

## Nr 448.

Av herr **Henrikson m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition, nr 197, med förslag till lag om ändring i 6, 59 och 83 §§ lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*

I årets proposition nr 197 föreslår Kungl. Maj:t viss jämkning i fastigheternas repartitionstal för vägbeskattningen, i ändamål att återföra vägskattebördan för jordbruksfastigheter till läget före 1920 års provisorium. Vederbörande departementschef uttalar, att detta vore det minsta steg, som syntes böra tagas. Med hänsyn till de synnerligen starka skäl, som tala för en ytterligare nedsättning, hade man väntat sig att i propositionen finna en ingående motivering, varför steget nu skulle begränsas till enbart en rättelse av det år 1920 begångna misstaget. Med förvåning finner man, att departementschefen i stället inskränker sig till den allmänna frasen, att det torde få anses mindre välbetänkt att för närvarande gå längre »med hänsyn till de risker, som alltid äro förbundna med plötsliga genomgripande förändringar i skattebördans fördelning». Departementschefen synes alltså mena, att lindringen för jordbruksfastigheterna böra äga rum i flera etapper och att man bör nöja sig med vad som nu bjudes. Vi kunna ej finna annat än att denna problemställning är oriktig redan i själva utgångspunkten. Här gäller det att bedöma befogenheten av en lindring till följd av vägväsendets tekniska omdaning och man bör då välja utgångsläge ej i provisoriets utan i för-provisoriets relativa belastning av jordbruket. Med andra ord, den rättelse, som föreslås i propositionen, bör betraktas som en självklar sak, och vad som förtjänar att verkligen övervägas är den nedsättning *därutöver*, som må finnas påkallad av reala orsaker.

Någon egentlig utredning om dessa senare förhållanden kan ej påträffas i propositionen utöver däri förekommande referat av hörda korporationers och myndigheters yttranden över en av 1924 års skatteberedning verkställd skatteteknisk undersökning av vägskattefrågan. Det vill emellertid synas, som om de förhållanden, vilka nu påkalla omedelbara åtgärder, vore så allmänt kända och till sina verkningar insedda, att man utan risk för misstag skulle kunna gå till en effektiv utjämning av vägskattebördan. Denna fråga är nu mogen för sin slutliga lösning. Den utgör blott en detalj i hela komplexet av kommunalskatteproblem, som i år avses skola få en definitiv gestaltning, kanske för många år framåt.

Som förut antytts, har hela vårt vägväsende under senare år undergått en genomgripande teknisk omdaning, beroende på motortrafikens genombrutt. Från att tidigare övervägande hava haft betydelse för jordbruksnäringsens utövare, hava de allmänna vägarna numera blivit ett samfärdsmedel för alla befolkningslager och för alla näringar. Genom motordriften har *den tunga trafiken*, som tidigare varit hänvisad till järnvägarna i betydlig utsträckning återförts till de allmänna vägarna. Dessa begagnas numera allmänt av industrien och handeln för både långa och stora transporter per lastbil, då dylikt ofta ställer sig både billigare, bekvämare och snabbare än järnvägstransport. De allmänna vägarna belastas vidare numera med *genomgångstrafik*, huvudsakligen av personbilar, för affärsresor, nöjes- och turistresor o. d. Jordbrukarnas andel i denna trafik är givetvis förhållandevis ringa. Slutligen må nämnas den *yrkesmässiga personbefordran*, som numera tagit sådant uppsving, och som bedrives med motoromnibussar och personbilar, s. k. trafikbilar. Hela landet är numera överdraget av ett helt nät av omnibusslinjer och trafikbilar förekomma ej blott i närheten av städer och större samhällen utan över allt på landsbygden. Omfattningen av motortrafiken torde framgå därav, att vi vid utgången av år 1926 hade registrerade i Sverige 70,454 personvagnar, 1,608 personomnibussar och 22,863 lastvagnar samt 25,878 motoreyklar. Med dessa siffror för ögonen lär väl ingen, som vill se saken opartiskt, kunna påstå, att jordbrukarna numera skulle hava större »intresse» i de allmänna vägarna än andra grupper av medborgare. De verkställda trafikräkningarna visa snarare, att jordbrukarna numera äro i avgjord minoritet som vägtrafikanter.

