

Nr 16.

Av herr Nilsson, Petrus, m. fl., om *åvägbringande av utredning och förslag i syfte att vägskatten må påföras alla beskattningsföremål efter lika grund.*

Sedan flera år tillbaka har frågan om grunderna för vägbeskattningen varit aktuell och insikten om att dessa numera äro helt och hållet föråldrade och uppenbart obilliga har alltmer trängt igenom, varom bl. a. riksdagsmotioner och utskottsutlåtanden bära vittnesbörd. Riksdagen har även hos Kungl. Maj:t begärt förslag i ämnet, men då man hittills sökt sammankoppla vägfrågans lösning med kommunalskattefrågan, har lösningen blivit fördröjd år efter år.

Vägunderhåll och väganläggning ålåg länge uteslutande den i mantal satta jorden utan allt statsbidrag och utan att andra beskattningsföremål bidrogo till desamma. Genom 1891 års ännu gällande väglag ändrades detta därhän, att staten lämnade 10 % bidrag och beskattningen fördelades med 1 vägfyrk på varje 100 kr. av jordbruksfastighets taxeringsvärde, 1 vägfyrk på varje 400 kr. av annan fastighets taxeringsvärde och 1 vägfyrk för varje 30 kr. av den till bevillning beskattningsbara inkomsten. Sedermera ändrades grunderna på det sätt, att 1 vägfyrk påföres varje 200 kr. av annan fastighets taxeringsvärde, varjämte statens och menigheters allmänningsskogar påföres 1 vägfyrk för varje 150 kr. av taxeringsvärdet. Statens bidrag ökades slutligen till 30 %.

Med den jämfört med nuvarande förhållanden ringa slitning, för vilken vägarna voro utsatta vid tiden för 1891 års vägreform, och med det övertagande av den tunga trafiken, som redan då och sedan ännu mera skett genom järnvägarna, blev vägskattebördan, vare sig den fullgjordes in natura eller med penningar, icke så synnerligen kännbar. Emellertid ha förhållandena numera totalt förändrats, framförallt genom automobiltrafiken, som i konkurrens med järnvägarna delvis återfört den tunga trafiken till landsvägarna och i övrigt, såsom verkställda trafikräkningar visat, oftast utgör den alldeles övervägande huvuddelen av landsvägstrafiken. Av de officiella trafikräkningarna framgår, att automobiltrafiken snabbt växer för varje år, och de senaste resultaten giva vid handen, att antalet motorfordon, som trafikera landsvägarna, numera ofta uppgår till över 90 % av samtliga räknade fordon.

Under sådana omständigheter saknas tydligen varje skäl för bibehållande av den olikhet i repartitionen, som nuvarande fyrktalssättning innebär, och snara åtgärder för åstadkommande av en rättvis avvägning av bördan å skatteföremålen framstå såsom oavvisligt nödvändiga, då med de i högsta grad ökade kraven på vägnarnas beskaffenhet kostnaderna för dem stigit till belopp, som

förut voro alldeles okända och av lagstiftningen icke kunnat förutses. Hur orättvist den nuvarande fördelningen av vägunderhållet betungar jordbruket är väl känt. Det må här vara nog att belysa förhållandet med följande exempel. Om inom en kommun taxeringsvärdet å jordbruksfastighet är 3,978,200 kr. och å annan fastighet 134,700 kr. samt inkomst av kapital och arbete 238,810 kr., följer härav, att vägfyrktalet för jordbruksfastighet blir 39,782, för annan fastighet 673 och för inkomst av kapital och arbete 7,960. Den beräknade inkomsten av jordbruksfastighet kommer då att bli 238,692 kr., av annan fastighet 6,735 kr. och av kapital och arbete 238,810 kr. Då 25 öre uttaxeras per vägfyrk, blir alltså det belopp, varmed jordbruksfastighet får bidraga, 9,945: 50 kr., d. v. s. kr. 4: 17 per bevillningskrona, annan fastighet kr. 168: 25, d. v. s. kr. 2: 51 per bevillningskrona, kapital och arbete 1,990 kr., d. v. s. kr. 0: 83 per bevillningskrona. En dylik fördelning belastar uppenbarligen jordbruket på ett oskäligt sätt, då å ena sidan dess beräknade inkomst efter 6 % utgör 238,692 kr. med kr. 4: 17, medan inkomsten av kapital och arbete, som är något högre eller 238,810 kr., icke belastas med mera än kr. 0: 83. Förevarande exempel gäller vid en så låg vägskatt som 25 öre. Går vägskatten upp till det dubbla, kommer belastningen å jordbruksfastighet att utgöra 8: 33 kr.

