

Nr 19.

Av herr **Frändén**, angående rättvisare avvägning av skattebördan för landets väghållning.

Avvägningen av skattebördan för landets väghållning har under senaste årtionden undergått stora förändringar. Efter att enligt 1734 års lag det allmänna väghållningsbesvärets utgörande på landet uteslutande ålåg den i mantal satta jorden, har en förskjutning såtillvida ägt rum att även andra objekt fått deltaga med penningar för bekostande av med väghållningsbesvärets fullgörande förenade utgifter. Denna förändring av delaktigheten har icke skett utan fullgiltiga grunder. Redan på 1700-talet framfördes krav på lindring i besväret för jordbruket, och detta krav återkom under 1800-talet i en mängd olika riksdagsmotioner. Först genom 1891 års riksdagsbeslut och den av Kungl. Maj:t därefter den 23 oktober 1891 promulgerade lagen om väghållningsbesvärets utgörande på landet avlyftades en del av väghållningsbördorna från jordbruket och pålades i stället andra. Sålunda skulle staten deltaga med en tiondedel av den uppskattade kostnaden för barmarksunderhållet å till naturaunderhåll indelad allmän väg. I övrigt reparterades underhållet varigenom annan fastighet och inkomst fingo jämte den i mantal satta jorden deltaga i kostnaden för väghållningen. Emellertid ansågs icke den lindring för jordbruket i väghållningsbesväret som 1891 års lag innebar tillräcklig. Redan 1905 utfärdades en ny lag om ändring i vissa delar av väglagen, innebärande bl. a. höjning av repartitionstalen för vissa beskattningsföremål. Statens andel av väghållningsbesväret utökades och skulle ej endast omfatta indelade vägar utan jämväl andra allmänna vägar samt broar och färjor. Statens bidrag höjdes till $\frac{3}{20}$ -delar av uppskattade kostnaden. Därutöver kunde extra statsunderstöd i vissa fall utgå enligt en den 10 juni 1912 utfärdad kungörelse angående disposition av anslag till synnerligt betungade väghållningsdistrikt.

Trots de väsentliga ändringar, som de nya bestämmelserna medförde, framträdde allt fortfarande krav på nya reformer. År 1918 ändrades bestämmelserna om statens bidrag till vägunderhåll sålunda, att beloppet för samma bidrag höjdes till 30 % av den uppskattade kostnaden för underhållet av allmän väg, bro och färja. 1924 infördes den ändringen i väglagen, att därest samtliga vägar inom vägdistriktet övertagits till underhåll medelst vägkassan, skulle det ordinarie statsbidraget beräknas å distriktets verkliga kostnader för vägunderhållet samt vidare att i underhållskostnad jämväl skulle inbegripas all förvaltningskostnad, som icke uppenbarligen avser byggande av väg.

I samband med 1920 års förslag till kommunalskattelag framlade Kungl. Maj:t i särskild proposition förslag till lag om ändring i vissa delar av lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet.

Förslaget till kommunalskattelag avsågs och i dess ställe antogs ett kommunalskatteprovisorium. Samtidigt ändrades emellertid beviljningstaxeringen och denna ändring kom att få en betydande inverkan på det relativa trycket av vägskattebördan genom den införda rätten till allmänna avdrag samt orts- och familjeavdrag.

Till byggande av väg deltog staten med $\frac{2}{3}$ av beräknade kostnaden. Detta bidrag kunde i vissa fall höjas. Sedermera höjdes bidragsprocenten för samtliga nybyggnadsföretag. Efter tillkomsten av automobilskatterna användes härav influtna medel först och främst till bestridande av viss andel av kostnaderna för omläggning och förbättring av allmänna vägar. Därefter togos automobilskattemedlen i anspråk för lindrande av den genom motorfordons- trafikerna alltmer ökade vägunderhållsbördan.

Det har mycket ofta framhållits i riksdagen att automobilskattemedlen icke skulle få betraktas såsom vanliga skattemedel, d. v. s. ingå i statskassan. Emellertid torde kunna sägas att så i realiteten skett till viss del. Statens andel i väghållningsbördan, såväl beträffande byggande som underhåll, har numera helt försvunnit. Vad detta egentligen innebär — förutom åsidosättande av upprepade löften till trafikanterna — torde utan svårighet inses om man erinrar sig varifrån statskatterna i huvudsak komma. Det av 1932 års riksdag fattade beslutet rörande dispositionen av automobilskattemedlen föranleddes visserligen av den rådande statsfinansiella situationen, men de ekonomiska svårigheterna för landsbygdens vägskattebetalare bör vara tillräckligt bärande skäl för upphävande av det förläckta beslagläggandet av bilskattemedlen för statens räkning, som en gång i allmän nödtid måst ske. Riksdagens beslut angående statsanslagets utbyte mot automobilskattemedel fattades icke utan tvekan, vilket framgår av riksdagsskrivelsen (283) varur följande hämtats:

»Riksdagen har ej kunnat undgå att hysa starka betänkligheter mot förslaget. Erinras må, att detta anslag hittills alltid betraktats som ett statens bidrag för vårt allmänna vägväsendes utveckling av beskaffenhet att böra bestridas som en vanlig statsutgift. På grund av rådande, budgetärt svåra läge har riksdagen dock ej velat motsätta sig att, vad nästa budgetår beträffar, automobilskattemedlen tagas i anspråk för att bereda anslagstäckning för ifrågavarande anslag till vägbyggnader. Av liknande skäl har riksdagen ansett sig böra bifalla Eders Kungl. Maj:ts förslag, att hela det statliga vägunderhållsanslaget må utgå av automobilskattemedel. Riksdagen förutsätter emellertid härvid, att i samband med nu pågående utredningar om vårt vägväsen och de lämpliga formerna för dess allmänna utveckling jämväl beaktas skäligheten av att från allmänna budgeten alltjämt i erforderlig utsträckning lämnas bidrag för finansieringen av utgifterna för de allmänna vägarna».

