

Nr 197.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring i 6, 59 och 83 §§ lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet; given Stockholms slott den 11 mars 1927.

Under återopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed, jämlikt § 87 regeringsformen, föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till lag om ändring i 6, 59 och 83 §§ lagen den 23 oktober 1891 (nr 68 sid. 1) angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

C. Meurling.

Förslag

till

Lag

om ändring i 6, 59 och 83 §§ lagen den 23 oktober 1891 (nr 68 sid. 1)
angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.

Härigenom förordnas, att 6, 59 och 83 §§ i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet skola, 59 och 83 §§ i nedan angivna delar, erhålla följande ändrade lydelse:

6 §.

I skyldigheten att bygga och underhålla allmän väg, bro och färja deltaga, efter nedan stadgade grunder, följande beskattningsföremål:

- a) all jordbruksfastighet, för vilken fastighetsskatt enligt kommunal-skattelagen skall utgöras, dock att äldre lotshemman, så länge de äro underkastade lotsningsskyldighet, bibehållas vid dem hittills förunnad frihet från väghållningsbesväret;
- b) all annan fastighet, för vilken sådan fastighetsskatt skall utgöras, såvitt taxeringsvärdet uppgår till minst åttahundra kronor; samt
- c) till kommunal inkomstskatt beskattningsbar inkomst.

59 §.

Vägskatten utgår efter vägfyrk med iakttagande därav:

- a) att jordbruksfastighet påföres en vägfyrk för varje tvåhundra kronor av taxeringsvärdet,
- b) att annan fastighet påföres en vägfyrk för varje trehundra kronor av taxeringsvärdet, samt
- c) att inkomst påföres en vägfyrk för varje trettio kronor därav; dock med iakttagande att vad som icke uppgår till hel vägfyrk bortfaller.

Vägfyrktalslängd i — — — tillställas vägstyrelsen.

83 §.

Sedan väghållningsdistrikten — — — vinna tillämpning.

Intill utgången av det år, då vägdelning enligt denna lag första gången blivit inom varje distrikt fullbordad, skall likväl, den tid mark är bar,

vägunderhållet in natura utgöras enligt hittills gällande bestämmelser med skyldighet för innehavare av jordbruksfastighet, som enligt 6 och 7 §§ är förpliktad utgöra sådant vägunderhåll, men intill dess ny vägdelening sker bliver därifrån befriad, att bidra till väghållet med penningar.

Om användandet — — — väghållningsskyldige besluta.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1928.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 22 februari 1927.

Närvarande:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena LÖFGREN, statsråden THYRÉN, RIBBING, MEURLING, GÄRDE, PETERSSON, HELLSTRÖM, ROSÉN, HAMRIN, ALMKVIST, LYBERG.

Efter gemensam beredning med cheferna för justitie- och finansdepartementen anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Meurling:

Historik. Enligt 1734 års lag ålåg det allmänna väghållningsbesväret på landet utslutande den i mantal satta jorden. Inom häradssamfälligheterna, som utgjorde vägdistrikt, fördelades besväret efter mantal och utgjordes, åtminstone vad angår vägunderhållet, utslutande genom arbete in natura efter vägdelning. Något statsbidrag förekom icke.

Denna princip för väghållningsbesvärets utgörande eller dess fördelning allenast på den mantalssatta jorden bibehölls orubbad ända till 1891 års vägreform, ehuru kravet på en skälig lindring i besväret för jordbruket framfördes redan på 1700-talet och sedermera återkom under 1800-talet i en mängd vid riksdagarna framburna motioner. Meningarna om grunderna för en sådan reform voro emellertid mycket delade. Besväret förmenades sålunda böra utgöras, än av endast vissa slag av fast egendom, än av all dylik egendom, än av fastighet och industriell rörelse, än av alla beskattningsföremål efter de för kommunalutskylders utgörande stadgade grunder och än — i tydligt uttalad motsättning däremot — av sådana beskattningsföremål, som företrädesvis kunde sägas begagna de allmänna vägarna. Jämväl framfördes förslag om hela väghållningskostnadens bestridande genom avgifter av de vägfärande. Däremot synes man under denna tid hava varit främmande för tanken på vägväsendets bekostande eller övertagande av staten.

Vägkommittén. Sedan i anledning av riksdagens begäran den så kallade vägkommittén tillsatts för utredning i ämnet, avlämnade samma kommitté år 1880 sitt betänkande. Huvuddragen däri voro följande: väghållningsbesväret utsträcktes till i regel all fastighet samt till inkomst med vissa undantag; den mantalssatta jorden beskattades högst och inkomsten lägst, allt i förhållande till bevillningen såsom skatteunderlag; den mantalssatta jorden bibehölls vid skyldigheten att utgöra vägunderhållet in natura, under det att vägväsendets övriga utgifter bestredes ur vägkassor, bildade genom

vägs-katt i främsta rummet av de nytillkomna beskattningsföremålen; samfälligheten för väghållningskostnadens fördelning utsträcktes till länet eller landstingsområdet; en ny, av hemmanens taxeringsvärden beroende delningsgrund, i stället för mantalet, föreskrevs för vägdeleningen.

På grundval av vägkommitténs förslag avlätos propositioner i ämnet till 1887 och 1889 års riksdagar. Vid sistnämnda riksdag föll frågan genom kamrarnas skiljaktiga beslut. Motionsvis återkom frågan vid 1891 års riksdag. Den av riksdagen antagna lagen om väghållningsbesvärets utgörande på landet godtogs av Kungl. Maj:t och promulgerades den 23 oktober 1891.

Enligt denna lag bibehölls i regel häradet såsom väghållningsdistrikt, dock med fakultativ möjlighet till såväl förstoring som förminskning — en möjlighet, som sedermera, i den mån den begagnats, nästan undantagslöst utnyttjats i den senare riktningen. Staten skulle deltaga i vägunderhållet med en tiondel av den uppskattade kostnaden för samma underhåll, såvitt anginge till naturaunderhåll indelad sommarväg. Repartitionsgrunderna bestämdes sålunda, att jordbruksfastighet, med undantag av staten eller menighet tillhöriga allmännings-skogar, skulle påföras en vägfyrk — den nya repartitionsenheten — för varje 100 kronor av taxeringsvärdet, att dessa skogar, frälseränta, till bevillning taxerad annan fastighet med taxeringsvärde av minst 800 kronor ävensom staten tillhörig dylik fastighet, såvitt inkomst därav droges och taxeringsvärdet uppginge till minst nyssnämnda belopp, skulle påföras en vägfyrk för varje 400 kronor av taxeringsvärdet, samt att inkomst skulle påföras en vägfyrk för varje 30 kronor av den till bevillning beskattningsbara andelen därav. Vägs-katt erlades icke för taxerade inkomster under 1,000 kronor och ej heller för inkomst av kanal, järnväg och annan farväg, inkomst av skeppsrederi och sjöfart, inkomst genom avlöning, arvode och traktamente eller annan med allmän eller enskild tjänstebefattning förenad förmån, pension, årligt understöd, gratifikation, livränta och undantagsförmån samt inkomst, som förvärvades genom arrende av staten tillhörig jordbruksfastighet. Bestämmelsen om en vägfyrk för varje 30 kronor av den beskattningsbara inkomsten tillkom genom kompromiss, sedan första kammaren beslutat en vägfyrk för varje 40 kronor och andra kammaren en vägfyrk för varje 20 kronor av den beskattningsbara inkomsten.

Väglagen.

Den lindring för jordbruket i väghållningsbesväret, som 1891 års väglag innebar, ansågs emellertid icke tillräcklig, och revision av lagen påyrkades snart. År 1905 utfärdades lag om ändring i vissa delar av väglagen, innebärande, bland annat, höjning av repartitionstalen för vissa beskattningsföremål, i det att staten eller menighet tillhöriga allmännings-skogar skulle påföras en vägfyrk för varje 150 kronor av taxeringsvärdet och att frälseränta samt annan fastighet skulle påföras en vägfyrk för varje

Ändringar i
väglagen.

200 kronor av taxeringsvärdet. I fråga om inkomst utökades skatteplikten sålunda, att vägs katt skulle utgå för inkomst, som uppgick till minst 1,000 kronor och varför beviljning till staten utgjordes, dock med undantag för inkomst, som förvärvades genom arrende av staten tillhörig jordbruksfastighet. Statens ordinarie bidrag till vägunderhållet utökades att avse icke blott sommarunderhållet av till naturaunderhåll indelad allmän väg utan även sommarunderhållet av övriga allmänna vägar samt allmän bro och färja, varjämte bidraget höjdes till tre tjugondelar av den uppskattade kostnaden för underhållet. Därutöver kunde extra statsunderstöd tilldelas synnerligt betungade väghållningsdistrikt i mån av därför tillgängliga medel. Enligt kungörelsen den 10 juni 1912 angående disposition av anslag till understöd åt synnerligt betungade väghållningsdistrikt kan sådant understöd erhållas till högst hälften av distrikts kostnad för vägunderhåll, beräknad efter medeltalet av nämnda kostnad för det löpande och de sistförflutna fem åren, dock att understöd icke må utgå, i den mån sagda kostnad understiger 30 öre för vägfyrk.

Vägkommissionens förslag.

Trots de väsentliga ändringar, som de nya bestämmelserna medförde, framträdde allt fortfarande krav på nya reformer. Den i anledning härav tillsatta vägkommissionen avgav år 1916 förslag till lag om allmänna vägar på landet. Enligt detta förslag skulle landstingsområdet utgöra väghållningsdistrikt. Vägunderhållet skulle dock i huvudsak åligga distriktets kommuner, vilka ägde att för detta underhåll årligen njuta ersättning av distriktet enligt särskild uppskattning. Statsbidraget skulle beräknas å kostnaden icke blott för vägunderhållet utan även för vinterväghållningen samt i fråga om vinterväghållningen utgå i förhållande till den *verkliga* kostnaden. Statsbidrag skulle utgå med ett grundbidrag av 20 procent av väghållningsdistriktens kostnad för vägunderhåll och vinterväghållning samt därutöver med vissa tilläggsbidrag i stigande skala för de mera betungade distrikten. I fråga om grunderna för vägs kattens utgörande föreslog vägkommissionen icke några ändringar i de gällande bestämmelserna, under åberopande av att den kommunala beskattningens reformering vore förestående samt att en definitiv omreglering av vägs kattningen, vilken vore i högsta grad beroende av kommunalbeskattningen, icke kunde tänkas genomförd fristående för sig.

Ändring i väglagen 1918.

År 1918 ändrades bestämmelserna om statens bidrag till vägunderhåll sålunda, att beloppet för samma bidrag höjdes till 30 procent av den uppskattade kostnaden för underhållet av allmän väg, bro och färja.

1920 års vägs kattelagen 1918.

I samband med 1920 års förslag till kommunalskattelag — vilket som bekant bland annat upptog beskattningsformerna fastighetsskatt, näringskatt och kommunal inkomstskatt — framlade Kungl. Maj:t i särskild proposition (nr 358) förslag till lag om ändring i vissa delar av lagen den

23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet. Då bevillingstaxeringen, vilken låg till grund för vägskatten, skulle upphöra efter antagande av den föreslagna kommunalskattelagen, önskade man anknypa vägskatten till den nya taxeringen till kommunalskatt, men, enär frågan om en fullständig revision av väglagstiftningen stod på dagordningen, ville man icke ingå på frågan om en omläggning av vägbeskattningen. Förslaget nöjde sig därför med att i väglagen infoga sådana i det föreslagna kommunalskattesystemet ingående beskattningsföremål, som närmast motsvarade de gamla, med iakttagande av att förut gällande repartitionsgrunder i huvudsak bibehölles oförändrade. I anslutning härtill skulle vägskatt icke utgå för näringskattevärdet och ej heller för inkomst av fast egendom. Inkomst skulle således påföras en vägfyrk för varje 30 kronor av det till kommunal inkomstskatt beskattningsbara beloppet, minskat i förekommande fall med dels uppskattad inkomst av fast egendom, dels hyresvärdet motsvarande 5 procent av taxeringsvärdet å fastighet, som av ägaren användes i näring eller eljest i rörelse eller yrke, dels ock värdet i oförädlad skick av beståndsdelar från egen fastighet, vilka förädlades eller förbrukades i näring eller eljest i rörelse eller yrke. Detta förslag innebar således, att för vägbeskattningen särskild taxering av inkomst måste äga rum i vissa fall.

Då 1920 års riksdag avtog förslaget till kommunalskattelag och antog det nu gällande kommunalskatteprovisoriet, gjordes icke några ändringar i själva väglagens beskattningsbestämmelser. De samma år vidtagna ändringarna beträffande bevillingstaxeringen — särskilt införandet av rätten till allmänna avdrag samt Orts- och familjeavdrag — hava emellertid haft en betydande inverkan å det relativa trycket av vägskattebördan. Till denna förskjutning i skattetrycket skall jag senare återkomma.

När sedermera frågan om väglagstiftningen på nytt upptogs till behandling, så ansågs vägkommissionens förslag icke utan omarbetning kunna läggas till grund för proposition i ämnet. De för verkställandet av dylik omarbetning tillsatta vägsakkunniga avgåvo år 1921 förslag till lag om allmänna vägar på landet. Enligt detta förslag utgjorde varje landstingsområde ett vägdistrikt och skulle skyldigheten att ombesörja väghållningen åligga varje sådant område. Vägskatten skulle utgå efter vägfyrk sålunda, att jordbruksfastighet påfördes en vägfyrk för varje 200 kronor av taxeringsvärdet, frälseränta samt annan fastighet en vägfyrk för varje 300 kronor av taxeringsvärdet och inkomst en vägfyrk för varje 30 kronor av den beskattningsbara andelen därav. Statsbidraget skulle beräknas i förhållande till den verkliga kostnaden för både vägunderhållet och vinterväghållningen. Statsbidraget skulle utgå dels i form av grundbidrag med 30 procent av varje distrikts sammanlagda kostnad för vägunderhåll och vinterväghållning, dels ock i form av tilläggsbidrag, som dock endast komme sådana distrikt tillgodo, vilka i fråga om vägunderhåll och vinter-

Väg-
sakkunniga.

väghållning vore mera betungade än rikets distrikt i genomsnitt. Därtill komme särskilt bidrag för ödebygdsväg, uppgående till 30 procent av kostnaden för vägunderhåll och vinterväghållning å sådan väg.