Sedan statsmakterna numera, låt vara på indirekt sätt, angivit, att underhållet av de allmänna vägarna helst bör övertagas av respektive vägstyrelser, kan det ej råda minsta tvivel om att detta i huvudsak är beroende på att den enskilde väghållaren i regel icke kan bygga och underhålla vägar lämpliga för den starkt ökade automobiltrafiken, ty innan denna trafik uppstod betvivlade ingen de enskilda väghållarnas förmåga att på ett tillfredsställande sätt underhålla vägarna. I sammanhang härmed har inom många väghållningsdistrikt den frågan blivit brännande, huru den bästa beläggningen av vägbanan bör ske på de starkt trafikerade automobilvägarna. Ombyggnad av de gamla vägbanorna har redan företagits på åtskilliga ställen och planerats på ett flertal andra. Dessa vägar kunna väl ej rimligtvis anses vara något, som jordbrukarna böra på nuvarande exceptionella sätt bidraga till, då dessa dyrbara arbeten undantagslöst vidtagas uteslutande för automobiltrafikens skull. Utom kostnaderna för vanligt vägunderhåll inom väghållningsdistriktet skola även de väghållningsskyldiga inom distriktet bidraga med tredjedelen av dessa ombyggnadskostnader, som utöka årskostnaderna för vägunderhållet i övrigt. Då man vet vilka utomordentligt höga kostnader per längdmeter stensättning eller annan varaktig vägbeläggning medföra, förstår man lätt, att dessa kostnader komma att uppgå till enorma belopp för väghållningsdistrikten; och ingen lär kunna påstå, att sådan beläggning är nödvändig för den trafikbelastning, som uppstår, då dragare användas till körslor på vägarna. Man kan ej heller rimligen påstå, att jordbrukarna ha något särskilt intresse beträffande automobiltrafiken utöver vad andra medborgare ha här i landet. Tages vidare i betraktande, att även det vägunderhåll, där man åtminstone icke ännu ansett sig böra tillgripa an-

vändningen av s. k. varaktig beläggning å vägbanan, dock är så oerhört mycket försvårat mot vad det var vid tiden för väglagens tillkomst, framstår orättvisan i vägskattebördan vad beträffar jordbruket ännu tydligare.

Med dessa faktiska förhållanden för ögonen, som ej lära kunna bestridas, anse vi, att endast genom en lika fördelning av vägskattebördan verklig rättvisa mellan de olika skatteobjekten kan erhållas. Att detta även åtminstone delvis erkännes framgår av vad jordbruksutskottet yttrade vid 1923 års riksdag i sitt utlåtande nr 47 med anledning av motioner, vari föreslogs, att en vägfyrk påfördes jordbruksfastighet för varje 200 kr. av taxeringsvärdet, frälseränta och annan fastighet för varje 300 kr. av taxeringsvärdet samt inkomst, uppgående till minst 1,000 kr., oförändrat för varje 30 kr. av den beskattningsbara andelen. Utskottet framhöll, att de skäl, som vid tillkomsten av nu gällande skattegrunder, med visst fog kunnat åberopas för en avsevärt större belastning av särskilt jordbruksfastigheterna, »i väsentligaste mån förlorat sin betydelse genom automobiltrafikens utveckling — i samband varmed andra skatteobjekt i vissa fall torde hava erhållit till och med större nytta av vägarna än jordbruksfastigheterna. Härtill kommer, att enligt utskottets mening naturaunderhållets upphörande och ersättande med penningsskatt, på sätt förslaget innebär, måste medföra vissa konsekvenser beträffande skattegrunderna. Enligt nu gällande lagbestämmelser belastas jordbruksfastighet fem gånger tyngre än inkomst och annan fastighet tre gånger tyngre. Den angivna proportionen hänför sig dessutom beträffande fastigheterna till beräknade minimiavkastningar av fastigheterna. Överskridas dessa minimiavkastningar, skattas numera för dem som för annan inkomst. Härjämte är att märka, att enligt nuvarande väglags § 46 skall av särskilda nämnden värdet av naturaunderhållet uppskattas med tagen hänsyn till, att arbetet utföres med väghållarens egna arbetare och dragare, och skall således upptagas till lägre värde än det pris, som skulle betingas, i händelse arbetet utfördes efter entreprenad eller lega. När arbetet hädanefter kommer att utföras på senare angivna sätt och jordägarna med pengar komma att delta i väghållningen, följer därav, att, även med bibehållande av nuvarande relations-tal för vägskatten och oberoende av om värderingen skett under en tid med högre penningvärde, vägskatten kommer att efter naturaunderhållets upphörande trycka hårdare än förut på jordbruksfastigheterna — de fall givetvis undantagna, då jordägarna genom åtagna entreprenader lyckats skaffa sig kompen-sation. Då sålunda näppeligen någon, åtminstone vid naturaunderhållets avskrivning, kan anse den nuvarande höga belastningen av jordbruket för väghållningens skull rättvis, synes utskottet tiden mogen åtminstone för en förskjutning, såsom det föreliggande förslaget innebär, av denna belastning till jordbrukets fördel.»

