

**N:o 5.**

Af herr **C. J. Hammarström**, om ändrad lydelse af 12 § b) bevillningsförordningen.

Före 1872 taxerades de enskilda järnvägarne för den beskattningsbara inkomst de hade på den plats, där respektive banor hade sin styrelse förlagd, men vid 1872 års riksdag fattades beslut, att vinsten af järnvägsdriften skulle fördelas på de särskilda stationerna efter hvars och ens värde med afseende på afsänd person- och godstrafik. I allmänhet torde järnvägarna i analogi med nämnda riksdagsbeslut hänfört äfven transitotrafiken till de stationer, som därmed tagit befattning, d. v. s. efter samma grunder som tillämpats med afseende på lokal- och samtrafik. Emellertid har helt nyligen genom Kungl. Maj:ts resolution den 2 december 1904 på de besvär, som anförts af styrelsen för Örebro—Köpings järnväg öfver kungl. kammarrättens utslag, gifvits ett prejudikat, hvars verkningar otvifvelaktigt komma att få mycket stor räckvidd. Då det emellertid är Riksdagen ensam, som besluter om bevillningsstadgans innehåll, synes det mig vara nödigt, att Riksdagen äfven uttalar sig om rätta tolkningen af bevillningsstadgan i nu omförmälda fall. Saken är till sin innebörd så mycket allvarligare, som det icke kommer att stanna vid de parter, hvilkas tvist nu är afgjord af Kungl. Maj:t, utan kommer att införa en ny princip för järnvägarnas beskattning öfver hela landet. Saken är i korthet följande.

För ofvannämnda järnväg Örebro—Köping hade den styrelse, som fungerade intill år 1900, till de taxeringsberedningar, inom hvars område banans stationer äro belägna, afgifvit uppgift på fördelningen på hvarje station hvad å hvar och en belöpte, och då alltid efter den

principen att inkomsten för transitotrafiken tillfördes de stationer som med den tagit befattning (hvarom upplysande handlingar skall bevillningsutskottet tillhandahållas).

Den nya styrelsen för nämnda järnväg ingaf till taxeringsberedningarna en uppgift till fördelning efter nya grunder, nämligen så att fördelningen för lokal- och samtrafik bibehölls vid den fördelningsgrund, som förut varit tillämpad, men för transitotrafiken har den nya styrelsen infört en helt och hållet ny beräkningsgrund på så sätt, att den tillfört hvarje station, som tågen passerat, andel af inkomsten för transitotrafiken, ehuru hvarken tjänstemän eller betjante vid bemälda passerade station rört godset med ett finger. Detta förklaringsätt hade till följd en genomgripande förändring i taxeringsbeloppen, som närmare utvisas af närslutne bilaga.

Taxeringsmyndigheterna, såväl berednings- som taxeringsnämnden för den ort, inom hvilket område Valskogs station är belägen, underkände den nya beräkningsgrunden och påförde bolaget efter den gamla beräkningsgrunden bevillning till lika belopp med föregående år, 89,510 kronor i stället för kronor 23,288,25, som af styrelsen föreslagits. Däröfver anförde bolagets styrelse besvär hos pröfningsnämnden i Västmanlands län; pröfningsnämnden underkände besvären och fastställde taxeringsnämndens beslut. Däröfver anförde järnvägsstyrelsen besvär hos kungl. kammarrätten, som likaledes underkände besvären och fastställde taxeringen. Besvären fullföljdes hos Kungl. Maj:t. Kungl. Maj:t har som ofvan nämnts gentemot 11 taxeringsmyndigheter, som uttalat sig i samma ärende, intagit en ifrån dem afvikande ståndpunkt samt slutligen ändrat kammarrättens beslut utan att angifva på hvilka grunder detta skett.

Då sålunda olika meningar yppat sig om hvad som i bevillningsstadgan förstås med större och mindre stationer (§ 12 mom. b), är ett förtydligande af ofvannämnda passus i bevillningsstadgan nödvändigt. På grund af hvad sålunda anförts, får jag härmed vördsamt föreslå,

att ofvan citerade moment måtte erhålla den ändrade lydelse, att därpå må vara tydligt, hvad beträffar järnvägsbolag, att hvarje stations värde måtte bero på dess inkomst af såväl persontrafiken som afsänt och mottaget lokal-, samtrafiks- och transitogods, och får jag vördsamt hemställa, det bevillningsutskottet behagade gifva det åsyftade momentet den lydelse, som

anses erforderlig för ofvan uttalade önskemåls vinnande.

Skulle bevillningsutskottet finna det olämpligt att vidtaga ändringar i bevillningsstadgan och hellre vilja göra ett uttalande i frågan, så anhåller jag likaledes vördsamt, att så måtte ske.

Stockholm den 20 januari 1905.

*C. J. Hammarström.*

*Bilaga.*

En beskattningsfråga af stor räckvidd har den 2 december 1904 blifvit af Kungl. Maj:t afgjord.