1922 års
proposition.

Vägsakkunnigas förslag lades till grund för Kungl. Maj:ts till 1922 års riksdag avlåtna proposition (nr 100) med förslag till lag om allmänna vägar på landet. Enligt propositionen skulle, i överensstämmelse med vad som föreslagits av vägsakkunniga, landstingsområdet utgöra vägdistrikt samt väghållningen åligga varje sådant område. Repartitionsgrunderna voro, till skillnad från vad som var fallet enligt vägsakkunnigas förslag, avfattade i överensstämmelse med gällande väglag, dock att staten eller menighet tillhöriga allmänningsskogar skulle åsättas vägfyrk lika med andra jordbruksfastigheter. Propositionens stadganden om statsbidrag överensstämde med vägsakkunnigas, dock att i kostnaden för vägunderhåll och vinterväghållning skulle inbegripas jämväl förvaltningskostnad samt att det särskilda bidraget till ödebygdsväg upptogs till allenast 20 procent av kostnaden för vägunderhåll och vinterväghållning å sådan väg. Propositionen blev emellertid av riksdagen avslagen.

Ändring i väg-
lagen 1924.

År 1924 infördes den ändring i väglagen, att, därest inom distriktet dess *samtliga* vägar övertagits till underhåll medelst vägkassan, det ordinarie statsbidraget skall beräknas å distriktets *verkliga* kostnader för vägunderhållet och i underhållskostnad jämväl inbegripas all förvaltningskostnad, som icke uppenbarligen avser byggande av väg.

Automobilbe-
skattningen.

Genom förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt och om särskild skatt å automobilgummiringar har föreskrivits, att skatt skall utgå för automobiler och för automobilgummiringar. Genom förordning den 23 maj 1924 om särskild skatt å bensin och motorsprit har förordnats, att skatt skall utgå för bensin och motorsprit, vilken förordning, i vad den avser särskild skatt å motorsprit, dock icke träder i kraft förrän den 1 juli 1929.

Enligt förordningen den 28 maj 1926 om fördelning av automobilskattemedel skola av automobilskatten, automobilgummiringsskatten och bensinskatten (automobilskattemedel) 80 procent tillfalla landsbygden för att användas företrädesvis till förbättring och underhåll av för den allmänna samfärdseln särskilt betydelsefulla vägar och broar samt 20 procent tillfalla städerna för att användas för dessas gatu- och väghållning. Av landsbygdens andel av skattemedlen skola 85 procent fördelas sålunda, att till väghållningsdistrikt, vars *samtliga* vägar övertagits till underhåll medelst vägkassan, bidrag utgår med en tiondel av distriktets verkliga kostnad för vägunderhåll och vinterväghållning, samt att vad av omfördelade 85 procent återstår skall tillgodokomma de särskilda länen i förhållande till de belopp, som influtit i automobilskatt från respektive läns landsbygd. Av återstående 15 procent må visst belopp användas för vissa forsknings- och undersökningsarbeten och återstoden mellan länen fördelas på sätt Konungen förordnar.

Sedan särskilda sakkunniga (1924 års skatteberedning) förordnats att biträda vid beredningen av frågan om den direkta beskattningen till stat och kommun m. m., verkställdes på begäran av nämnda beredning av vägkonsulenten i Stockholms län, majoren i väg- och vattenbyggnadskåren Ingemar Petersson en undersökning angående väghållningsbördans storlek och fördelning under åren 1880—1923. Resultatet av denna undersökning föreligger i en promemoria, vilken såsom bilaga 1 fogats vid det av skatteberedningen den 8 oktober 1925 avgivna betänkandet om vägbeskattningens ordnande (Statens offentliga utredningar 1925:31).

Väghållningsbördans storlek och fördelning.

En ur nämnda promemoria hämtad tabell — vilken torde få såsom bilaga (1) fogas vid statsrådsprotokollet — visar, hur antalet vägfyrkar på grund av lagstiftningsåtgärder och allmänna ekonomiska förhållanden varierat under olika år och för olika beskattningsföremål. Åtskilliga i tabellen upptagna siffror torde dock få betecknas såsom i hög grad approximativa.

Såsom av tabellen framgår, hava stora förändringar i *det relativa trycket* av väghållningsbördan ägt rum under den angivna tiden. Före väglagens tillkomst åvilade hela väghållningsbördan den mantalssatta jorden. År 1900 — nära 10 år senare — hade annan fastighet och inkomst övertagit cirka 14 procent av väghållningsbördan med motsvarande lättnad för jordbruksfastighet. År 1915 uppgick annan fastighets och inkomsts andel i väghållningsbördan till cirka 38 procent och år 1921 till cirka 57 procent. Denna förskjutning torde huvudsakligen ha berott på de år 1905 genomförda ändringarna i väglagen, på högkonjunkturerna under krigstiden samt på den allt kraftigare fortgående utflyttningen från städerna av industriföretag och enskilda, ehuru berörda utflyttning i viss mån motverkats genom nybildning av städer och inkorporering i äldre städer av tätt bebyggda samhällen. Beträffande jordbruksfastigheterna har en höjning av taxeringsvärdena och därmed av antalet vägfyrkar ägt rum vid de allmänna fastighetstaxeringarna, särskilt år 1918. Efter år 1921 har en återgång ägt rum till nackdel för jordbruksfastighet, i den andra fastighets och inkomsts andel år 1923 nedgått till cirka 45 procent. Denna återgång har huvudsakligen förorsakats av nedgången i den beskattningsbara inkomsten, vilken i sin tur — förutom på de försämrade konjunkturerna — beror på införandet genom 1920 års riksdagsbeslut av rätten till allmänna avdrag samt orts- och familjeavdrag vid bevillningstaxeringen, vars verkningar i tablån komma till uttryck först i de för år 1923 upptagna siffrorna. Anmärkas må även, att under depressionstider bestämmelsen om vägskattefrihet för inkomster under 1,000 kronor får ökad betydelse.

Väghållningsdistriktens sammanlagda inkomster och utgifter för väghållningen framgå av en annan i skatteberedningens betänkande intagen tabell, vilken likaledes torde få såsom bilaga (2) fogas vid statsrådsprotokollet.

Betraktas de uti kolumn 20 i tabellen angivna siffrorna, utgörande det kontanta utlägg per vägfyrk, som jordbruksfyrkarna fått vidkännas utöver

naturaprestationerna, så framgår, som naturligt är, att med den nya väglagens ikraftträdande uttaxeringarna i fråga på grund av de nya beskattningsföremålets tillkomst avsevärt sjunkit. Minskningen i uttaxeringen har fortgått ända t. o. m. 1910. De ökade kraven på vägarna och de därigenom ökade totala väghållningskostnaderna hava emellertid gjort, att uttaxeringen på naturafyrkar måst ökas under senare åren och utgjorde, som framgår av tablån, år 1923 9.2 öre. Enligt väglagen skall på icke-naturafyrkar uttaxeras samma belopp, som enligt uppskattningen belöper på naturafyrkar (efter avdrag av statsbidraget) jämte på naturafyrkar uttaxerat kontant belopp. De uti kolumn 21 angivna siffrorna visa alltså den för hela landet beräknade medeluttaxeringen under de olika åren. Om man undantager 1923, visar tablån, att denna uttaxering i det stora hela undan för undan blivit lägre. Den var högst 1905 med 30.6 och lägst 1919 med 18.0 öre. Lågkonjunkturen under de sista åren ävensom de förut omnämnda allmänna avdragen samt orts- och familjeavdragen, varigenom plötsligt antalet vägfyrkar av *inkomst* minskats, hava medfört, att oaktat skuldsättningen uttaxeringen stigit.

Under den tid, här ifrågavarande tabeller omfatta, hade vägdistrikten ännu icke kommit i åtnjutande av automobilskattemedel. Detta inträffade nämligen först år 1924.

Slutligen torde böra påpekas, att förhållandena inom de enskilda distrikten i många fall i hög grad avvika från dem, som framgå av den givna sammanfattningen.

Efter hemställan av skatteberedningen utarbetades under sommaren 1925 en till beredningens ovan nämnda betänkande fogad promemoria angående den svenska väghållningsbördans storlek och fördelning under närmaste framtid. Därvid uppskattades den dåvarande väghållningsbördan till ungefär 57 miljoner kronor, därav 34 miljoner kunde anses erläggas av de väghållningsskyldiga, 11 miljoner av staten och 12 miljoner av trafikanterna. De väghållningsskyldiga beräknades alltså svara för 60 procent av vägbördan.

Av olika skäl ansågs, att efter en viss övergångstid underhållskostnaderna för vägarna skulle kunna nedbringas. Den lättnad i vägbördan, som sålunda vore att förvänta med avseende å underhållskostnaden, syntes dock komma att tagas i anspråk för hastigare iståndsättande och komplettering av vägnätet än som vore möjligt med användande uteslutande av automobilskattemedel. Reglerna för dessa medels åtnjutande och allmänhetens krav på förbättrade trafikförhållanden vore så pass påträngande, att de väghållningsskyldiga ej torde komma att inom den närmaste framtiden lämnas rådrum till någon genomsnittlig skattesänkning. Å andra sidan vore planläggningen av dessa arbeten och deras finansiering så villkorlig, samt deras utförande så bundet vid trafikanternas eget intresse och egna bidrag, att någon huvudsaklig ökning av väghållarnas skattebörda för detta ändamål ej rimligen torde kunna pretenderas eller komma att ske. Underhållskostnadernas successiva sänkning komme ändock att medgiva en forcering av om- och nybyggnadsarbeten.

Under dessa förhållanden och under förutsättning av orubbade skattebestämmelser ansågs man kunna emotse, att det angivna beloppet för väghållarnas nuvarande skäligen vägbörda, cirka 34 miljoner kronor, skulle — även om tillfällig ökning av detsamma ej kunde undvikas — komma att för den närmaste framtiden förbliva i huvudsak orubbade, varemot inom ramen av detta belopp en allt fortgående förskjutning från natura till direkt skattebörda vore att förutse och att livligt önska.

Från dessa utgångspunkter och under den angivna förutsättningen av oförändrad vägskattelagstiftning angavs såsom slutsats, att vid den tidpunkt, sannolikt infallande under de närmaste 15 åren, då automobilskattemedlen enligt då gällande bestämmelser fördubblats, väghållningsbördan förmodligen skulle komma att uppgå till ungefär 75 miljoner kronor, därav på de väghållningsskyldiga fortfarande skulle komma 34 miljoner kronor samt på staten och trafikanterna 41 miljoner kronor. Hela ökningen av väghållningsbördan, 18 miljoner kronor, skulle i så fall komma på staten och trafikanterna, huvudsakligen de sistnämnda. Den relativa fördelningen skulle härigenom förändras, så att de väghållningsskyldigas procentuella andel i väghållningsbördan nedginge från 60 procent till 45 procent. De väghållningsskyldigas utgifter, som dittills oavbrutet stigit, syntes sålunda även med utgångspunkt från dåvarande bestämmelser kunna förväntas icke komma att under nämnda tidsperiod stiga.

Den inom skatteberedningen verkställda undersökningen avsåg i första hand den nuvarande fördelningen av vägskattebördan å olika slag av förvärvskällor och å skattskyldiga, tillhörande olika sociala grupper, ävensom den sammanlagda bördan av skatterna till primärkommuner, landsting och vägdistrikt. Såsom utgångspunkt användes resultatet av den provtaxering, som kommunalskattekommittén på grundval av 1922 års taxering verkställt inom, bland annat, 27 landskommuner.

*Undersökning
av 1924 års
skattebered-
ning.*

Vid uträkningarna kunde icke iakttagas väglagens bestämmelser om att skattskyldighet icke åvilar annan fastighet, vars taxeringsvärde understiger 800 kronor, samt (taxerad) inkomst, som icke uppgår till 1,000 kronor. Stadgandet om skattefrihet för annan fastighet med ett taxeringsvärde understigande 800 kronor torde för nu ifrågavarande undersökning sakna praktisk betydelse. Bestämmelsen om skattefrihet för taxerade inkomster under 1,000 kronor ansågs däremot hava en något större betydelse. En särskild summarisk beräkning gjordes därför angående det antal vägfyrkar, som på grund härav rätteligen bort bortfalla, samt den förskjutning av vägskattetrycket, som därav kunnat förorsakas.

Ej heller gjordes vid vägfyrktalsberäkningen någon skillnad mellan jordbruksfastighet i allmänhet samt staten eller menighet tillhöriga allmänningsskogar. Någon nämnvärd inverkan på det relativa skattetrycket torde detta icke hava.

Beträffande skattetryckets fördelning enligt provisoriet meddelades vissa sammanställningar, vilka jag torde få här återgiva:

Tablå 1. Skattetryckets fördelning enligt provisoriet å olika grupper förvärvskällor inom de 27 provtaxerade landskommunerna.

	Fastighet	Rörelse eller yrke	Annan förvärvskälla	Summa
<i>Kommunalskatt och landstingsskatt.</i>				
Skattekronor (1,000-tal)	84.5	31.3	140.2	256.0
%	33.00	12.25	54.75	100.00
<i>Vägskatt.</i>				
Vägfyrkar (1,000-tal)	1,058.0	190.8	467.2	1,716.0
%	61.65	11.13	27.23	100.00

Tablå 2. Skattetryckets fördelning enligt provisoriet å skattskyldiga, tillhörande olika sociala grupper inom de 27 provtaxerade landskommunerna.

