

Nr 10.

Ankom till riksdagens kansli den 25 februari 1921 kl. 1 e. m.

Utlåtande i anledning av väckt motion om skyldighet för fastighetsägare, vilkens egendom vinner i värde genom framdragande av en koncessionerad järnväg, att teckna aktier i bolag för järnvägens byggande.

Närvarande: herrar von Sneidern, von Sydow, Carl E. Svensson*, Tjällgren, Boberg, von Koch, Julin, Lundberg, Magnusson i Kalmar*, Karlsson i Gasabäck*, Hagman, Magnusson i Skövde, Nilsson i Vibberbo*, Hage*, Carlsson i Solberga och Falk.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

I en inom första kammaren väckt, till lagutskott hänvisad motion, nr 75, vilken behandlats av andra lagutskottet, har herr *Rune* hemställt, att riksdagen ville besluta i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte efter verkställd utredning låta utarbета och för riksdagen framlägga förslag i syfte att fastighetsägare, vars egendom vunne i värde genom framdragande av en koncessionerad järnväg, måtte förpliktas att uti det bolag, som bildats eller bildades för järnvägens byggande, teckna aktier till belopp, svarande mot viss del av den uppskattade värdeökning, fastigheten skulle genom järnvägens framdragande vinna.

Beträffande de skäl, som ligga till grund för berörda förslag, tillåter sig utskottet hänvisa till motionen.

Bihang till riksdagens protokoll 1921. 9 saml. 2 avd. 8 häft. (Nr 10). 1

Dansk lag-
stiftning.

Enligt motionen skulle såväl i Danmark som i flera andra länder bestämmelser uti av motionären föreslaget syfte vara införda.

Såvitt angår Danmark torde härmed hava avsetts *Lov af 18de April 1910 om Jernbaneskyld*.

I Danmark har det länge varit allmän regel, att staten för sina järnvägsanläggningar haft bidrag av de kommuner, som haft fördel av anläggningarna. Dessa bidrag hava utgått med visst belopp pr banmil, vilket belopp fastställts av staten.

I »Lov af den 27de Maj 1908 om nye Jernbaneanlæg m. v.» har denna princip jämväl följts. Sistnämnda lag innehåller därjämte bestämmelser om bidrag, som skola utgå av den av företaget berörda fasta egendomen efter särskild uppskattning av den värdestegring, som till följd av järnvägsanläggningen tillkommit marken. De närmare bestämmelserna härom äro reglerade genom ovannämnda »Lov om Jernbaneskyld». Genom sistnämnda bidrag skulle staten få ytterligare en del av sina anläggningskostnader betäckta. Å andra sidan skulle kommuner, som lämnat staten bidrag till järnvägsanläggningen, kunna få dessa bidrag helt eller delvis täckta genom kommunerna proportionellt tillfallande andelar av jordägarnas bidrag. Även för de järnvägar, som helt och hållet skulle byggas med privat kapital, skulle bidrag till förmån för det enskilda järnvägsbolaget efter tillstånd av ministern för de offentliga arbetena kunna påläggas de intresserade fastigheterna.

Denna »Jernbaneskyld» utgör en tidsbegränsad avgift. När en ny banas sträckning och stationernas läge blivit godkända av ministern för offentliga arbeten, bliva egendomarna utan avgift för ägarna omvärderade samtidigt med den närmast följande halvårsvärderingen till den allmänna fastighetsskatten, som enligt »Lov af den 15de Maj 1903 om Ejendomsskyld» påvilar fastigheterna. Denna värdering, vid vilken värdestegringen i anledning av järnvägsanläggningen bestämmes särskilt för sig, lägges till grund för beräkningen av den »Ejendomsskyld», som skall utgå enligt härför gällande regler. Vidare sker sådan värdering var gång egendomen enligt de för »Ejendomsskylden» gällande regler bliver omvärderad. Sedan 30 år förflutit efter den första värderingen till »Jernbaneskyld», äger ingen ytterligare värdering rum. Vid värderingen fastställles såväl egendomens handelsvärde som den genom järnvägsanläggningen uppkomna värdestegringen, båda till belopp i kronor, delbara med hundra. »Jernbaneskyld» utgår årligen med $1\frac{1}{4}$ % av värdestegringen och betalas i 50 år räknat från tiden för den första värderingen. Avgiften inbetalas

till statskassan samtidigt med den »Ejendomsskyld», som påvilar egendomen. Ursprungligen fanns därjämte den bestämmelsen, att »Jernbaneskyld» allenast utgick, för så vitt värdestegringen översteg 10 % av egendomens värde, sådant detta var före järnvägens anläggande, och utgick allenast för det överskjutande beloppet. Denna bestämmelse, tillkommen i avsikt att tjäna som säkerhetsmarginal för möjlig otillförlitlighet i beskattningen, medförde emellertid, att lagen i finansiellt hänseende blev betydelselös. Nettoinkomsten blev nämligen för året 1911—12 allenast 7,504 kronor 46 öre, för året 1912—13 14,962 kronor 85 öre, för året 1913—14 13,962 kronor 50 öre, för året 1914—15 16,197 kronor 96 öre, för året 1915—16 20,906 kronor 24 öre och för året 1916—17 31,723 kronor 10 öre. Därjämte medförde bestämmelsen, att avgiften drabbade de små egendomarna hårdare än de större, då det kunde hända, att ägaren av en mindre egendom fick betala »Jernbaneskyld», oaktat värdestegringens belopp icke var större, ja till och med mindre än den värdestegring, som tillfördes en större egendom, vilken blev skattefri på grund av avdraget.

