

Nr 431.

Av herr **Östlund m. fl.**, *angående rätt för skogsägare, som anlagt skogsbilväg, att vid taxering till skatt åtnjuta avdrag för kostnaderna härför.*

I sitt 1943 framlagda betänkande angående skogsbrukets transportfrågor: vägar och järnvägar (SOU 1943: 4) betonade 1936 års skogsutredning starkt behovet och betydelsen av en utbyggnad av landets skogsvägar. Utredningen framhöll bl. a.: "Med det ovan sagda har 1936 års skogsutredning velat bringa i erinran, att goda transportmöjligheter för skogsbrukets produkter, däribland ej minst ett ändamålsenligt skogsvägnät, utgöra det kanske betydelsefullaste medlet att nedbringa skogsbrukets omkostnader och sålunda höja dess räntabilitet. Då skogsnäringsens produktionsresultat utgöra en av landets viktigaste inkomstkällor, lärer därmed den nationalekonomiska betydelsen av ett välordnat skogstransportväsende framstå klart." Utredningen nämnde som därur framsprungna fördelar: billigare frakter, möjligheter till rationellare skogsvård bl. a. genom möjligheterna att lättare förflytta arbetskraft, ökade arbetstillfällena och ökad avkastning genom tillvaratagande av smådimensioner och skadad ved samt större möjligheter att bekämpa skogseld.

Väsentliga fördelar är också de möjligheter till bättre arbetsförhållanden för skogsarbetarna och till bättre kommunikationer för skogsbygdernas folk, som blir en följd av ett tillräckligt nät av skogsvägar.

Statsbidrag till byggande av skogsvägar synes för närvarande utgå via två anslag under nionde huvudtiteln, dels till väg- och flottledsbyggnader å skogar i enskild ägo, dels till åtgärder för ökad skogsproduktion i Norrland m. m. Behovet av statsbidrag uppskattades av 1936 års skogsutredning till 4,5 milj. kronor per år under en 10-årsperiod. Till detta anmärktes av flera remissinstanser, att utredningen kalkylerat med ett alltför lågt anläggningspris. Trots detta och trots penningvärdets fall har anslagen till berörda ändamål inte tillnärmelsevis uppgått till de av utredningen förordade beloppen. Följden har blivit en påtaglig eftersläpning på detta område. Den 1 juli 1953 fanns sålunda hos skogsvårdsstyrelserna ansökningar berörande det förstnämnda anslaget om sammanlagt 19 milj. kr. medan för 1954/55 föreslås ett anslag å 1,7 milj. kr. Eftersläpningen är i realiteten betydligt större än vad som framgår av dessa siffror. Dels medför den långa väntetiden att många inte bryr sig om att över huvud taget söka statsbidrag, dels räknar större skogsägare med att de med nuvarande författningsbestämmelser inte kan få något statsbidrag och de söker därför inte heller sådant.

Det föreligger alltså en eftersläpning i fråga om byggandet av nya skogsvägar, som i hög grad beror på den trånga ekonomiska ramen för bidrags-

givningen. I nuvarande statsfinansiella situation torde inte heller större utrymmen kunna beredas härför.

För vår del vill vi förorda, att avdragsrätt i någon form medgives för skogsägare, vilka haft kostnader för anläggande av skogsbilvägar. En dylik avdragsrätt synes icke strida mot principerna för vår skattelagstiftning. I 20 § kommunalskattelagen stadgas nämligen bl. a., att från bruttointäkterna avdrag må medgivas för alla kostnader för intäktens förvärvande. Det torde vara obestridligt att anläggandet av sådana vägar är ägnat att öka den skattskyldiges intäkter. I många fall är det en absolut nödvändig förutsättning för att uttag av skog över huvud taget skall kunna ske, nämligen i fråga om mer avlägsna skogsskiften. Kausalsammanhangen mellan intäkter och utgifter träder här mycket tydligt i dagen.

Anläggandet av skogsvägar har för skogsägaren ungefär samma betydelse som anskaffandet av en maskin för en rörelseidkare. Denne senare äger enligt gällande lagstiftning rätt att göra avdrag för maskinen i form av årliga avskrivningar. Detsamma bör enligt vår mening få ske för skogsägaren. I de fall skogsägaren redovisar sin inkomst enligt bokföringsmässiga grunder uppkommer icke några nya problem. Rätten till avskrivning av kostnaderna för anläggande av skogsvägar bör emellertid medgivas även sådana skattskyldiga som deklarerar enligt den s. k. kontantprincipen. För de relativt få fall då en dylik avdragsrätt kan komma att aktualiseras bör emellertid denna fråga utan större svårighet finna sin lösning.

Införandet av en ny avdragsrätt är i och för sig ägnat att medföra en minskning av nettointäkten av den förvärvskälla där avdraget skall ske. Vi är emellertid icke övertygade om att en avdragsrätt för anläggande av skogsbilvägar skulle få en sådan effekt. I och med att många skogsområden, som f. n. icke till fullo kan utnyttjas på grund av svårigheterna med framforslingen av virket, i fortsättningen kommer att bli inkomstgivande, får man räkna med att de ökade skogsuttagen i många fall kommer att motsvara eller rent av mer än motsvara de ökade avdragen. På lång sikt torde inkomstökningen med säkerhet komma att väga tyngre än ökningen av avdragen.

Under återopande av vad vi sålunda anfört hemställer vi,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t måtte uppdraga åt 1950 års skattelagssakkunniga att, efter nödig utredning, utarbeta förslag till sådan ändring av kommunalskattelagen att skogsägare, som anlägger skogsbilväg, medgives rätt till successiv avskrivning av kostnaderna härför.

Stockholm den 27 januari 1954.

Carl Östlund.

Ernst V. Staxång.

Leif Cassel.