	1	2	3	4	5	6	7	8
	Andra skattskyldiga än inländska aktiebolag och solidariska bankbolag						Inländska aktiebolag och solidariska bankbolag	Tillsammans
	Ägare eller brukare av jordbruksfastighet	Ägare av annan fastighet	Rörelse- och yrkesidkare	Tjänstemän och löntagare (inkl. pensionärer)	Övriga	Summa		
<i>Kommunalskatt och landstingsskatt.</i>								
Skattekronor (1,000-tal)	62.8	3.4	17.3	131.1	5.9	220.5	35.5	256.0
%	24.52	1.33	6.78	51.20	2.31	86.14	13.86	100.00
<i>Vägskatt.</i>								
Vägfyrkar (1,000-tal)	689.9	30.9	91.2	469.1	21.6	1,302.7	413.3	1,716.0
%	40.20	1.80	5.32	27.34	1.26	75.92	24.08	100.00

Dessa sammanställningar visa den väsentliga skillnad, som föreligger beträffande det relativa trycket av vägskatten å ena sidan samt kommunalskatten och landstingsskatten å andra sidan. Enligt tablå 1 är sålunda förvärvskällan fastighets relativa andel av vägskatten inom kommunerna nära dubbelt så stor som samma förvärvskällas relativa andel av kommunalskatten och landstingsskatten. För »annan förvärvskälla» är förhållandet omvänt. Enligt tablå 2 bär gruppen ägare och brukare av jordbruksfastighet 40.20 procent av vägskatten inom kommunerna men endast 24.52 procent av kommunalskatten och landstingsskatten. På gruppen tjänstemän och löntagare falla endast 27.34 procent av vägskatten men 51.20 procent av kommunalskatten och landstingsskatten. Dessa siffror, som

äro medeltalssiffror för 27 kommuner, växla rätt betydligt inom de särskilda kommunerna.

Den verkställda uträkningen av de absoluta talen för kommunalskatten, landstingsskatten och vägs skatten inom de 27 provtaxerade landskommunerna utvisar, att det sammanlagda uttaxerade beloppet av dessa skatter utgör 2,583,981 kronor, därav 1,731,469 kronor kommunalskatt (67.01 procent), 458,524 kronor landstingsskatt (17.74 procent) och 393,988 kronor vägs katt (15.25 procent). Vägs katten utgör således i genomsnitt 15.25 procent av det sammanlagda skattebehovet. Vägs kattens relation till de övriga skatterna företer emellertid i de olika kommunerna en avsevärd växling eller från 5.56 procent av hela skattebehovet i Sturkö socken till 36.69 procent i Agunnaryds socken.

Inom skatteberedningen undersöktes vidare, huru vägbeskattningen — vid en övergång för primärkommunernas vidkommande från det nu gällande kommunalskatteprovisoriet till ett skattesystem enligt A-förslaget eller C-förslagets grundprinciper — borde anordnas, *dels* under förutsättning att den nuvarande relativa fördelningen av vägs katebördan bibehölles såvitt möjligt oförändrad, *dels ock* under förutsättning att hänsyn toges till de olika yrkanden om lättnad i jordbrukets vägs kattetunga, som ofta framförts; och upptogos i sistnämnda avseende jämväl de längst gående krav, som härutinnan under de föregående åren framkommit.

Beträffande anknytning till C-förslagets principer yttrades, bland annat:

»Det utmärkande för garantiskattesystemet är ju sammankopplingen mellan objekt- och inkomstskatten. Medgivandet av de s. k. procentavdragen vid inkomstberäkningen förutsätter objektskatter, varigenom skatt uttages till det belopp, som motsvarar skatten å en inkomst, vilken är lika stor som det medgivna procentavdraget, ty procentavdragen avse just sådana belopp, som anses beskattade genom objektskatt. Finnas ej objektskatter till minst dylikt belopp men bibehållas icke förty procentavdragen, så uppstår en lucka vid inkomstberäkningen. Däremot kan utan någon olägenhet i systemet inrymmas objektskatter, som äro större än vad som motsvarar procentavdragen; och i så fall föreligger en fristående objektbeskattning vid sidan av garantibeskattningen.

Då det nu gäller att på vägbeskattningen applicera ett garantiskattesystem, så är det av tekniska skäl nödvändigt att upptaga den för primärkommunernas inkomstskatt beräknade inkomsten med oförändrade procentavdrag. En ändring av procentavdragen kan nämligen ej ske annorledes än genom särskild taxering, som kräver ny inkomstberäkning på grundval av deklarationerna, något som givetvis ej bör ifrågakomma. I vägs katesystemet måste även ingå objektskatter, svarande mot procentavdragen. Men därutöver står det fritt att öka objektbeskattningen, så att denna delvis får karaktären av en fristående objektbeskattning. Och de modifieringar, som man kan vilja åstadkomma i vägs katebördans fördelning, måste avse just denna fristående del av objektbeskattningen.»

[Utgångspunkter för skatteberedningens undersökningar.]

Det framhölls tillika, att den nuvarande vägbeskattningen utgjorde en dylik kombination av garantiskattesystem och objektskattesystem.

Skatteberedningen har vidare sökt utröna verkningarna av några av de förslag till lätnader i vägskattebördan för fastighet, som i olika sammanhang framställts.

Enligt vägsakkunnigas förslag till lag om allmänna vägar på landet skulle, såsom förut nämnts, repartitionsgrunderna för vägskatten utgöra: för jordbruksfastighet en vägfyrc för varje 200 kronor av taxeringsvärdet, för annan fastighet en vägfyrc för varje 300 kronor av taxeringsvärdet och för inkomst en vägfyrc för varje 30 kronor av den beskattningsbara andelen därav (*förslag PV₁*). Huvudreservanterna inom andra särskilda utskottet vid 1922 års riksdag — vilket utskott hade att behandla Kungl. Maj:ts förslag till ny vägslag — förordade också (utlåtande nr 1) samma repartitionsgrunder för vägskatten som de av vägsakkunniga föreslagna. Dessa repartitionsgrunder förordades även i de motioner (I : 124, II : 160), som vid 1923 års riksdag väcktes i vägfrågan.

I en inom andra kammaren vid 1924 års riksdag väckt motion, nr 84, hemställdes, att vid vägbeskattningen repartitionstalet för inkomst skulle bestämmas till 1 vägfyrc för varje 15 kronor av den beskattningsbara inkomsten (*förslag PV₂*).

I en annan vid samma riksdag väckt motion (II : 216) föreslogs, att vägskattebördan skulle fördelas lika å alla beskattningsföremål. Med detta förslag lär väl hava åsyftats, att vägbeskattningen borde anordnas enligt samma repartitionsgrunder som beskattningen till primärkommunerna. I fråga om det relativa skattetrycket av sistnämnda beskattning hänvisas till kommunalskattekommitténs betänkande sid. 204 ff. ävensom de i det föregående återgivna tabläerna 1 och 2.

Förenämnda två förslag (PV₁ och PV₂) till repartitionsgrunder för vägbeskattningen hava föreslagits i anslutning till nu gällande kommunalskatteprovisorium. Här må meddelas en sammanställning av dessa förslags verkningar i jämförelse med verkningarna av provisoriets bestämmelser och de grunder, som gällde före provisoriets antagande.

Tablå 3. Vägskattens relativa tryck å olika grupper förvärvskällor inom de 27 provtaxerade landskommunerna.

	Fastighet	Rörelse eller yrke	Annan förvärvskälla	Summa
<i>För-provisoriet.</i>				
Vägfyrkar	984,111	206,135	774,452	1,964,698
%	50.09	10.49	39.42	100.00
<i>Provisoriet.</i>				
Vägfyrkar	1,057,944	190,780	467,244	1,715,968
%	61.65	11.12	27.23	100.00
<i>Förslag PV₁.</i>				
Vägfyrkar	579,637	147,655	467,244	1,194,536
%	48.52	12.36	39.12	100.00
<i>Förslag PV₂.</i>				
Vägfyrkar	1,131,777	252,187	934,488	2,318,452
%	48.81	10.88	40.31	100.00

Tablå 4. Vägskattens relativa tryck å skattskyldiga, tillhörande olika sociala grupper inom de 27 provtaxerade landskommunerna.

	1	2	3	4	5	6	7	8
	Andra skattskyldiga än inländska aktiebolag och solidariska bankbolag						Inländska aktiebolag och solidariska bankbolag	Tillsammans
	Ägare eller brukare av jordbruksfastighet	Ägare av annan fastighet	Rörelse- och yrkesidkare	Tjänstemän och löntagare (inkl. pensionärer)	Övriga	Summa		
<i>Provisoriet.</i>								
Vägfyrkar	689,869	30,934	91,234	469,121	21,547	1,302,705	413,263	1,715,968
%	40.20	1.80	5.32	27.34	1.26	75.92	24.08	100.00
<i>Förslag PV₁.</i>								
Vägfyrkar	389,977	21,029	73,621	451,246	20,573	956,446	238,090	1,194,536
%	32.65	1.76	6.16	37.78	1.72	80.07	19.93	100.00
<i>Förslag PV₂.</i>								
Vägfyrkar	777,928	32,767	134,357	893,569	40,376	1,878,997	439,455	2,318,452
%	33.55	1.41	5.80	38.54	1.74	81.04	18.96	100.00

Vid uppgörandet av förenämnda tablåer har, såsom förut anförts, hänsyn icke kunnat tagas till den nu gällande bestämmelsen, att *taxerade* inkomster under 1,000 kronor icke äro skattepliktiga till vägs katt. För att utröna den inverkan, iakttagandet av denna bestämmelse skulle haft å det relativa skattetrycket, har en approximativ undersökning härom utförts. Denna undersökning har verkställts i 5 av de 27 provtaxerade landskommunerna

(Kvillinge, Sturkö, Kinna, Agunnaryd och Åsele). Följande sammanställning visar resultatet av undersökningen.

Tablå 5. Vägskattens relativa tryck enligt provisoriet å skattskyldiga, tillhörande olika sociala grupper inom 5 av de provtaxerade 27 landskommunerna 1) utan och 2) med iakttagande av bestämmelsen att taxerade inkomster under 1,000 kronor icke äro skattepliktiga till vägskatt.

	1	2	3	4	5	6	7	8
	Andra skattskyldiga än inländska aktiebolag och solidariska bankbolag						Inländska aktiebolag och solidariska bankbolag	Tillsammans
	Ägare eller brukare av jordbruksfastighet	Ägare av annan fastighet	Rörelse- och yrkesidkare	Tjänstemän och löntagare (inkl. pensionärer)	Övriga	Summa		
1) Vägfyrcar ...	291,414	11,648	39,397	143,772	10,478	496,709	163,189	659,898
%	44.16	1.76	5.97	21.79	1.59	75.27	24.73	100.00
2) Vägfyrcar ...	291,100	11,575	39,249	139,403	10,398	491,725	163,101	654,826
%	44.45	1.77	5.99	21.29	1.59	75.09	24.91	100.00

Av denna tablå synes framgå, att det bristande iakttagandet av bestämmelsen, att taxerade inkomster under 1,000 kronor icke äro skattepliktiga till vägskatt, ej framkallat någon nämnvärd förskjutning i det relativa skattetrycket av vägbördan enligt provisoriet. Beträffande gruppen tjänstemän och löntagare, för vilken bestämmelsen har sin största betydelse, har förskjutningen i skattetryck uppgått till allenast $\frac{1}{2}$ procent.

[Ifrågasatta detaljändringar.]

I det av kommittéreservanterna framlagda reviderade C-förslaget hade repartitionstalet för tomt- och industrivärde fastställts lägre än för jordbruksvärde eller lika med repartitionstalet för annan fastighet, enär tomt- och industrivärde ansetts vara ett med taxeringsvärdet å annan fastighet jämställt värde. Skatteberedningen påpekade i anledning härav, att, om C-förslaget lades till grund för kommunalbeskattningen, det torde visa sig nödvändigt att sänka vägfyrktalsberäkningen för tomt- och industrivärde. Vid inkomstberäkningen skulle nämligen i så fall medgivas avdrag med 6 procent av jordbruksvärdet men med allenast 5 procent av tomt- och industrivärdet. Därest nu vägfyrktalsberäkningen för tomt- och industrivärde skedde efter samma grunder som för jordbruksvärde, komme vid vägbeskattningen den *fristående* objektbeskattningen att bliva *högre* beträffande tomt- och industrivärde än i fråga om jordbruksvärde. En sådan anordning fann beredningen icke kunna godtagas och ansåg det vid sådant förhållande lämpligt att jämställa tomt- och industrivärdet med taxeringsvärdet å annan fastighet.

Skatteberedningen förordade borttagandet av bestämmelsen om skattefrihet för taxerade inkomster under 1,000 kronor såsom omotiverad efter Orts- och

familjeavdragens införande och ifrågasatte jämväl, att staten eller menighet tillhöriga allmänningsskogar skulle likställas med övrig jordbruksfastighet.

I två tabeller, vilka torde få såsom bilagor (3 och 4) fogas vid statsrådsprotokollet, sammanfattas de viktigaste resultaten av de utav skatteberedningen verkställda undersökningar, för vilka jag i det föregående redogjort.

Länsstyrelserna i *Uppsala, Södermanlands, Jönköpings, Blekinge och Kopparbergs län* hava förklarar sig biträda de av skatteberedningen framlagda förslagen, sådana desamma av beredningen slutligen sammanfattats, utan att i dessa delar ingå på undersökningens detaljer.

*Ängvåna
yttranden.
De allmänna
grunderna för
vägbeskatt-
ningen.*

Av övriga hörda myndigheter och korporationer har det övervägande flertalet tillstyrkt, att vägbeskattningen grundas på samma skattesystem, som kan bli gällande för primärkommunerna.

Domänstyrelsen ävensom *Gotlands, Skånes* samt *Västergötlands och Norra Hallands handelskammare* hava dock uttalat betänkligheter häremot, då vid sådan fördelning av vägskattebördan erforderlig hänsyn icke kunde tagas till den nytta, de olika skattskyldiga hade av vägarna. Sistnämnda båda handelskammare hava särskilt såsom sin åsikt framhållit, att dubbelbeskattning av aktiebolagen saknade berättigande vid vägbördans fördelning.