Att, som vi här förordat, låta vägbördan lika fördelas å alla beskattningsföremål föreslogs i en motion nr 216 i andra kammaren vid 1924 års riksdag, och i sitt betänkande nr 24 uttalade jordbruksutskottet starka sympatier för en ändring av förhållandena utan att dock närmare ingå på frågan om sättet härför.

Vid 1926 års riksdag yttrade jordbruksutskottet i sitt betänkande nr 54 i anledning av motionen II: 182 följande: »Såsom framgår av det föregående, har riksdagens principiella ståndpunkt till föreliggande fråga hittills varit den, att riksdagen visserligen funnit de rådande förhållandena i detta avseende synnerligen otillfredsställande, men att frågan om rättelse härutinnan borde upptagas först i samband med kommunalskattefrågans lösning. Utskottet anser sig nu böra framhålla, att man från början givetvis icke torde hava räknat med att nyssberörda ståndpunktstagande skulle leda till ett så långvarigt dröjsmål med lösningen av den förevarande högst trängande frågan om vägbördans fördelning. Då emellertid anledning torde finnas att antaga, att dessa frågor kunna framläggas vid 1927 års riksdag, har utskottet icke nu velat tillstyrka ett frångående av denna ståndpunkt. Utskottet vill emellertid uttala att, därest ytterligare uppskov med kommunalskattefrågans lösning skulle komma att äga rum, det torde böra tagas under allvarligt övervägande, huruvida icke frågan om vägbördans fördelning måste brytas ur det sammanhang, vari den nu ingår, och bringas till lösning.»

Utskottet har härmed principiellt medgivit, att ett utbrytande både är möjligt och att det kan i det av utskottet angivna fallet även vara befogat. Det synes oss, som skulle i själva verket ett utbrytande vara under alla förhållanden befogat, då därmed i verkligheten intet föregripande av utvecklingen sker, enär under inga förhållanden någon särställning för jordbruket bör ifrågakomma, vilken lösning än kommunalskattefrågan får.

Med stöd av vad sålunda anförts få vi hemställa,

att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt utredning rörande sådan ändring av gällande väglag, att vägskatten må påföras alla beskattningsföremål efter lika grund, och om framläggande för nästa års riksdag av de förslag, vartill utredningen må föranleda.

Stockholm den 15 jan. 1927.

<i>Oscar Ericson.</i>	<i>Ernst Svenson.</i>	<i>Petrus Nilsson.</i>
<i>Carl G. Schedin.</i>	<i>Joh. Johansson.</i>	<i>Karl Andersson.</i>
	Friggeråker.	<i>L. G. Bodin.</i>
<i>C. A. Reuterskiöld.</i>	<i>Per Gustafsson.</i>	<i>Alexander Nilsson.</i>
<i>K. G. Westman.</i>	<i>H. Andersson.</i>	<i>Anders Elisson.</i>