I anledning härav antogs en lag, som upphävde ifrågavarande bestämmelse. Denna lag utfärdades den 4 oktober 1919.

Uppslaget till denna »Jernbaneskyld» torde hava kommit från järnvägsanläggningen Köpenhamn—Slangerup. Denna bana går genom en trakt, som väl ägnade sig för anläggande av egnahems- och villastäder. Efter banans tillkomst kunde alltså en väsentlig prisstegring väntas för jord, som utstyckades till tomter och trädgårdar, men även för jord, som behölls under jordbruk, då både priser och avsättningsmöjligheter skulle gestalta sig förmånligare för jordbrukarna till följd av den bekväma förbindelsen med huvudstaden. Företaget finansierades helt och hållet på enskild väg. För att möjliggöra aktieteckning överenskommo jordägarna inom banans intressesfär att till en banans förräntningsfond betala 30 % av den värdestegring å deras jord, som vid en blivande försäljning inom de närmaste 30 åren kunde komma att realiseras; dock utan att jordägarna därvid erhöilo några aktier i företaget.

Ovanstående redogörelse för den danska lagstiftningen i ämnet utvisar, att de bidrag, som i Danmark utgå till järnvägsbyggnader, påläggas i form av värdeökningsskatt och icke, såsom motionären förmenat, genom tvångsteckning av aktier. Såvitt utskottet härom kunnat förskaffa sig

Utskottet.

kännedom, har icke heller i något annat land hithörande frågor reglerats genom lagstiftning i den av motionären föreslagna riktning.

Utskottet tror ej heller, att ett genomförande av motionärens förslag skulle vara lyckligt för vårt lands räkning. Vid de former av tvångsdelaktighet, som vår lagstiftning känner till, exempelvis i vattenlagen, står man på betydligt säkrare grund vid värdering av de fördelar, som företagens genomförande kan komma att tillförsäkra den, som skall tvingas att deltaga däri. Betydande försiktighet har också iakttagits för att förhindra, att tvångsdelaktigheten skall medföra förlust för deltagarna. Om motsvarande försiktighetsåtgärder skulle tillämpas vid järnvägar, exempelvis genom strängare ekonomisk kontroll vid beviljande av koncession, skulle säkerligen många nyttiga järnvägsanläggningar förhindras och bestämmelserna sålunda motverka sitt eget syfte. Tvångsaktieteckningen skulle även i många fall uppväcka ett starkt motstånd mot hela företaget.

Utskottet tror därför, att, i händelse särskild avgift av fastighet med anledning av järnvägsföretag skulle befinnas lämplig, varom delade meningar emellertid finnas, detta bör ske genom värdestegringskatt. Härigenom kan även vinnas likställighet mellan fastighetsägare vid enskilda banor och vid statsbanorna, ty någon särskild anledning att ställa de senare gynnsammare än de förra finnes naturligtvis ej.

Frågan om skatt på värdestegring till följd av järnvägs framdragande är emellertid föremål för statsmakternas uppmärksamhet. Utskottet vill erinra om vad föredragande departementschefen anförde om värdestegring i följd av järnvägsanläggning vid föredragning i statsrådet av frågan om framläggande av proposition till 1919 års lagtima riksdag med förslag till förordning om uppskattning av mark i och för framdeles skeende taxering till jordvärde- eller jordrättestegringskatt. Departementschefen yttrade nämligen, bland annat, följande: »Vidare är att taga under övervägande vilken jord, som bör ingå i en taxering. Den utan tvivel mest omfattande frågan i detta sammanhang är, huruvida en stegring av fastighets jordbruksvärde bör underkastas beskattning eller ej. Meningarna härom äro ganska delade. Å ena sidan har man velat göra gällande, att om ett fastighetsvärde ökas till följd av exempelvis en järnvägsanläggning, det ej bör vara någon skillnad, om värdestegringen har sin grund i möjligheten att försälja tomter eller i lättare avsättning av jordbruksprodukter. Å andra sidan har man framhållit, att under det jordvärdetaxeringen i fråga om jordbruksfastigheter skulle medföra synnerliga svårigheter och kostnader, en skatt å värdestegring av dylik jord så-

som sådan skulle giva jämförelsevis ringa utbyte. För egen del är jag icke nu beredd att taga slutlig ståndpunkt till frågan, huruvida dylik värdestegring bör inbegripas under en blivande skatt. Svårigheterna att utan föregående erfarenhet på området omedelbart företaga den omfattande värderingen av dessa fastigheters mark utan byggnader och skog synas mig tala för att för det närvarande ej ifrågasätta en ingångsvärdering av desamma. Då skattefrågan skall slutligen lösas, bör emellertid detta spörsmål ånyo tagas upp till prövning.» Proposition i ämnet framställdes till nämnda riksdag, men avlogs. I proposition nr 22, till 1920 års riksdag återkom Kungl. Maj:t med i stort sett samma författningsförslag. Denna gång blev förslaget av riksdagen godkänt, varefter förordningen i ämnet utfärdades den 28 maj 1920.

I förordningen omförmäld uppskattning verkställes för närvarande av särskilda uppskattningsnämnder. Sedan uppskattningen fullbordats och överarbetning ägt rum, torde man kunna förvänta slutgiltigt förslag till jordvärde- eller jordrättestegringsskatt. I detta sammanhang torde jämväl frågan om jordvärdestegring i anledning av järnvägs framdragande komma under omprövning.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att förevarande motion icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 25 februari 1921.

På andra lagutskottets vägnar:

AXEL VON SNEIDERN.