Länsstyrelsen i *Stockholms län* ifrågasätter, huruvida icke, därest naturunderhåll fortfarande skulle undantagsvis ifrågakomma, särskilda skattebestämmelser kunde vara motiverade för sådana distrikt.

Förslaget, att jordbruksfastighets *tomt- och industrivärde* skulle vid vägbeskattningen repartisera lika med annan fastighet, tillstyrkes, för det fall att C-förslagets grunder skulle komma att tillämpas, av *sju länsstyrelser och två handelskammare*.

Kammarrätten förordar däremot för underlättande av debiteringsarbetet och jämväl emedan ett välordnat vägväsende kunde antagas icke vara utan betydelse för uppkomsten och utnyttjandet av tomt- och industrivärde, att sådant värde, om vägskatterepartitionen grundades på särskild fyrktalsberäkning, jämfördes med jordbruksvärde. C-förslagets garantiskattesystem utgjorde icke hinder för att vid vägbeskattningen giva tomt- och industrivärde samma repartitionstal som jordbruksvärde. Visserligen erhöles även enligt C-förslaget tomt- och industrivärde vid den kommunala repartitionen lägre repartitionstal än jordbruksvärde och jämfördes med annan fastighet, men garantiskattesystemet medgäve, att ett däri ingående skatteobjekt vid repartitionen för en specialskatt belastades mera än vid den ordinarie repartitionen; för att finna exempel härpå behövdes man blott erinra sig det nu gällande vägsattesystemet.

Särskild skogs-
skatt.

Nära nog samtliga de myndigheter och korporationer, som särskilt yttrat sig i frågan huruvida, därest A-förslaget antoges, *skogsskatten* borde ingå i vägskattesystemet, hava uttalat, att så ej borde ske. Länsstyrelsen i *Malmöhus län* anför emellertid, att detta icke nödvändigt borde medföra ett frångående av kommunalskattekommitténs förslag om lägre repartition för jordbruksfastighets skogsvärde än för taxeringsvärdet i övrigt. Däremot anse länsstyrelserna i *Göteborgs och Bohus* samt *Värmlands län*, *kammarkollegium*, *Sveriges skogsägareförbund m. fl.* ävensom *kammarrätten*, att skogsvärde bör deltaga i repartitionen för vägskatt lika med jordbruksvärde. *Kammarrätten* anför därvid, att för en sådan likställighet talade ej blott den ytterligare komplicerings av skogsbeskattningen och debiteringsarbetet, som skulle följa av införandet i fyrktalssystemet av ett särskilt lägre repartitionstal för skogsvärdet, utan även, från saklig synpunkt, det förhållande, att i stora delar av landet de allmänna vägarna otvivelaktigt vore av stor betydelse för möjligheten att transportera skogsprodukter. Och även om dessa i det nordliga Sverige naturenligt vore hänvisade företrädesvis till flottlederna, hade vägväsendet i olika avseenden betydelse för skogsbruket jämväl i sistsagda landsdelar, bland annat för transport av för skogsbruket erforderliga arbetare och förnödenheter.

Inom *kammarrätten* var emellertid presidenten skiljaktig och ansåg, att för vägbeskattningens liksom för landstingsbeskattningens del en särskild skogsskatt vore att föredraga, då den därvid oundvikliga komplicerings av skattesystemet mer än uppvägdes av att en särskild skogsskatt träffade skogskapitalet först då detsamma realiserats.

Allmänningsskogar.

Förslaget att vid vägskatterepartitionen likställa staten eller menighet tillhöriga *allmänningsskogar* med övrig jordbruksfastighet tillstyrkes allmänt.

Domänstyrelsen anser dock såsom oeftergivligt villkor för en ökad vägbeskattning av de allmänna skogarna böra uppställas, att verklig garanti erhöles för en rättvis beskattning, så att icke, såsom nu ofta skedde, statens fastigheter taxerades proportionsvis högre än enskilda fastigheter inom samma kommun. Såsom en ytterligare förutsättning för en sådan ökad skattskyldighet anser *domänstyrelsen* jämväl böra uppställas, att skälig hänsyn toges till skogsbrukets egen väghållningsböroda, exempelvis genom införande av skyldighet för vederbörande vägdistrikt att till vissa skogsbruksfastigheter ävensom möjligen vissa andra fastigheter efter särskild prövning av vederbörande länsstyrelse återlämna skälig del av den av dem erlagda skatten.

Inkomst under
1,000 kronor
m. m.

Upphävandet av nu gällande frihet från vägskatt för *inkomst under 1,000 kronor* tillstyrkes i en mängd utlåtanden och har icke från något håll mött motstånd.

Kammarkollegium och *kammarrätten* anse därjämte, att någon särskild bestämmelse om frihet från vägskatt för fastigheter med taxeringsvärde

under 800 kronor icke bör bibehållas. Däremot anse ämbetsverken den i särskilda kamerala förhållanden grundade skattefriheten för äldre lotshemman, så länge dessa äro underkastade lotsningsskyldighet, böra kvarstå.

Frågan om *repartitionstalen* har i de avgivna yttrandena givetvis till- Repartitions-
tal.
vunnit sig största intresset.

I åtskilliga yttranden förklaras, att den föreliggande utredningen icke lämnar tillräckligt eller nog pålitligt material för repartitionens rätta avvägande, och i vissa yttranden resas krav på en förnyad, allsidig utredning av vägskattefrågan i hela dess vidd, inneslutande positiva fullständiga och motiverade förslag. Därvid framhålles, bland annat, att fastigheterna å landet, särskilt jordbruksfastigheterna, med all rätt tidigare ansetts hava största »intresset» i vägväsendet och på grund därav fått vidkännas den övervägande bördan vid vägskattens fördelning, men att den under senare år oerhört ökade motortrafiken på vägarna härvidlag åstadkommit en förändring. Vägarna användes alltmer i genomgångstrafik, ofta av yrkesmässig art, och mångenstädes vore lokaltrafiken i minoritet, särskilt i närheten av större städer och industricentra. Härigenom hade fastighetsägareintresset med avseende å vägarna allt mer trängts i bakgrunden. Hänsyn härtill borde tagas vid fastställandet av nya repartitionsgrunder, men i vilken mån angivna förändrade förhållanden inverkade på den föreliggande frågans bedömande, därom lämnade utredningen icke tillräcklig ledning. En annan omständighet av stor betydelse för vägbördans relativa tryck vore naturaunderhållet. Naturaunderhållet hade gjort det möjligt för jordbruket att bära en relativt större vägbörda än som åvilade andra skatteobjekt, men naturaunderhållets ersättande i allt flera vägdistrikt med underhåll genom vägkassan, vilket medförde att ägare av jordbruksfastighet finge betala vägskatt kontant efter sin höga fyrktalssättning, hade kommit vägbördan att kännas mycket tung för jordbruket. Det vore därför av stor betydelse att erhålla kännedom om huruvida och i vad mån naturaunderhållet skulle tillåtas kvarstå. Även i fråga om vägväsendets tilltänkta organisation i övrigt, särskilt beträffande distriktsindelningen, vore upplysningar önskvärda. Vidare vore det av betydelse att äga säkra hållpunkter med avseende å såväl statsbidragets som automobilskattemedlens storlek och fördelning.

En förnyad utredning under hänsynstagande till nu angivna förhållanden framställes såsom önskemål av länsstyrelserna i *Stockholms och Malmöhus län*, av den förra jämväl under framhållande att det siffermaterial, som legat till grund för den föreliggande undersökningen, nämligen 1922 års provtaxering, vore uppenbart otillräckligt. Även länsstyrelsen i *Östergötlands län* anser det använda materialet otillförlitligt samt i varje fall ofullständigt och föråldrat och finner det av sådan orsak föga sannolikt, att den verkställda undersökningen kan vara av något egentligt värde för åstadkommandet av en rationell lösning av det föreliggande spörsmålet. Läns-

styrelsen påpekar även frånvaron av saklig motivering för de olika alternativa repartitionstalen. Ej heller länsstyrelserna i *Göteborgs och Bohus* samt *Jämtlands län* anse sig kunna vid valet av repartitionstal bygga på den föreliggande utredningen. Förnyad allsidig utredning kräves av flera *handelskammare*. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* slutligen förordar ny omedelbar utredning om repartitionsgrunderna men ifrågasätter å andra sidan, huruvida några större olägenheter kunde vara förbundna med ett visst uppskov i hela kommunalskattefrågan. Styrelsen anser, att det ur vägbeskattningens synpunkt endast kunde vara till fördel, om åtskilliga nu brännande frågor såsom naturavväghållningens definitiva slopande, vinterväghållningens ordnande, vägväsendets organisation samt den administrativa skatteutjämningen med mera finge vinna ytterligare någon utveckling och stadga, innan de definitiva skattegrunderna bleve i samband med kommunalskatteformen fastslagna. Jämväl *kammarätten* finner det föreliggande materialet föråldrat och föga ägnat att giva en tillförlitlig bild av verkningarna av de olika förslagen, sådana dessa i praktiken skulle komma att te sig.

Svenska landskommunernas förbund yttrar, att det trafikantintresse, som representerades av bilväsendet, i första hand borde täcka den merkostnad i anläggning och underhåll, som biltrafiken förorsakade. Först sedan detta jämviktssläge uppnåtts och således den vägbörda, som måste uttagas genom utdebitering, avsevärt minskats, syntes det kunna bliva tal om avvägning av bördorna mellan olika kategorier vägskatteskyldiga.

Frånsett sålunda framställda anmärkningar hava flertalet hörda myndigheter och korporationer ansett sig oförhindrade att yttra sig över den allmänna riktning, vari en omläggning av repartitionstalen enligt deras mening borde ske, och har majoriteten därvid yttrat sig till förmån för att lättnad borde beredas fastigheterna. Länsstyrelserna i *Jönköpings, Kronobergs, Göteborgs och Bohus, Värmlands* samt *Norrbottnens län*, hava i princip uttalat sig för en sådan förskjutning av skattetrycket. Länsstyrelsen i *Hallands län*, som med skärpa framhåller ifrågavarande önskemål, anför, bland annat, följande:

»Väglagens repartitionsföreskrifter innebära, att en inkomst av 30 kronor påföres, därest den intjänats av kapital eller arbete, en vägfyrk, men därest den utgör avkastning å 5 procent av annan fastighet med ett värde av 600 kronor, tre vägfyrk, och om den utgör avkastning å 5 procent av jordbruksfastighet med ett värde av 600 kronor, sex vägfyrk. Jordbruksfastighet är alltså beskattad sex och annan fastighet tre gånger hårdare än inkomst. Dessa för fastighet ogynnsamma förhållanden ha på senare tid ytterligare försämrats. Ty det är att märka, att utan någon ändring av väglagens repartitionsföreskrifter en stark förändring till nackdel för fastigheter och till fördel för inkomster uppkommit genom 1920 års ändringar i bevillningstaxeringen, huvudsakligen genom de då träffade bestämmelserna om allmänna avdrag samt orts- och familjeavdrag, varigenom summan av inkomstfyrkar minskats. Det kan betvivlas, huruvida vid dessa avdrags medgivande uppmärksamheten varit tillräckligt fäst på reformens inverkan i avseende å

vägbeskattningen, och detta desto mer som sedan länge starka krav rests på lindring i fastigheternas vägbörda, alltså i rakt motsatt riktning. Enligt tabellen I vid nu förevarande utredning har 1920 års beskattningsprovisorium medfört den sannolikt icke avsedda eller förutsedda verkan att fastighets andel i vägbeskattningen stigit från 50.09 till 61.65 procent, var emot för inkomst motsvarande lindring skett. Under det att fastigheterna tidigare hade blott halva vägbördan, draga de numera enligt provisoriet drygt hälften mer än alla andra beskattningsföremål. När samtidigt i beaktande toges den förskjutning i avseende å vägtrafikens beskaffenhet, som alltmera gjort sig gällande, framstår det enligt länsstyrelsens mening såsom ett oavvisligt krav, att rättelse nu sker till fastigheternas förmån. Det är nämligen icke längre nu som förr, att vägtrafiken till övervägande delen bedrivs i fastigheternas, speciellt jordbruksfastigheternas intresse, utan genom den tilltagande motortrafiken hava även andra intressen och andra beskattningsobjekt fått allt större del däruti. En annan anledning till att ytterligare utjämna väghållningsbördan ligger däri, att vägdistrikten alltmera övergå till att låta hela vägunderhållet besörjas medelst vägkassan, vilket har till följd, att innehavare av jordbruksfastigheter få liksom övriga vägfyrkägare betala vägskatten kontant och icke längre kunna utgöra sin väghållningsskyldighet medelst naturaprestationer. Genom att, när vägkassan underhåller alla vägar, vägskatten utdebiteras efter den verkliga kostnaden, bortelimineras också allt inflytande av de senaste årens ofta överdrivet höga uppskattningar och den fördel, de naturaunderhållande jordbruksfastigheterna härigenom vunnit, försvinner. Det må vidare beaktas, att då 1920 års vägsakkunniga framlade sitt förslag till nya repartitionsgrunder, detta förslag måste erhålla en viss begränsning på grund därav att man fullständigt saknade kännedom om huru kommunalbeskattningen i allmänhet skulle definitivt bliva ordnad. Förslaget måste därför avvägas så försiktigt, att det icke under några förhållanden kunde tänkas skola stå i vägen för en rationell reform av kommunalbeskattningen. Sagda vägsakkunnigas förslag får därför icke betraktas ens såsom ett minimikrav utan allenast såsom ett steg på vägen till realiserandet av minimikraven. Enligt vad som framgår av de sakkunnigas betänkande och jämväl kan av undertecknad landshövding såsom medlem av de sakkunniga vitsordas, togs vid framläggande av detta de sakkunnigas förslag icke någon hänsyn till ovanberörda avdrags inverkan i vägskatteavseende, utan åsyftades att åstadkomma lindring i jämförelse med de före provisoriets införande gällande bestämmelserna.

Nu anförda omständigheter föranleda enligt länsstyrelsens mening, att man nu bör icke blott söka återföra vägbeskattningen till de förhållanden, som rådde före provisoriets införande år 1920, utan än ytterligare lindra fastigheternas och speciellt jordbruksfastigheternas andel däri.»

