

Nr 74.

Av herr **von Seth**, om ändring av 56 § i lagen om vägdistrikt.

Jordbrukets väghållningsbesvär har alltid varit betungande. Även om detsamma betydligt lättats sedan tiden före 1891, då kostnaderna för vägväsendet på landet uteslutande vilade på den till mantal satta jorden, bära lantbrukarna dock alltjämt den tyngsta vägskattebördan. Det innebar givetvis en stor lättnad, då den förändringen genomfördes, att vägskatt ej skulle utgå med flera skattekronor för jordbruksfastighet än för annan fastighet. Men i fråga om skogsvärdet är dock vägskatten fortfarande högre, liksom fastighetsinnehavare i gemen — till vilka ju jordbrukarna höra — få betala mera än övriga inkomsttagare. Enligt § 56 i 1934 års lag om vägdistrikt utgår vägskatten enligt följande grunder:

»Vägskattekronor och vägskatteören påföras enligt följande grunder:

För varje skattekrona och skatteöre, som enligt kommunalskattelagen påförts skattskyldig såsom underlag för fastighetsskatt, påföras honom såvitt angår jordbruksfastighets jordbruksvärde samt tomt- och industrivärde så ock annan fastighet en och en halv vägskattekrona respektive ett och ett halvt vägskatteöre samt såvitt angår jordbruksfastighets skogsvärde en och tre fjärdedels vägskattekrona respektive ett och tre fjärdedels vägskatteöre. Vad som icke uppgår till helt vägskatteöre bortfaller. Etthundra vägskatteören bilda en vägskattekrona.»

1934 års riksdag ansåg ej tillräckliga skäl föreligga att då lätta på grunderna för fastigheters beskattning till väghållningsbesväret. Sedan dess har emellertid utvecklingen gått med stormsteg och det kan näppeligen anses rättvist att fastighet numera beskattas efter dessa hårdare grunder, som ej påföra skatten efter verklig inkomst utan efter en beräknad sådan.

Jordbrukets transporter på landsvägarna utföras numera i mycket stor utsträckning med bil. Mjolk, slaktdjur, betor, spannmål, och alla slags skogsprodukter m. m. fraktas med bil från gårdarna samtidigt som en stor del av de produkter, förnödenheter och material, som erfordras, anlända med detta transportmedel. Dessa transporter lämna sitt bidrag till vägväsendet genom bensin- och fordonsskatterna. Ett annat skäl, som talar för en ändring av vägbeskattningens grunder äro de ökade taxeringsvärden, som införts vid senaste fastighetstaxeringen.

De för varje år allt högre kostnaderna för vägväsendet — som äro nödvändiga för att tillgodose bilismens och trafiksäkerhetens krav — böra dock ej extra belasta fastigbetsägare av olika kategorier. Såsom ytterligare skäl för skatteutjämning kan framhållas att sådan ju genomförts i städerna, där gatuhållningen bestrides av stadsförvaltningarna utan att medel anskaffas i

annan ordning än för övriga kommunala ändamål. Tiden bör nu vara inne för fullständig skatteutjämning även på landsbygden. Många fastigheter på landsbygden åligger vidare en i hög grad betungande enskild väghållning, och särskilt för dessa verkar det synnerligen orättvist att dessutom bidra till allmänna väghållningen med högre del än andra skatteobjekt.

Visserligen pågår för närvarande utredning rörande vägväsendet och vägskatten, men man kan därför ej med hänsyn till vägbeskattningsens uppenbara orättvisor mot fastigheterna slå sig till ro till dess dessa utredningar bliva färdiga.

Under hänvisning till här anförda skäl får jag hemställa,

att riksdagen måtte besluta sådan ändring av § 56 i 1934 års lag om vägdistrikt att för varje skattekrone och skatteöre, som enligt kommunalskattelagen påförts skattskyldig såsom underlag för fastighetsskatt, påföras honom såvitt angår jordbruksfastighets jordbruksvärde samt tomt- och industrivärde så ock annan fastighet en vägskattekrone respektive ett vägskatteöre samt såvitt angår jordbruksfastighets skogsvärde en vägskattekrone respektive ett vägskatteöre. Vad som icke uppgår till helt vägskatteöre bortfaller. Etthundra vägskatteören bilda en vägskattekrone.

Stockholm den 20 januari 1939.

T. G. von Seth.