Den berör såsom principfråga hela mängden af enskilda järnvägar och de kommuner, som till dessa stå i något förhållande. Intill år 1900 följdes vid Örebro-Köpings järnväg den princip vid fördelningen af inkomsterna vid de särskilda stationerna, att de uppskattades efter den rörelse, som vid hvarje station utöfvades. Lokal- och samtrafik och transitotrafik lades på de stationer, som därpå berördes och som blefvo större eller mindre i förhållande till alla dessa 3 faktorer. Den nya styrelsen för nämnda järnväg frångick den häfdvunna principen, som var i full öfverensstämmelse med bevillningsstadgan och af ingen klandrad, och föreslog i stället vid 1901 års taxering, att lokal- och samtrafik skulle tillhöra den station de tillhörde, men däremot att transitotrafiken skulle förflyttas från vederbörande stationer och fördelas på alla stationerna, ej ens lika på alla utan i proportion till den lokal- och samtrafik, som af stationen utöfvades. — Resultatet af de båda olika principernas tillämpning framgår af följande jämförelse, som är stödd på numera af järnvägsstyrelsen lämnade uppgifter:

	Efter den grund, som följts ända till taxeringen 1900 år 1900	Efter den för 1901 af järnvägen föreslagna år 1901
Köping .....	175,120,38	157,944,24
Valskog .....	86,616,06	23,288,25
Arboga .....	55,106,76	178,337,42
Jädersbruk .....	6,060,27	19,611,66
Ålsäng .....	4,829,70	15,630,17
Fellingsbro .....	22,611,33	73,175,13
Ullersäter .....	7,590,34	24,564,08
Frövi .....	188,498,16	53,882,05

Den trafik, som ligger till grund för järnvägens fördelning, är lokal- och samtrafik, utgörande i brutto 398,742 kr. eller 201,950 netto, under det att transitotrafiken utgör brutto 680,127 eller netto 344,483; alltså den ringare trafiken får för hela järnvägen vara bestämmande för den större.

Jämför man t. ex. Valskog med Arboga, så befinnes, att från Valskog tagits ej mindre än 63,328 kr., under det på Arboga, som icke har mer rörelse med transitotrafiken, än att den ser vagnarne passera förbi, lagts 123,231 kr., som är enbart transitomedel. — Jämföres Valskog, som hade ifrågavarande år 1 inspektor, 3 à 4 bokhållare och 8 à 9 stationskarlar, med Jäder, Ålsäng och Ullersäter, som hvardera då hade en stationsmästare och ingen eller högst en stationskarl, så befinnes, att Valskog räknas med de minsta, ja till och med mindre än Ullersäter. —

Synnerligen våldsam var ock denna förändring, som skulle göra en stark rubbning i så väl kommuners som enskilda löntagares, som af uttaxeringen voro beroende, ekonomi. —

Då järnvägen icke vid bevillningsberedningen företett någon revisionsberättelse, ej heller företett för taxeringsmyndigheterna fullständiga upplysningar, hvarigenom de kunde bli i stånd att bedöma fördelningens riktighet, bestämde på beredningens och taxeringens förslag pröfningsnämnden samma belopp som föregående år vid Valskogs station eller 89,510 kronor. Kamrarrätten har lämnat järnvägens besvär utan afseende, enär densamma ej visat sig hafva haft mindre inkomster än 89,510 kr. vid Valskogs station. — Så vidt känt är, ha alla tillsporda myndigheter tillstyrkt, att Kungl. Maj:t skulle afslå järnvägsbolagets besvär. Det blef ock för Kungl. Maj:t känt, att uti denna fråga ha under 4 års lopp ej mindre än 11 taxeringsnämnder ogillat järnvägsbolagets yrkande. Samma fråga har nämligen förekommit vid 4 års taxering.

Och dock — allt detta oaktadt — har Kungl. Maj:t i sitt utslag förklarat, att järnvägsbolagets yrkande godkännes. —

Är icke detta en kränkning af svenska folkets egen beskattningsrätt och af den af Riksdagen stadgade bevillningsförordningen? Folket har ju så tydligt som möjligt uttalat sig i denna fördelningsfråga, men Kungl. Maj:t uttolkar bevillningsförordningen utan skäls angifvande på ett sätt, som strider emot hvad taxerings- och andra myndigheter tillstyrka. Kungl. Maj:t upptager järnvägens ytterligare förklaring, men har ej tillsport andra parten, som lider en ytterst kännbar ekonomisk förlust, och nämner ej ens om, att denna andra part insändt något yttrande. Järnvägsstyrelsen, som icke, genom förr anmärkt försumelse, haft rätt att vidare yttra sig, får emot all rättegångsordning inkomma med upplysningar, som taxeringsmyndigheterna ej känna till, och dessa, ehuru icke tillfredsställande för en förändring af förr vedertagna beskattningsgrunder, få utgöra skäl för bifall till ena partens yrkande, mot alla opartiskas yttranden. Kungl. Maj:t har i utslaget förklarat, att järnvägsbolagets beskattningsbara inkomst år 1901 af rörelse vid Valskogs station icke bort beräknas i förhållande till andra stationer högre än klaganden föreslagit. Alltså en rörelse, som utföres af 14 personer är lika eller till och med mindre än den som utövas af en eller 2 personer. I stället för den rätt, som enl. bev. stadgan § 17 tillerkännes den skattskyldige att föreslå fördelning af inkomstbeloppet, får enligt Kungl. Maj:ts mening järnvägsbolaget godtyckligt bestämma denna grund.

Då Kungl. Maj:t alltså genom sin åtgärd utan tvifvel öfverskridit sin rätt i beskattningsmål, så är tid, att det uttalande göres af dem, som hafva att öfver bevillningsstadgan bestämma, att allt godtycke vid dess tillämpning måtte undvikas.