Länsstyrelsen förordar därefter, att i varje fall icke någon för fastigheter ogynnsammare repartitionsgrund måtte stadgas än som motsvarar alternativ PV₁.

Vägnämnden i Malmöhus län ävensom *femton vägstyrelser* eller deras ordförande hemställa om en minskning av det relativa trycket på jordbruksfastigheter utan att uttala sig för bestämda repartitionstal, och jämväl *handelskammaren i Gävle* anser, att efter naturaprestationernas förvandling till penningsskatt en viss förskjutning i dylik riktning kunde vara berättigad.

Vissa hörda myndigheter och korporationer vilja däremot icke gå med på någon lättnad för fastigheterna. Sålunda anser länsstyrelsen i *Östergötlands län* de nuvarande repartitionsgrunderna vara lämpliga att bibehålla med allenast några detaljändringar i den riktning, som ifrågasatts i skatteberedningens betänkande. Länsstyrelsen i *Gotlands län* finner försiktigheten bjuda att, så länge ännu vägunderhåll in natura förekommer, icke vidtaga för stora rubbningar i vägskattebördans fördelning, och uttalar sig på grund av en verkställd utredning angående vissa hithörande förhållanden inom länet för att de nuvarande bestämmelserna om repartitionstal för de olika beskattningsföremålen tills vidare måtte förbliva orubbade. Länsstyrelsen i *Örebro län* uttalar, att, därest utvecklingen skulle gå i sådan riktning, att den totala skattebördan på väghållningsdistrikten ej komme att ökas, anledning syntes förefinnas för bibehållande av den nuvarande fördelningen, och länsstyrelsen i *Gävleborgs län* förklarar sig för närvarande endast vilja erinra därom, att kravet på utjämning av vägskattetungan komme att i viss grad tillgodoses genom föreslagna bestämmelser, att staten eller menighet tillhöriga allmänningsskogar skulle beskattas lika med övrig jordbruksfastighet, att tomt- och industrivärde skulle jämföras med annan fastighets taxeringsvärde samt att nu gällande skattefrihet vid vägbeskattning för taxerade inkomster under 1,000 kronor skulle bortfalla.

Smålands och Blekinge handelskammare påpekar, att rörelseinkomsten under år 1921 varit abnormt låg, och anser, att densamma under normala förhållanden lämnade så stort bidrag till vägunderhållet, att en sänkning av bidraget vore befogad.

Skånes samt Västergötlands och Norra Hallands handelskammare inlägga en gensaga mot strävandena att övervälta vägskattebördan från fastighet till inkomst och ange som skäl härför, att, då genom såväl A- som C-förslagen den jordbruksfastighet åliggande repartitionsplikten lindrades med avseende å kommunernas allmänna skatteböroda, det icke vore förenligt med rättvis beskattning eller med väghållningsbesvärets natur, att fastigheternas repartitionsplikt vid vägskattebördans fördelning än ytterligare avlastades.

Jämväl *handelskammaren i Karlstad* uttalar, att repartitionstalen borde bibehållas så nära som möjligt lika med de nuvarande. Jordbruket utövade direkt eller indirekt den största förslitningen på vägarna, i synnerhet som lantmännen i stor utsträckning funnit med sin fördel förenligt att använda automobiler i stället för hästar, under det att inkomsttagarna åstadkomme en högst obetydlig vägslitning och likaså större delen av industrien, som i allmänhet på grund av lägre transportkostnader använde järnvägar, flottleder och båttrafik.

Styrelsen för svenska stadsförbundet framhåller, att ökningen av statsbidraget till vägunderhållet samt tillkomsten av automobilskatteerna medfört en högst betydande lättnad för de väghållningsskyldiga, främst naturligtvis för fastighetsägarna, på vilka största delen av väghållningsskyldigheten fölle. Denna relativa lättnad komme att framstå även såsom ett praktiskt faktum, i mån som vägskatteobjekten vid inträdande bättre konjunkurer för jordbruket och övriga näringar ökades samt följaktligen den i stort sett konstanta kostnadssumman kunde fördelas på allt flera repartitionsenheter. Helt visst hade man därför att räkna med en fortskridande så att säga automatisk nedsättning i den egentliga väghållningstungan, en nedsättning vars verkningar enligt sakens natur komme fastighetsägarna i särskild grad till godo. Inför dessa utsikter syntes det förbundet knappast vara behöfligt eller välbetänkt att skrida till mera genomgripande ändring av de sakliga grunderna för vägskattebördans fördelning. Förbundet uttalar vidare:

Mot de ifrågasatta lindringarna för fastighet talade jämväl den omständigheten, att den å fastigheterna vilande särskilda skattebördan i stor utsträckning hade karaktären av en reallast, vilken sedan gammalt medfört en minskning i fastighetsvärdena med — i stort sett — den å fastigheterna vilande årliga merskattens kapitaliserade belopp. Avlyftes nu denna reallast i större eller mindre utsträckning från fastigheterna, så bleve följden härav en ökning av fastigheternas nettoavkastning, vilken komme till uttryck i en *omedelbar* höjning av fastigheternas saluvärden, väsentligen motsvarande skattelättnadens, d. v. s. meravkastningens, kapitaliserade värde. Denna höjning skulle i huvudsak komma allenast de fastighetsägare till godo, som, när skattesänkningen beslutades, vore ägare av fastigheterna, medan däremot alla de, som därefter tillhandlade sig fastigheterna, icke skulle hava någon fördel av densamma. Detta förhållande kunde enligt styrelsens mening uttryckas så, att alla övriga skattedragare finge för framtiden ikläda sig en ökad utgift, vilken av fastighetsägarna omedelbart efter skattesänkningen diskonterades och komme allenast dem till godo. Detta resultat av en eventuell skattelindring vore knappast avsett, men syntes svårigen kunna fränkommas, ett förhållande, som förtjänade synnerligt beaktande, när det gällde att reglera vägskattebördan mellan å ena sidan fastighetsägare, å andra sidan övriga skattskyldiga. Styrelsen ansåge därför någon väsentlig ändring i sak av vägskattebördans fördelning mellan olika förvärvskällor icke böra ske, i synnerhet icke en ökning av inkomsttagares och därmed likställda förvärvsgruppers beskattning för vägändamål, så länge, såsom nu vore förhållandet, köpingar och municipalsamhällen vore pliktiga att i full omfattning delta i distriktens väghållning, under det gator och vägar inom sådant samhälle, för så vitt dessa enligt fastställd stadsplan skulle vara för allmänt begagnande upplätta, helt och hållet, utan statsbidrag eller automobilskattemedel, finge bekostas av samhället. Varje överflyttning av skattetungan från fastighet till inkomst bidroge nämligen att ytterligare förvärra de stadsliknande samhällenas ställning.

Endast en av de hörda *vägstyrelserna* har uttalat sig för bibehållande av nu gällande repartitionsgrunder, medan *en vägstyrelse* i *Kronobergs län* föreslår bibehållande av samma grunder med den ändring, att jordbruksfastighet skulle, liksom allmänningsskogar, påföras en vägfyrc för varje 150 kronor av taxeringsvärdet.

Länsstyrelsen i *Kalmar län* ävensom *tre* av de hörda *vägstyrelserna* tillstyrka på grundval av A-förslaget utarbetade alternativ, som innebära ringa eller ingen förskjutning till fastighetsägarnas förmån.

Länsstyrelsen i *Blekinge län*, som förordar ett alternativ, vilket innebär en mindre betydande lättnad för jordägarna, anser att ej heller ett alternativ, som i huvudsak återställde skattefördelningen till vad som gällde före kommunalskatteprovisoriet, saknade skäl för sig, men att repartitionstalet åtminstone för sådan annan fastighet, som utgör rena bostadslägenheter, ej finge göras för betungande.

En *vägstyrelse* i *Värmlands län* har föreslagit, att en vägfyrc måtte påföras för varje 200 kronor av taxeringsvärdet å jordbruksfastighet, för varje 300 kronor av taxeringsvärdet å annan fastighet samt för varje 40 kronor av beskattningsbar inkomst.

En *vägstyrelseordförande* i *Kronobergs län* yttrar, att en minskning av antalet vägfyrcar skulle vålla missnöje, då de allra flesta skattskyldiga icke skulle sätta sig in i anledningen till den på sådan grund ökade utdebiteringen, och föreslår att de nuvarande grunderna för fyrktalssättningen måtte ändras allenast därutinnan, att en vägfyrc beräknades för varje 20 kronor av beskattningsbar inkomst i stället för, såsom nu, för varje 30 kronor.

En *vägstyrelse* i *Västmanlands län* har förordat en vägfyrc för 200 kronor av varje fastighets taxeringsvärde samt en vägfyrc för 30 kronor beskattningsbar inkomst.

Det av skatteberedningen berörda alternativ PV₁ eller ett motsvarande på A-förslaget byggt alternativ förordas av länsstyrelserna i *Uppsala*, *Kristianstads*, *Skaraborgs* och *Västerbottens län*, av *Svenska vägföreningen*, *väggkonsulenten i Örebro* och *Västmanlands län*, *Gävleborgs läns vägstyrelseförenings arbetsnämnd* samt *nitton vägstyrelser* eller deras ordförande.

Länsstyrelsen i *Västerbottens län* ifrågasätter dock, huruvida anledning kunde anses föreligga att minska det nuvarande repartitionstalet för annan fastighet. Särskilt syntes knappast något verkligt skäl föreligga att icke i förevarande hänseende likställa industrifastigheter med jordbruksfastighet, då industrierna icke blott påkallade nyanläggning av vägar utan ock i allmänhet medförde större och dyrbarare vägunderhåll än andra beskattningsföremål.

Kammarrätten ifrågasätter, med utgångspunkt från A-förslaget med näringskatt och med reservation för felkällor i det föreliggande siffermaterialet, ett alternativ, vilket skulle giva följande relativa belastning, nämligen för fastighet 48.09 procent, för rörelse eller yrke 15.30 procent och för annan förvärvskälla 36.61 procent; och uttalar kammarrätten på i huvudsak enahanda grunder, som anförts av länsstyrelsen i *Hallands län*, att en sådan repartition icke syntes mer än skäligt reducera fastigheternas andel i vägskattebördan, varjämte påpekas, att näringsföretag hittills haft förhållandevis lindrig andel i vägbördan.

Särskilda repartitionstal, innebärande ytterligare förskjutning till fastigheternas förmån, hava föreslagits av *tre vägstyrelser*, bland vilka märkes en vägstyrelse i *Västernorrlands län*, som ansett annan fastighet böra jämföras med jordbruksfastighet, bland annat därför att ägarna av annan fastighet begagnade sig av motortrafik i större utsträckning än ägarna av jordbruksfastighet, vilka oftast använde sina hästar. Nämnda vägstyrelse har från denna utgångspunkt stannat vid att föreslå repartitionstal med en vägfyrk för 200 kronor fastighets taxeringsvärde och en vägfyrk för 20 kronor beskattningsbar inkomst.

I åtskilliga yttranden framställes förslag om utjämning av vägskattebördan mellan de olika skatteobjekten ända därhän, att samma repartitionstal skulle användas för vägskatten som för den allmänna kommunalskatten. Länsstyrelsen i *Stockholms län* uttalar sålunda, att åtskilligt syntes tala för en sådan fullständig utjämning, och att, ehuru länsstyrelsen icke funne sig av det föreliggande materialet kunna definitivt bedöma, huruvida man kunde gå så långt, bland annat med hänsyn till växlande förhållanden inom olika delar av landet, denna eventualitet i varje fall borde upptagas till allvarlig prövning.

Länsstyrelsen i *Malmöhus län*, som principiellt förordar enhetliga repartitionsgrunder, ehuru länsstyrelsen anser bifall till ett sådant yrkande otänkbart vid nu gällande garantiskattesystem, påpekar att, ehuru fast egendom samt näringsverksamhet säkerligen hade lika stor nytta av de allmänna samfärdslederna i städer som på landet, kostnaderna för gator och vägar i städerna fördelades på beskattningsföremålen efter samma grunder som övriga kommunala utgifter samt att i utlandet särskild vägs katt i regel icke förekomme.

Länsstyrelsen i *Älvsborgs län* anser, att undersökning borde verkställas, huru skattetrycket på olika skatteobjekt komme att ställa sig, om landstingsskatten, vägskatten och kommunalskatten fördelades efter samma grunder, som kunde komma att bli bestämda för den senare, samt att först om därvid befunes, att en alltför häftig omkastning av nuvarande relativa belastning av de olika skatteobjekten kunde anses inträffa genom ett sådant tillvägagångssätt, borde tagas i övervägande, huruvida vägbördan borde medgivas att även fortfarande i något högre grad belasta jordbruksfastighet än andra skatteobjekt.