Av vad riksdagen sålunda uttalat framgår att det statsfinansiella läget varit den huvudsakliga anledningen till den förändrade medelsdispositionen. Emellertid har även landsbygdens penningbehov för vägväsendet starkt ökat under depressionstiden. En mängd arbetslösa ha genom kommunernas egna åtgärder beretts arbete, och skattebelastningen för detta har varit betydande. Inom vägförvaltningarna hava liknande förhållanden under depressions-

tiden varit rådande, ehuru den mest drivande kraften varit ett tillgodose-
ende av trafikens krav. Vägbehovet har till följd av automobiltrafikens kraf-
tiga utveckling kraftigt stegrats. Vad var då under rådande arbetslöshets-
period naturligare än att vägdistrikten genom igångsättande och fullföl-
jande av för trafiken nyttiga och nödiga vägbyggnads- och vägförbättrings-
arbeten sökte bereda nya arbetstillfällen? Men härigenom åstadkoms en
växvelverkan, ty i samma mån som vägnätet vidgades och förbättrades öka-
des även automobilbeståndet. Den direkta följden härav blev givetvis den,
att även automobilskattemedlen ökade. Om det nu en gång varit så att
automobil-, bensin- och gummiskatterna voro rättvist avvägda, så är det
självlklart att detta förhållande alltjämt får anses vara för handen. Den
ökade trafiken förorsakar av naturliga skäl en höjning av de allmänna ut-
gifterna för vägväsendet. Den genom 1934 års väglag bestämda ökningen av
bidragsprocenten kan därför icke sägas vara annat än ett försök eller strä-
van till att bibehålla landsbygdens egna utgifter vid en något så när konstant
nivå. Men tillgången till automobilskattemedel har icke växt i proportion
till behovet. Ett stort antal vägdistrikt har nödgats upptaga betydande lån
för finansierandet av sina behöfliga vägarbeten. Riksdagsbeslutet av år
1932, som från början endast ansågs som en tillfällig nödfallsåtgärd, blev
emellertid olyckligt för landets vägväsende därigenom, att senare års riks-
dagar icke avvikit från den då inslagna linjen. Landets vägdistrikt ha där-
igenom undanhållits i runt tal 100 miljoner kronor, som hade väl behövts
för betalandet av på grund av vägtrafik och arbetslöshet åsamkade skul-
der. I detta sammanhang må nämnas att vägdistrikten själva få vidkännas
räntekostnader för samtliga lån för nybyggnads- och vägförbättringsarbeten.

Att alltjämt fasthålla vid ett sådant beslut genom att år efter år upprepa
detsamma kan icke sägas vara vare sig rimligt eller rättvist mot landsbygdens
befolkning, vars vägskattebörd under de senaste tre decennierna ungefär-
ligen tredubblats.

Landsbygdens vägar hava numera icke samma betydelse som för några
hundratal år sedan, då det ansågs att landsbygdsbefolkningen måste under-
hålla vägarna — till och med inom städernas hank och stör — enär det
uteslutande var landsbygdsbefolkningen, som hade behov av vägarna för
att komma till städerna och avyttra sina produkter. Ett sådant förhållande
torde näppeligen vara rådande i nuvarande tid. Den starka inflyttningen
till städerna torde i stället hava medfört ett behov för städernas befolkning
att finna leverantörer av alla slag av förnödenheter. Industri- och affärs-
verksamheten har koncentrerats till städerna, och man kan våga påstå att
i dessa även samlats en stor del av de aktier, som utfärdats av landsbyg-
dens mera vinstgivande företag, evad nu dessa bestå av industrier eller
skogs- och fastighetsbolag. Den ojämna skattebelastningen för väghåll-
ningen i städer och å landsbygd gör sig även mycket bemärkt i städernas
närhet, där trafiken är störst. Man kan fråga sig varför en alldeles utan-
för en stadsgräns boende skattebetalare skall behöva betala större vägs katt
till vägdistriktet, som utåt har mindre trafikbelastning, än en innanför stads-

gränsen boende har att betala till staden, med dess avsevärt större trafik. En belysande jämförelse mellan allmänna väghållningen i städerna och på landsbygden 1910, 1920 och 1930 har av kammarrådet Erik Schalling införts å sidan 164 i utredning angående väghållningsbesväret i städerna (statens offentliga utredningar 1932: 21). För innevarande år utgör medeltalet för städernas gatu- och vägskatt 0.90 kr. — och för landsbygden 1.56 kr. per vägskattekrona.

Såsom av betydelse ur vägskattesynpunkt må här även framhållas huru- som kungl. postverket genom sin regelbundna linjetrafik å ett mycket stort antal vägar ej endast åtnjuter vissa förstahandsförmåner framför andra linjetrafikföretag utan därjämte är befriat från erläggande av vanlig inkomstskatt för rörelsen till vägdistrikt och kommuner. Måhända kan det med berättigande i vissa fall påstås att kommunernas befolkning hava nytta av postverkets linjetrafik, men i varje fall böra vägdistriktet såsom sådana icke bliva utan den vägskatt, som rätteligen bort erläggas av postverket för dess stora linjetrafikverksamhet.

Med stöd av det anförda hemställes,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt utredning och förslag rörande sådan ändring av gällande grunder för bidrag och beskattning för den allmänna väghållningen att väghållningsbördan på ett mera rättvist sätt än nu avväges mellan staten, trafikanter, städer och landsbygd.

Stockholm den 17 januari 1938.

A. O. Frändén.