Trots den fullkomliga omvälvning, som sålunda ägt rum i vägtrafiken, belastas vid vägbeskattningen den beräknade inkomsten av jordbruksfastighet fortfarande femdubbelt mot inkomst och den beräknade inkomsten av annan fastighet tredubbelt mot inkomsten. Härtill kommer att belastningen skärpes genom vägskattens natur av objektskatt, vilken skall utgå oberoende av den verkliga inkomstens storlek. Bördans tyngd har under de senare åren ökat dels därigenom att motortrafiken fördyrat vägunderhållet och nödvändiggjort kostsamma nybyggnader av vägar, dels emedan samma trafik gjort det nödvändigt för vägkassorna att i allt större utsträckning övertaga vägunderhållet, som förut utgjorts in natura av väghållarna. Över 70 procent av vägdistriktet hava numera övergivit naturaunderhållet. I dessa distrikt måste alla väghållningsskyldiga betala kontant vägskatt, vilket i sin mån bidrar till att den orättvisa repartitionen av jordägaren kännes ännu mera tryckande. Man bör betänka, att en utdebitering av exempelvis 50 öre per vägfyrk (i Norrbottens län var medelutdebiteringen år 1923 nära 49 öre) motsvarar 1 krona 67 öre per bevillningskrona för den beskattningsbara inkomsten men fem gånger mera eller 8 kronor 35 öre för den genom fastighetsbevillningen beskattade, beräknade inkomsten av jordbruksfastighet.

Av det sagda framgår, att några principiella skäl att vid vägbeskattningen merbelasta fastigheterna icke numera föreligga samt att den orätt-

vist fördelade vägbördan blir genom det av motortrafiken ökade slitaget å vägarna och genom naturaunderhållets bortfallande vida tyngre än förut att bära för jordbrukarna.

Vi anse för den skull, att man nu utan tvekan bör taga steget fullt ut och utjämna vägskattebördan å de skattskyldiga, så att den fördelas efter samma grunder som kommunalutskylder i allmänhet. Detta är ett gammalt önskemål inom lantbrukarkretsar, vilket har allt mer aktualiserats under de senare årens forcerade utveckling på det vägtekniska och vägadministrativa området. Tanken har också vunnit understöd hos ett flertal sakkunniga myndigheter, på sätt framgår av proposition.

Genom en sådan anordning skulle övergången från naturaunderhåll genom vägkassan kraftigt främjas i de återstående vägdistriktet.

Men hänsyn till det i motionerna I:285 och II:364 föreslagna repartitionstalet för jordbruksvärde vid den allmänna kommunalbeskattningen (fem skatteören) böra vid en fullständig utjämning av vägbeskattningen väljas repartitionstalen 200 för jordbruksfastighet, 200 för annan fastighet och 10 för inkomst.

Vi få därför hemställa,

att riksdagen ville besluta den ändring i Kungl. Maj:ts förslag till lag om ändring i bl. a. 59 § väglagen, att en vägfyrk skall påföras varje 200 kronor av jordbruksfastighets och annan fastighets taxeringsvärde samt varje 10 kronor av den till kommunal inkomstskatt beskattningsbara inkomsten.

Stockholm den 26 mars 1927.

*A. Henrikson.*

*Arthur Gustafsson,*  
Kasenberg.

*Ewald Lindmark.*

*Carl Arv. Anderson.*

*Carl Larson.*

*Thore Alströmer.*

*Albert Johansson.*

*Charly A. Fager.*

*Oscar N. Olsson.*

*Per Rudén.*

*A. H. Hedström.*

*Karl Wirsell.*

*Emil Bengtsson.*

*John Jönsson.*

*Otto Johansson.*

*Gunnar Persson*

*Joh. G. Svensson.*

*Nils Månsson.*

i Falla.