Kammarkollegium framhåller, att genom motortrafikens utveckling den gamla uppfattningen om vägarnas nytta och behövlighet huvudsakligen för fastigheterna icke längre kunde med fog försvaras. Därjämte vore naturunderhållet, som tidigare motiverat jordbruksfastigheternas merbelastning, statt på avskrivning och kunde, där det kvarstode, icke fullgöras på samma enkla sätt som förr. Kollegium fortsätter:

Vid anförda förhållanden gäves, så vitt kollegium kunde finna, ingen skülig grund för att motsätta sig vägbeskattningsens omläggning till kon-

gruens med den kommunala repartitionsbeskattningen enligt vare sig A- eller C-förslaget. Möjligen skulle det invändas, att den härmed följande förskjutningen av det relativa vägskattetrycket till nackdel för annan förvärvskälla än fastighet dock bleve, även med förslagets objektbeskattning, alltför betänkligt stor för att kunna skattepolitiskt försvaras. Detta jämväl ur den synpunkten, att den tvära och kraftiga nedskrivningen i vägskatteplikten för fastighet skulle åt den tillfälliga innehavaren skapa en alltför stor oförtjänt vinst. Invändningen skulle måhända förtjäna större avseende, om det gällde en skatt av i absolut mening mera tyngande beskaffenhet än vägskatten med dess jämförelsevis låga utdebitering. I allmänhet stannade vägskattebehovet vid mindre än en fjärdedel av motsvarande absoluta tal för kommunalskatten. För övrigt vore kollegium för sin del av den meningen att en skattereglering i angivna syftet icke borde hindras av sådana hänsyn som ovan berörts, om den i sig själv funnes rättvis och billig. Med den lösning av vägskattefrågan, kollegium alltså ville förorda — väl den enklaste och klaraste som stode att vinna — skulle hela vägfyrtalssystemet slopas och den kommunala skattecronan även här bli repartitionsenhet. Förenklingen torde bliva till avsevärt gagn ur förvaltningssynpunkt, ej minst med hänsyn till fördelen att vinna lättare och bättre överblick över totalbelastningen av skattetrycket på det kommunala skatteområdet i dess vidsträcktare mening.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förmodar, att en utredning angående befogad jämkning i repartitionen skulle komma att sträcka sig längre i fråga om skattebördans förskjutning än vad som av skatteberedningen ifrågasatts. Det borde även utrönas, i vad mån en utjämning av den särskilda väg-repartitionen till full jämställdhet mellan beskattningsföremålen, det vill säga enligt samma repartition som den nuvarande kommunalskatten, kunde vara befogad. Om de nuvarande repartitionsgrunderna för vägskatten yttrar styrelsen, med syftning på jordbruksfastigheternas merbelastning, att på detta område en snar jämkning vore kraftigt påkallad, och att ett uppskov måste anses innebära en för varje dag ökad orätt mot ett stort flertal skattskyldiga.

De enhetliga repartitionstalen förordas vidare av *vägnämnden i Kristianstads län* samt *fyrtiosex vägstyrelser*, av några dock endast under den förutsättning, att naturavväghållet upphör.

Kammarrätten förklarar, att dess förut omnämnda förslag om jämkning av repartitionstalen på fyrksystemets grund icke innebure, att kammarrätten saknade sympatier för de framförda önskemålen om enhetliga repartitionstal, i synnerhet vid genomförande av A-förslaget. Härom yttras:

Det vore givet, att, om man i likhet med till exempel kammarkollegium ansåge, att vägskattens relativa tryck på olika objekt borde göras lika med den primärkommunala skattens, repartitionstalen för de bägge skatterna kunde göras enhetliga. Detta antyddes jämväl i skatteberedningens undersökning. Skulle däremot vägskattens relativa tryck bibehållas eller endast modifieras, kunde likväl enhetliga repartitionstal tänkas, under förutsättning att de jämkades så, att det sammanlagda relativa trycket av kommunalskatten och vägskatten (eventuellt även landstingsskatten) utfölle i önskad riktning. Vissa i undersökningen intagna tablåer visade, efter procentberäkning, det

relativa trycket under provisoriet av sagda tre skatter tillsammans. Ville man nu exempelvis välja enhetliga repartitionstal på provisoriets nivå, borde de göras sådana, att det i nämnda tablåer angivna relativa skatte-trycket uppnåddes. Detta skulle emellertid inträffa blott i kommuner, där de tre skatternas inbördes storlek motsvarade medeltalet för de 27 prov-taxeringskommunerna. I enskilda kommuner åter med förhållandevis hög vägs-katt och låga övriga skatter eller vice versa skulle enhetliga reparti-tionstal kunna verka betydliga förskjutningar i skattetrycket mellan de olika objekten emot vad som varit avsett. Härav framginge, att enhetliga reparti-tionstal måste förutsätta utjämning av det relativa skattetrycket de olika skatterna emellan. Fullständig utjämning torde dock ej behöva ske med hänsyn till vägs-kattens ringa storlek i förhållande till summan av samtliga skatter av kommunal art.

Slutligen uttalar kammarrätten:

»Av det ovan sagda framgår, att kammarrätten uttalar sig till förmån för viss jämkning i repartitionstalen för vägs-katten, men att detta sker med synnerlig tvekan på grund därav att tillräckligt och tillförlitligt material för frågans fullständiga bedömande icke föreligger. Kammarrätten måste därför förutsätta, att en definitiv lösning av vägs-kattefrågan icke företages annat än efter förnyad utredning, vilken bör verkställas i samband med utredning av vägs-frågans administrativa och tekniska sidor och förbindas med realprövning av samtliga på denna skattefråga inverkan-de faktorer. Särskilt torde därvid böra undersökas, huruvida det vore möjligt att, i samband med skatteutjämning och naturaunderhållets upphävande, övergå till enhetliga repartitionstal för vägs-katt och övriga kommunala skatter. Emellertid förutser kammarrätten, att det måhända kan vara omöjligt att för närvarande verkställa fullständig och tillförlitlig utredning i dessa frågor. Förhållandena på vägs-väsendets område hava nämligen under senare år varit i såväl tekniskt som administrativt hänseende underkastade starka förändringar på grund av motortrafikens genombrott och hava, på sätt vägs- och vattenbyggnadsstyrelsen erinrat, ännu icke återvunnit erforderlig stadga. Det kan därför måhända bli nödvändigt att, även om kommunalskatte-frågan i övrigt skulle finna sin lösning vid 1927 års riksdag, då giva vägs-skattefrågan en allenast provisorisk lösning.

Slutligen vill kammarrätten erinra om vad kammarrätten i sitt yttrande över kommunalskattekommitténs betänkande anført därom, att de av kommittén föreslagna repartitionstalen tedde sig tillfredsställande under de av kommittén givna förutsättningarna och med bortseende från sådana tills vidare oberäknliga faktorer som sekundärkommunernas behov av direkta skattebidrag. Därest det skulle finnas möjligt att införa enhetliga reparti-tionstal, synes det kammarrätten sannolikt, att jämkning av kommunal-skattekommitténs repartitionstal till nackdel för fastigheterna skall visa sig nödvändig. Om åter det skulle visa sig lämpligt att för vägsbeskatt-ningens del bibehålla ett särskilt repartitionssystem och därvid jämka skatte-trycket till förmån för fastigheterna i åtminstone den utsträckning kammarrätten ovan förordat, skulle kammarrätten för sin del anse, att någon rubb-ning av kommunalskattekommitténs repartitionstal icke vore påkallad.»

Majoren Ingemar Petersson upprättade under hösten 1925 ett förslag an-gående vägsbeskattningens ordnande, i vilket han upptog vägs-kattefrågan i

*Förslag av
majoren
Ingemar
Petersson.*

hela dess vidd till granskning samt föreslog och motiverade ändrade grunder såväl för vägskattebördans fördelning mellan de skattskyldiga inbördes som för samma bördas uppdelning mellan de vägskatteskyldiga, staten och trafikanterna. Förslaget ingick därjämte på vissa spörsmål av mera förvaltningsteknisk natur såsom om vägdistriktens skuldsättning med mera. Med utgångspunkt från satsen att vägbeskattningen borde betraktas som en ren intressebeskattning, föreslogs, att med en övergångstid av tio år all inkomst skulle befrias från vägskatt, samt att denna i sin helhet skulle läggas på fastigheterna med lika repartition för jordbruksfastighet och annan fastighet. För att kompenseras för inkomstens bortfallande vid repartitionen borde vägdistrikten av automobilskattemedel erhålla bidrag till vägunderhållet med belopp, som under angivna tioårsperiod stegrades från fem till femtio procent av underhållskostnaden. Som statens bidrag till sagda kostnad tänkts utgå med samma procent som för närvarande, eller trettio, skulle vid periodens slut allenast tjugo procent av underhållskostnaden behöva falla på de vägskatteskyldiga fastigheterna. Då förslagsställaren förmenade, att man under kommande år — han räknade därvid med en tjugufemårsperiod — borde begränsa den årliga totala väghållningskostnaden till ungefär nuvarande belopp, omkring 60 miljoner kronor, samt att inkomsterna av automobilskattemedlen kunde förväntas kraftigt stiga, komme förslaget genomförande, enligt hans mening, att medföra en högst avsevärd lindring i vägskattebördan för fastigheterna, en lindring, som för jordbruksfastigheterna vore en oavvislig nödvändighet, enär vägskattebördan för dessa syntes redan hava nått och på många håll överskridit den gräns, som överhuvud kunde betraktas som skälig. Förslaget genomförande skulle jämväl verka starkt utjämnande på vägskattebördan mellan de olika vägdistrikten. Framställningen utmynnade i en hemställan om utredning angående de framförda synpunkterna och deras betydelse i olika avseenden för vägbeskattningens ordnande.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anför efter detaljkritik av Peterssons förslag: »Såsom slutomdöme om major Peterssons förslag vill väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhålla, att dess huvudtanke att låta trafikanterna övertaga allt större del av väghållningsbördan utan tvivel är riktig, att detta redan nu sker i rask takt genom automobilskattemedlens successiva ökning samt att förslaget i detta avseende ej innebär någon ändring av gällande förhållanden, att förhandskalkyler angående denna ökning måste betecknas såsom osäkra samt att det icke är rimligt eller lämpligt att på grundval av dylika förhandskalkyler nu skrida till en lagfäst nedsättning av vägskatten eller total skattebefrielse för vissa betydande kategorier skattskyldiga. En lättnad i skattehänseende bör ske endast i mån av en verklig ökning och förslagsställaren tycks hava förbisett, att en dylik fråga, innebärande 10 procent automobilskattebidrag till underhållet, just nu ligger under prövning. Det är givetvis på detta sätt en successiv avlastning i mån av tillgång bör ske.» *Svenska vägföreningen*

framhåller i yttrande över samma förslag, att principiellt intet vore att erinra mot att vägbeskattningen ordnades som en objektskatt å fastigheter och trafikanter med fränkopplande av inkomstbeskattningen. Frågan vore dock, om förslaget läte sig genomföra utan att beskattningen å fastigheter och motortrafikanter bleve oskäligt stor. Förslaget vore fotat på antagandet, att vägstnaderna icke skulle under de närmaste tjugufem åren ökas utan till och med kunna hållas nere under nuvarande kostnad. Ett dylikt antagande syntes föreningen alltför optimistiskt i en tid, då landsvägstransporterna utvisade kraftig ökning år från år; och ansåge föreningen sannolikare, att sammanlagda vägbördan om cirka 15 år skulle, på sätt i förut angiven särskild utredning beräknats, hava stigit till minst 75 miljoner kronor i stället för av Petersson beräknade cirka 60 miljoner kronor. Föreningen avrådde därför från den av Petersson föreslagna ändringen i vägbeskattningen.

Kammarrätten förklarar sig icke kunna biträda det av Petersson väckta förslaget om inkomsttagarnas befriande från andel i vägbördan. Detta gällde även för det fall, att väghållarnas andel i vägbördan skulle nedgå till det förhållandevis obetydliga belopp, som av Petersson ställdes i utsikt för framtiden. Hans förslag byggde därvid på den förutsättningen, att de totala väghållningskostnaderna skulle kunna under de närmaste tjugufem åren hållas vid och under nuvarande nivå. I likhet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt svenska vägföreningen tvivlade kammarrätten på att detta skulle vara möjligt.

Före detta landshövdingen Johan Widén, vilken på uppdrag av dåvarande chefen för socialdepartementet såsom sakkunnig verkställt utredning och framlagt förslag angående fattigvården bland lapparna och om lapparnas beskattning (statens offentliga utredningar 1924: 58 och 59) och därvid förordat att lapparnas kommunala beskattning skulle ordnas enligt i huvudsak samma grunder som för övriga medlemmar av kommunen, hemställde, att i samband därmed måtte till 6 § väglagen göras följande tillägg: »dock att de nomadiserande lapparna äro för inkomst av renskötsel därifrån fria».

*Vägskatt för
lapparnas in-
komst av
renskötsel.*

Häradsskrivaren i Luleå fögderi påpekar i sitt yttrande, att, därest detta förslag skulle bliva gällande, det i och för vägskattens debitering erfordrades kännedom om med vilka belopp inkomst av renskötsel och annan inkomst inginge i de för bevillningen taxerade beloppen.

Förslaget i denna del avstyrkes av *Gällivare fattigvårdsstyrelse, Arjeplogs och Arvidsjaurs kommuner* samt *länsstyrelsen i Jämtlands län*.

Arjeplogs kommun yttrar, bland annat, att vid frågans bedömande det icke tagits i betraktande det tiotal mil, för vilka vägdistriktet bekosta vinterväghållning huvudsakligen genom s. k. bultning av skogsvägar. Inom Arjeplogs kommun hade landsvägarnas vinterväghållning för femårs-

perioden 1919—1923 i medeltal dragit en kostnad av 3,260 kronor 61 öre, under det att den nämnda »bultningen» kostat per år i medeltal under angivna period 9,937 kronor 9 öre. Dessa bultade vägar användes av nomadlapparna i största utsträckning vid deras flyttningar och transporter av förnödenheter samt vid avyttringen av deras saluprodukter. Även de allmänna landsvägarna användes i allt större utsträckning av nomadlapparna. I och med vägväsendets utsträckning mot fjällen bleve också de allmänna vägarna i allt högre grad av betydelse för den nomadiserande lappbefolkningen. Givet vore också, att vägväsendet spelade en dominerande roll för prissättningen å lapparnas saluprodukter. Om intet ordnat vägväsende funnes inom lappmarken, skulle åt lapparnas näring göras det största avbräck.

Kammarrätten avstyrker förslaget om frihet för lapparna från vägs katt och yttrar:

»Otvivelaktigt måste de renskötande lapparna anses för sin näring hava gagn av vägväsendet i lappmarkerna. Enligt nuvarande bestämmelser är inkomst, som understiger ettusen kronor, fri från vägs katt. I ett förslag till ändrad lagstiftning angående vägbeskattningen, varöver kammarrätten avgivit utlåtande den 19 mars 1926, ifrågasattes visserligen ändring härutinnan, så att vägs katt skulle komma att utgå även för inkomst, som ej uppgår till ettusen kronor. Men då vägs katten beräknas efter den beskattningsbara inkomsten, d. v. s. den taxerade inkomsten minskad enligt reglerna för avdrag av orts- och familjeavdrag, kommer, även om nyssnämnda förslag godkännes, vägs katten uppenbarligen icke att träffa de mindre inkomsttagarna bland lapparna.»

