle upphöra vid ett skatteunderlag av

$$\frac{100 s}{100 - p}$$

Såväl bidrag nr 1 som bidrag nr 2 skulle sålunda utgå i förhållande till beräknade och ej till verkliga kostnader. Om därför ett distrikts verkliga kostnader blevo större än de beräknade, finge distriktet ensamt bära merkostnaderna. Det kan dock tänkas, att en revidering av de gjorda bidragsberäkningarna i vissa fall kunde vara motiverad, exempelvis då vinterväghållningen på grund av ovanligt riklig snötillgång åsamkar högre kostnader än normalt e. d. För dylika oförutsedda kostnader kunde ett belopp avsättas, innan de tillgängliga medlen fördelades.»

Med anslutning till detta förslag har även ifrågasatts att på ett enklare sätt nå ungefär samma resultat. I stället för att fördela statsbidragen på grundvalen av en beräkning av de faktorer utav förut berört slag, som kunna påverka kostnaderna, kan man eventuellt även utgå från det genomsnittliga skattetrycket och söka åstadkomma en fördelning av statsbidragen, ägnad att bereda den avsedda utjämningen och lättnaden. Det senare systemet synes emellertid förutsätta en skärpt kontroll från statens sida av distriktens verksamhet, som torde böra undvikas.

De av Svenska Vägstyrelsens Förbund framförda synpunkterna synas värda beaktande. På denna linje eller på annat sätt, som en förutsättningslös utredning kan giva vid handen, bör en skatteutjämning kunna genomföras utan att därför den ur olika synpunkter svårbedömligare frågan om en omorganisering av hela vägväsendet upprullas. Givet är att härvid det bibehållna nuva-

rande lokala inflytandet genom representanter för bygderna inom ej allt för stora distrikt är av stort värde.

Under åberopande av vad som sålunda anförts hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ville göra framställning om en förutsättningslös utredning avseende en rättvis avvägning av vägskattebördan mellan skattebetalaren under beaktande av berättigade krav på sparsamhet och effektivitet vid vägväsendets handhavande; samt

att därvid vederbörlig hänsyn måtte tagas till de större kostnader som olika naturliga förutsättningar samt en mera påfrestande trafik medföra för vägdistrikten ävensom till den olika skattekraften per innevånare.

Stockholm den 21 januari 1942.

*Victor J. Mattsson.*

*Sam. B. Norup.*

*K. A. Westman.*

*J. V. Pettersson*  
i Norregård.

*K. E. Hansson.*

*Arvid Jonsson.*

*Th. Gardell.*

*Per Persson,*  
Norrby.

---