*Departements-
chefen.*

Det torde vara obestriddigt, att en snar jämkning av jordbruksfastigheternas vägs kattelastning är av behovet påkallad, och att ett uppskov i detta avseende måste anses innebära en orätt mot en stor grupp skattskyldiga. Detta krav är enligt min mening av den betydelse, att det borde beaktas, även om en lösning av kommunalskattefrågan i övrigt icke samtidigt kunde ernås.

Efter föredragning av chefen för finansdepartementet har Kungl. Maj:t denna dag beslutat förelägga riksdagen förslag till kommunalskattelag m. m. Det framstår då för mig såsom angeläget, att samtidigt härmed förslag framläggas om sådan ändring i väglagen, att därigenom åtminstone någon lättnad åvägbringas i särskilt jordbruksfastigheternas skattebörd.

Av vad chefen för finansdepartementet anfört framgår, att 1920 års kommunalskatteprovisorium för fastighetsägarna i allmänhet medförde en högst betydande ökning av den kommunala skattebördan, främst på grund av de då införda bestämmelserna om skattefria avdrag. Det vill förefalla, som om vid antagande av nämnda bestämmelser man knappast beräknat, att en så betydande omläggning av vägs kattelastning skulle ske

som den, vilken faktiskt ägde rum vid vägbeskattningens anordnande enligt provisoriets skattesystem och som synes hava inneburit, att fastighetsägarna från att förut hava burit omkring 50 procent av hela vägskattebördan nu kommo att få denna börda ökad till över 60 procent. Härtill kommer, att med naturaunderhållets avskaffande i flertalet av rikets vägdistrikt och dess utbytande mot kontanta bidrag vägskattebördan otvivelaktigt kommit att för jordägarna kännas avsevärt tyngre än vad tidigare varit fallet. Kravet på lättnad har nu med förnyad styrka gjort sig gällande, och de inhämtade yttrandena bära noggsamt vittne därom, att detta krav allmänt anses befogat.

Det har ifrågasatts att för denna frågas bedömande förebringa ytterligare utredning om huru vägskattebördan rättvisligen borde fördelas. De uppenbara svårigheterna att under nu rådande, med avseende på vägväsendet i flera hänseenden ovissa förhållanden erhålla en säkrare grundval för ett dylikt bedömande än vad som redan föreligger och framför allt den osäkerhet, som ännu gör sig gällande angående betydelsen för den totala vägskattebördan av motortrafikens särskilda beskattning, hava dock synts mig tala mot att genom ytterligare utredningar nu undanskjuta en sådan reglering av vägskattebelastningen, om vars berättigande enligt min mening tvivel ej bör kunna råda. Jag åsyftar då i första hand ett återställande av den relativa fördelningen av skattebördan före 1920 års kommunalskatteprovisorium.

Det huvudsakliga skäl, som framförts mot en lättnad för fastighetsägarna, är väl den av svenska stadsförbundet framhållna omständigheten, att vägskatten i viss mån har karaktär av en reallast, vilken skulle kommit till synes på det sätt, att fastigheternas saluvärde minskats med skattens kapitaliserade belopp. Ett efterskänkande av denna reallast skulle därför enligt stadsförbundet innebära en ökning av nämnda värden till förmån för de fastighetsägare, som nu äga fastigheterna, men till föga båtnad för alla följande fastighetsägare. Detta skäl synes emellertid i varje fall endast äga begränsad giltighet. Ty det torde vara otvivelaktigt, att åtminstone de senaste årens skatteökning aldrig förmått nämnvärt påverka fastighetspriserna, enär den uppfattningen varit ganska allmänt rådande, att en lättnad i vägskattebördan, om ej förr så i samband med den tillämnade kommunalskatteformen, vore ofrånkomlig. Med tämlig visshet torde kunna göras gällande, att den merbeskattning, som tillkom år 1920, åtminstone icke fullt ut erhållit karaktär av reallast, utan att den varje år ter sig såsom ett underskott i den avkastning, som vederbörande rimligen kunna påräkna av det i fastigheten nedlagda kapitalet. Om däremot de nu gällande grunderna för fyrktalssättningen skulle för längre tid lämnas orubbade, talar all sannolikhet för att merbeskattningen därigenom skulle erhålla den karaktär av reallast, som den tidigare torde hava saknat, och att den alltså skulle verka som en kraftig och uppenbarligen omotiverad

engångsbeskattning av de fastighetsägare, som just för ögonblicket innehava fastigheterna.

Under dylika förhållanden förefaller det, som om det minsta steg, som i förevarande sammanhang bör tagas, är ett återställande av läget före år 1920. Att för närvarande gå längre torde emellertid få anses vara mindre välbetänkt med hänsyn till de risker, som alltid äro förbundna med plötsliga genomgripande förändringar i skattebördans fördelning. Samtidigt med den av mig således förordade förändringen synes den stora och numera uppenbart mindre befogade skillnaden mellan ägare av jordbruksfastighet och annan fastighet böra i någon mån minskas.

Detta resultat vinnes genom en anslutning till vägsakkunnigas förslag, i skatteberedningens undersökning benämnt förslag PV₁, som innebär, att en vägfyrk åsättes för 200 kronor jordbruksfastighets taxeringsvärde, 300 kronor annan fastighets taxeringsvärde och 30 kronor beskattningsbar inkomst. Detta har, såsom av den föregående redogörelsen framgår, tillstyrkts i ett stort antal yttranden. Av dem, som yttrat sig i frågan närmast med utgångspunkt från A-förslaget, har i rätt stor utsträckning anslutning givits till alternativ, som avsett att i stort sett medföra samma fördelning av skattebördan som nämnda förslag PV₁. Bland dessa befinner sig även kammarrätten.

Vad beträffar skattesystemets tekniska utformning, är jag av den uppfattningen, att någon skogsaccis till vägdistrikten ej bör ifrågakomma, då debitering och uppbörd m. m. därigenom skulle i alltför hög grad kompliceras. Av liknande skäl finner jag tomt- och industrivärde å jordbruksfastighet ej böra behandlas] annorlunda än jordbruksfastighet i övrigt. Slutligen anser jag vägande skäl förebragta för borttagande av den gällande skattskyldighetsgränsen, 1,000 kronor, för inkomst, då de skattefria orts- och familjeavdragen medföra den verkan, som med 1,000-kronorsgränsen torde hava åsyftats. Även genom bortfallandet av denna gräns underlättas debiteringsarbetet. Jag finner mig jämväl böra biträda den även av domänstyrelsen tillstyrkta reformen, att repartitionen för allmänningsskogar skall vara densamma som för jordbruksfastighet i allmänhet.

Vad slutligen spörsmålet om vägskatt för lapparnas inkomst av renskötsel angår, så torde det, såsom chefen för finansdepartementet i sitt yttrande angående motsvarande fråga beträffande den allmänna kommunalbeskattningen uttalat, ej vara möjligt att från det beskattningsbara beloppet avskilja dylik inkomst. Även i övrigt synas övervägande skäl tala för att låta vägskatten avse jämväl inkomst av renskötsel. Detta har lagtekniskt endast den betydelsen, att undantag i väglagen ej behöver göras för dylik inkomst.

De av mig nu förordade förslagen föranleda ändring allenast i 6, 59 och 83 §§ väglagen.

Departementschefen uppläser härefter ifrågavarande förslag till *lag om ändring i 6, 59 och 83 §§ lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet* av den lydelse, bilaga vid detta protokoll utvisar, samt hemställer, att för det ändamål, § 87 regeringsformen omförmäler, lagrådets utlåtande över förslaget måtte genom utdrag av protokollet inhämtas.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten bifalla.

Ur protokollet:

Fredrik Hawerman.

Antal vägflyrkar.¹

Bilaga 1.

1	2	3		4		5		6		7		8		9		10		11		12		13		14		15		16		17	
		År	Uppgift hämtad från	Fyrkar med underhåll in natura Jordbruksfastigheter		Fyrkar utan underhåll in natura				Total summa vägflyrkar		Anmärkningar																			
				Jordbruksfastigheter	Allmänningsskogar	Annann fastighet		Inkomst		Summa																					
Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%		
1878	Söderberg.....	19,400,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
1880	Vägkommittén	18,041,698	100.0	—	0	—	0	—	0	—	0	—	0	—	0	—	0	—	0	—	0	—	0	—	0	18,041,698	100	—	—		
1880	Kbfdes ber. ...	19,906,983	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
1884	Söderberg.....	22,500,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
1890	Kbfdes ber. ...	20,308,783	100.0	—	0	—	0	—	0	—	0	—	0	—	0	—	0	—	0	—	0	—	0	—	0	20,308,783	100	—	—		
1890	Söderberg.....	22,024,190	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
1900	Kam.-koll.....	21,959,939	82.4	686,958	2.6	186,000	(0.7)	1,178,100	(4.4)	2,627,479	9.9	4,678,537	17.6	26,638,476	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
1900	Kbfdes ber. ...	22,261,330	82.6	686,815	2.6	188,000	(0.7)	1,140,759	(4.2)	2,661,153	9.9	4,676,727	17.4	26,938,057	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
1900	Söderberg.....	23,548,699	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
1905	Söderberg.....	25,266,154	82.3	374,319	1.2	280,060	0.9	1,839,885	6.0	2,951,250	9.6	5,445,514	17.7	30,711,668	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
1905	Kbfdes ber. ...	25,160,964	81.9	417,104	1.8	280,860	0.9	1,862,823	6.1	2,999,126	9.8	5,559,913	18.1	30,720,877	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
1906	Söderberg.....	25,362,835	68.9	352,858	1.0	744,887	2.0	3,906,229	10.6	6,420,769	17.5	11,424,743	31.1	36,787,578	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
1906	Kam.-koll.....	—	—	—	—	—	—	—	—	7,202,679	(21.8)	—	—	33,050,209	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
1907	Söderberg.....	25,529,270	66.0	319,899	0.8	726,218	1.9	4,274,500	11.1	7,807,586	20.2	13,128,203	34.0	38,657,473	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
1907	Kam.-koll.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36,821,366	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
1908	Söderberg.....	29,448,947	65.9	395,642	0.9	876,783	2.0	5,114,480	11.4	8,846,510	19.8	15,235,415	34.1	44,684,362	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
1908	Jordbr.-dep. ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41,017,597	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
1910	Jordbr.-dep. ...	29,838,582	66.8	404,731	(0.9)	899,402	(2.0)	5,081,623	(11.8)	8,751,785	(19.6)	15,137,541	33.7	44,976,123	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
1910	Stat. årsb. ...	29,643,570	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
1915	Jordbr.-dep. ...	34,548,732	61.7	392,161	(0.7)	896,368	(1.6)	5,098,093	(9.1)	15,085,616	(26.9)	21,472,238	38.8	56,020,970	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
1915	Stat. årsb. ...	34,075,325	59.8	—	—	—	—	6,814,200	12.0	16,076,600	28.2	22,890,800	40.2	56,966,125	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
1917	Jordbr.-dep. ...	34,519,919	55.0	439,404	(0.7)	1,067,124	(1.7)	5,963,340	(9.5)	20,782,392	(33.1)	28,252,260	45.0	62,772,179	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
1917	Stat. årsb. ...	33,969,649	56.3	—	—	—	—	7,059,100	11.7	19,297,952	32.0	26,357,052	43.7	60,326,701	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
1919	Kom.-dep.	54,669,701	52.2	628,008	(0.6)	1,360,684	(1.8)	7,954,768	(7.6)	40,055,000	(38.8)	49,998,460	47.8	104,668,161	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
1919	Stat. årsb. ...	54,720,928	53.0	—	—	—	—	9,631,000	9.8	38,839,485	37.7	48,470,485	47.0	103,191,413	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
1921	Kom.-dep.	56,702,254	43.2	656,000	(0.5)	1,443,200	(1.1)	8,134,400	(6.2)	64,264,264	(49.0)	74,497,864	56.8	131,200,118	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
1921	Stat. årsb. ...	54,462,165	41.5	—	—	—	—	10,627,200	8.1	66,042,688	50.4	76,669,888	58.5	131,132,053	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
1923	Kom.-dep.	59,708,391	53.7	667,356	(0.6)	1,557,164	(1.4)	8,564,402	(7.7)	40,728,642	(36.6)	51,517,564	46.8	111,225,955	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
1923	Stat. årsb. ...	63,030,047	(55.0)	—	—	—	—	10,907,283	(9.5)	40,610,281	(35.5)	51,517,564	(45.0)	114,547,611	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
1924	Stat. årsb. ...	63,040,611	—	—	—	—	—	—	—	28,713,622	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		

¹ Parentes omkring vissa sifferuppgifter markerar, att respektive siffror framkommit genom interpolering eller proportionering.

Bilaga 2.

Väghållningsbördans storlek.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
År	Uppgifterna hämtade från	Naturaunderhåll ¹				Väggkassornas utgifter					Väggkassornas verkliga inkomster					
		Uppskattad kostnad	Statsbidrag	Egen beräknad kostnad		Sommarväghållning	Vinterväghållning	Förvaltning m. m.	Väggbyggnader	Summa utgifter	Statsbidrag till underhållet	Statsbidrag till byggnader	Diverse inkomster	Uttaxerad vägskatt		Summa inkomster
				totalt	per väggfyrek									å natura-fyrkar	å övriga fyrkar	
kr.	kr.	kr.	öre	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
1880	Väggkommittén	4,763,254	—	4,763,254	26.4	769,954	1,655,207	—	505,893	2,931,054	—	284,625	—	2,646,429	—	2,931,054
1890	Kbfdes ber.	4,700,000	—	4,700,000	23.1	1,100,000	1,600,000	—	775,353	3,475,353	—	407,271	—	3,068,082	—	3,475,353
1900	Kam.-koll.	4,670,118	467,012	4,203,106	19.2	1,787,702	1,263,744	162,714	1,302,799	4,516,959	—	993,230	550,481	1,456,565	1,205,786	4,206,062
1900	Kbfdes ber.	4,721,026	472,103	4,248,923	19.1	1,890,128	1,248,368	—	1,380,976	4,519,472	—	1,056,345	439,966	1,473,797	1,202,246	4,172,354
1905	D:o	6,695,324	669,532	6,025,792	24.0	1,021,530	1,232,946	187,904	2,090,935	4,533,315	—	885,700	813,160	1,672,053	1,701,022	5,071,935
1906	Kam.-koll.	6,174,785	617,479	5,557,306	21.9	904,592	1,252,639	806,483	1,935,108	4,898,822	—	831,747	47,204	1,555,860	3,204,140	5,638,951
1907	D:o	6,353,223	952,983	5,400,240	21.2	1,124,788	1,274,743	911,664	1,900,822	5,212,017	101,203	796,384	—	1,412,471	3,503,376	5,813,434
1908	Jordbr.dep.	6,620,997	993,150	5,627,847	19.1	1,290,004	1,370,069	919,311	2,167,416	5,746,800	193,501	1,074,701	84,123	1,781,885	3,833,425	6,967,635
1910	D:o	7,251,107	1,237,448	6,013,659	20.2	1,483,501	1,329,915	916,759	2,364,004	6,094,179	216,392	995,588	149,788	1,088,664	3,603,112	6,053,544
1915	D:o	7,987,420	1,365,741	6,621,679	19.2	1,670,583	1,368,714	1,263,838	4,833,801	9,136,936	246,119	2,383,166	167,628	1,065,955	4,777,908	8,640,776
1917	D:o	8,191,341	1,380,895	6,810,446	19.7	2,107,872	1,568,018	1,397,870	5,342,291	10,416,051	308,864	2,128,117	147,194	1,172,757	6,533,719	10,290,651
1919	Kom.-dep.	9,218,002	2,918,415	6,299,587	11.5	4,415,325	1,734,150	2,204,819	10,120,293	18,474,587	528,334	3,794,269	—	3,547,028	9,005,278	16,874,929
1921	D:o	11,800,829	3,694,651	8,106,178	14.3	6,168,144	2,179,395	3,276,681	33,309,202	44,933,422	813,129	20,655,170	—	4,227,786	16,204,887	41,900,971
1923	D:o	16,041,256	5,016,880	11,024,376	18.5	7,180,264	2,219,675	4,477,513	36,892,289	50,769,741	1,476,291	24,392,776	—	5,494,619	14,252,911	45,616,597

¹ Inklusive uppskattade kostnaden för *indelad* väg, vars underhåll övertagits av väggkassa, nämligen i de fall, då endast vissa, men ej alla vägar varit föremål för sådant underhåll.

1	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
År	Skillnaden mellan verkliga inkomster och utgifter		Uttaxerad vägskatt per vägfyrek		Underskottet av verkliga inkomster (kol. 18) per vägfyrek	Överskottet av verkliga inkomster (kol. 19) per vägfyrek	Totala skuldbördan vid årets slut	Totala behållningen vid årets slut	De väghållningsskyldigas totala belastning (efter avdrag av statsbidrag) per vägfyrek (jfr kol. 6 samt 20—23)	Anmärkningar
	underskott	överskott	å natura- fyrek	å övriga fyrek						
	kr.	kr.	öre	öre						
1880	—	—	14.7	—	—	—	—	—	41.1 + 0 = 41.1	} Intet statsbidrag
1890	—	—	15.1	—	—	—	—	38.2 + 0 = 38.2		
1900	310,897	—	6.6	25.8	1.2	—	—	1,173,877	25.8 + 1.2 = 27.0	} 10 % statsbidrag till vägunderhållet
1900	347,118	—	6.6	25.7	1.3	—	—	1,243,522	25.7 + 1.2 = 27.0	
1905	—	538,620	6.6	30.6	—	1.8	—	447,408	30.6 — 1.8 = 28.8	
1906	—	740,129	6.1	28.0	—	2.0	822,962	—	38.0 — 2.0 = 26.0	
1907	—	601,417	5.5	26.7	—	1.6	221,644	—	26.7 — 1.6 = 25.1	} 15 % statsbidrag till vägunderhållet
1908	—	1,220,835	6.1	25.2	—	2.7	—	993,200	25.2 — 2.7 = 22.5	
1910	40,635	—	3.6	23.8	0.1	—	—	1,839,129	23.8 + 0.1 = 23.9	
1915	496,160	—	3.1	22.8	0.9	—	—	3,256,065	22.8 + 0.9 = 23.2	
1917	125,400	—	3.4	23.1	0.2	—	—	1,971,035	23.1 + 0.2 = 23.3	} 30 % statsbidrag till vägunderhållet
1919	1,599,658	—	6.5	18.0	1.5	—	247,581	—	18.0 + 1.5 = 19.5	
1921	3,032,451	—	7.5	21.8	2.3	—	4,247,528	—	21.8 + 2.3 = 24.1	
1923	5,153,144	—	9.2	27.7	4.6	—	13,675,787	—	27.7 + 4.6 = 32.3	

Förkortningar i bilagorna 1 och 2.

Söderberg: Landskommunernas och köpingarnas ekonomiska bärkraft av Edvard Söderberg, 1911.

Vägkommittén: Vägkommitterades betänkande angående förändrad lagstiftning i fråga om utgörandet av väghållningsbesväret på landet, 1880.

Kbfdes ber.: Konungens befallningshavandes femårsberättelser.

Kam.-koll., Jordbr.-dep. och Kom.-dep.: Kammarkollegii utlåtande i fråga om revision av väglagen, 1902, ävensom den allmänna vägstatistiken, som åren 1906 och 1907 upprättades av kammarkollegium, åren 1908—1917 av jordbruksdepartementet samt efter 1917 av kommunikationsdepartementet.

Stat. årsb.: Statistisk årsbok.

Bilaga 3.

Vägskattens relativa tryck å olika grupper förvärvskällor enligt de före nuvarande provisorium gällande grunder, enligt nu gällande grunder samt enligt olika förslag.

	Fastighet	Rörelse eller yrke	Annan förvärvskälla	Summa
<i>För-provisoriet.</i>				
Vägtyrkar belöpande å				
jordbruksfastighet (1 för 100).....	901,620	—	—	901,620
annan fastighet (1 » 200).....	82,491	129,374	—	211,865
inkomst (1 » 30).....	—	76,761	774,452	851,213
Summa	984,111	206,135	774,452	1,964,698
%	50.09	10.49	39.49	100.00
<i>Provisoriet.</i>				
Vägtyrkar belöpande å				
jordbruksfastighet (1 för 100).....	901,620	—	—	901,620
annan fastighet (1 » 200).....	82,491	129,374	—	211,865
inkomst (1 » 30).....	73,833	61,406	467,244	602,483
Summa	1 057 944	190,780	467 244	1,715,968
%	61.65	11.12	27.23	100.00
<i>Förslag PV 1.</i>				
Vägtyrkar belöpande å				
jordbruksfastighet (1 för 200).....	450,810	—	—	450,810
annan fastighet (1 » 300).....	54,994	86,249	—	141,243
inkomst (1 » 30).....	73,833	61,406	467,244	602,483
Summa	579,637	147,655	467 244	1,194,536
%	48.52	12.36	39.12	100.00
<i>Förslag PV 2.</i>				
Vägtyrkar belöpande å				
jordbruksfastighet (1 för 100).....	901,620	—	—	901,620
annan fastighet (1 » 200).....	82,491	129,374	—	211,865
inkomst (1 » 15).....	147,666	122,813	934,488	1,204,967
Summa	1,131,777	252,187	934 488	2,318,452
%	48.81	10.88	40.31	100.00

Bilaga 4.

Vägs kattens relativa tryck å skattskyldiga, tillhörande olika sociala grupper enligt nu gällande grunder samt enligt olika förslag.

	Andra skattskyldiga än inländska aktiebolag och solidariska bankbolag					Summa	Inländska aktieb. och solidariska bankb.	Tillsammans
	Ägare el. brukare av jordbruksfastighet	Ägare av annan fastighet	Rörelse- och yrkesidkare	Tjänstemän och löntagare (inkl pensionärer)	Övriga			
Provisoriet.								
Vägfyrkar belöpande å jordbruksfastighet (1 för 100)	595,735	1,228	9,454	17,904	408	624,729	276,891	901,620
annan fastighet (1 > 200)	6,076	27,873	38,658	26,769	2,309	101,685	110,180	211,865
inkomst (1 > 30)	88,058	1,833	43,122	424,448	18,830	576,291	26,192	602,483
Summa	689,869	30,934	91,234	469,121	21,547	1,302,705	413,263	1,715,968
%	40.20	1.80	5.32	27.34	1.26	75.92	24.08	100.00
Förslag PV 1.								
Vägfyrkar belöpande å jordbruksfastighet (1 för 200)	297,868	614	4,727	8,952	204	312,365	138,445	450,810
annan fastighet (1 > 300)	4,051	18,582	25,772	17,846	1,539	67,790	73,453	141,243
inkomst (1 > 30)	88,058	1,833	43,122	424,448	18,830	576,291	26,192	602,483
Summa	389,977	21,029	73,621	451,246	20,573	956,446	238,090	1,194,536
%	32.65	1.76	6.16	37.78	1.72	80.07	19.93	100.00
Förslag PV 2.								
Vägfyrkar belöpande å jordbruksfastighet (1 för 100)	595,735	1,228	9,454	17,904	408	624,729	276,891	901,620
annan fastighet (1 > 200)	6,076	27,873	38,658	26,769	2,309	101,685	110,180	211,865
inkomst (1 > 15)	176,117	2,666	86,245	848,896	37,659	1,152,583	52,384	1,204,967
Summa	777,928	32,767	134,357	893,569	40,376	1,878,997	439,455	2,318,452
%	33.55	1.41	5.80	38.54	1.74	81.04	18.96	100.00

Förslag

till

Lag

om ändring i 6, 59 och 83 §§ lagen den 23 oktober 1891 (nr 68 sid. 1)
angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.

Härigenom förordnas, att 6, 59 och 83 §§ i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet skola, 59 och 83 §§ i nedan angivna delar, erhålla följande ändrade lydelse:

6 §.

I skyldigheten att bygga och underhålla allmän väg, bro och färja deltaga, efter nedan stadgade grunder, följande beskattningsföremål:

a) all jordbruksfastighet, för vilken fastighetsskatt enligt kommunal-skattelagen skall utgöras, dock att äldre lotshemman, så länge de äro underkastade lotsningsskyldighet, bibehållas vid dem hittills förunnad frihet från väghållningsbesväret;

b) all annan fastighet, för vilken kommunal fastighetsskatt skall utgöras, såvitt taxeringsvärdet uppgår till minst åttahundra kronor; samt

c) till kommunal inkomstskatt beskattningsbar inkomst.

59 §.

Vägs-katten utgår efter vägfyrk med iakttagande därav:

a) att jordbruksfastighet påföres en vägfyrk för varje tvåhundra kronor av taxeringsvärdet,

b) att annan fastighet påföres en vägfyrk för varje trehundra kronor av taxeringsvärdet, samt

c) att inkomst påföres en vägfyrk för varje trettio kronor av den till kommunal inkomstskatt beskattningsbara inkomsten;

dock med iakttagande att vad som icke uppgår till hel vägfyrk bortfaller.

Vägfyrktalslängd i — — — tillställas vägstyrelsen.

83 §.

Sedan väghållningsdistrikten — — — vinna tillämpning.

Intill utgången av det år, då vägdelening enligt denna lag första gången blivit inom varje distrikt fullbordad, skall likväl, den tid mark är bar,

vägunderhållet in natura utgöras enligt hittills gällande bestämmelser med skyldighet för innehavare av jordbruksfastighet, som enligt 6 och 7 §§ är förpliktad utgöra sådant vägunderhåll, men intill dess ny vägdelning sker bliver därifrån befriad, att bidra till väghållet med penningar.

Om användandet — — — väghållningsskyldige besluta.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1928.

Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 4 mars 1927.

Närvarande:

justitierådet VON SETH,
justitierådet WEDBERG,
regeringsrådet PLANTING-GYLLENBÅGA,
justitierådet ALEXANDERSON.

Enligt lagrådet tillhandakommet utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet den 22 februari 1927, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets yttrande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamål inhämtas över upprättat förslag till *lag om ändring i 6, 59 och 83 §§ lagen den 23 oktober 1891 (nr 68 sid. 1) angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.*

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, föredrogs inför lagrådet av revisionssekreteraren Harald Waller.

Lagrådet lämnade förslaget utan anmärkning.

Ur protokollet:
Oskar Adelson.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stock-
holms slott den 11 mars 1927.*

Närvarande:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena LÖFGREN, statsråden
THYRÉN, RIBBING, MEURLING, GÄRDE, PETTERSSON, HELLSTRÖM, ROSÉN,
HAMRIN, ALMKVIST, LYBERG.

Efter gemensam beredning med cheferna för justitie- och finansdeparte-
menten anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Meurling,
lagrådets den 4 mars 1927 avgivna utlåtande över det den 22 februari 1927
till lagrådet remitterade förslaget till lag om ändring i 6, 59 och 83 §§
lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på
landet.

Departementschefen omförmäler, att lagrådet lämnat förslaget utan an-
märkning, samt meddelar, att han låtit i förslaget vidtaga vissa jämkningar
av redaktionell natur, för vilka någon redogörelse icke torde vara erforderlig.

Föredragande departementschefen uppläser härafter förslag till *lag om
ändring i 6, 59 och 83 §§ lagen den 23 oktober 1891 (nr 68 sid. 1) an-
gående väghållningsbesvärets utgörande på landet* samt hemställer, att
förslaget måtte genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter
biträdda hemställan förordnar Hans Kungl. Höghet
Kronprinsen-Regenten, att till riksdagen skall avlätas
proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll
utvisar.

Ur protokollet:

A. C. F. v. Krusenstierna.