

**Nr 162.**

Av herr **Ljungberg**, om avskaffande av trafikskatten.

I årets statsverksproposition föreslås, att *trafikskatt* skall uttagas jämväl under budgetåret 1947/48. Inkomstposten har i budgetförslaget upptagits till 30 miljoner kronor mot 28 miljoner kronor i nu löpande budget.

Enligt vad statsrådet och chefen för finansdepartementet i sitt anförande till statsrådsprotokollet angivit, har emellertid järnvägsstyrelsen anmält, att styrelsen har för avsikt att underställa Kungl. Maj:t frågan om trafikskattens avveckling. För att frågan under alla förhållanden skall kunna bli föremål för riksdagens prövning, har jag funnit det lämpligt att den även i år motionsledes framlägges, och jag förutsätter att vid riksdagsbehandlingen järnvägsstyrelsens i utsikt ställda framställning i saken kommer att föreligga. Skulle så icke bli fallet, synes det vara av vikt att järnvägsstyrelsens yttrande inhämtas.

Redan i en vid 1946 års riksdag väckt motion har jag tillåtit mig att fästa uppmärksamheten vid att de speciella förutsättningar, som förelägo då trafikskatten som ett tillfälligt arrangemang infördes, numera helt förändrats. Jag anförde i denna motion bl. a. följande:

»Trafikskatt har i enlighet med riksdagens beslut uttagits från och med ingången av budgetåret 1942/43. Skatten drabbar uteslutande järnvägstrafik. Den hänför sig till befordran å järnväg, som begagnas för allmän trafik av personer och resgods, cyklar och sparkstöttingar däri inbegripna, samt hundar och andra djur, för vilka frakt erlägges såsom för resande eller resgods. Skatten utgör 10 % av befordringsavgiften. Trafikskatt erlägges av järnvägens ägare.

Genom sin konstruktion drabbar trafikskatten således ensidigt järnvägstrafiken. Denna konstruktion har kunnat anses försvarlig under de förhållanden, som hittills varit rådande sedan skatten infördes. Denna tid har nämligen i trafikhänseende av kända skäl karakteriserats av mycket restriktiva bestämmelser i vad beträffar andra trafikmedel än järnvägar. Under normala förhållanden är däremot en sådan ensidig beskattning av järnvägstrafiken icke försvarlig. Den skulle därvid uppenbarligen medföra en skev fördelning av transportuppgifterna för olika slags transportmedel. Detta bleve till skada med hänsyn till såväl den allmänna transporthushållningen som järnvägsekonomin. Det kan vara anledning att i detta sammanhang erinra om följande uttalande av statsrådet och chefen för finansdepartementet i propositionen nr 346/1942, vari förslaget till trafikskatt först framlades.

'Mot en särbeskattning av järnvägstrafiken under normala förhållanden skulle även enligt min mening allvarliga erinringar kunna göras. Olägenheterna av en sådan beskattning i nuvarande situation torde emellertid vara begränsade. Omnibustrafiken är i hög grad beskuren och därtill

starkt fördyrad, och trafiken med privatbilar är reducerad till en ringa del av sin tidigare omfattning. Även i fråga om trafiken till sjöss ha vidtagits betydande inskränkningar och avgiftshöjningar.'

Sedan tillgången på flytande bränslen numera blivit så god, att några nämnda restriktioner beträffande försäljningen därav icke längre förekomma, ha förutsättningarna för upprätthållandet av den ensidiga beskattningen av järnvägstrafiken i ett viktigt hänseende redan bortfallit. Den för transportarbetet viktiga biltrafiken har på grund härav redan visat ett anmärkningsvärt uppsving.»

Sedan detta skrevs, har utvecklingen raskt fortgått i den angivna riktningen. Restriktionerna beträffande flytande motorbränsle ha numera helt och hållet upphört. Gummiförsörjningen har förbättrats även om den ännu ej är helt tillfredsställande. Antalet personbilar i trafik år 1942 utgjorde endast omkring 36 800 st men var den 1 november 1946 över 140 000 st. Busstrafiken har väsentligt utökats, och tillstånd kan nu för busslinje lämnas att tillämpa lika utförlig tidtabell som före kriget.

I bevillningsutskottets betänkande i anledning av motionen anförde utskottet, att det, sedan de onormala förhållanden i trafikhänseende, som rått under kriget, numera lättat, enligt utskottets mening måste anses önskvärt, att trafikskatten snarast helt avskaffas. Statsfinansiella skäl föranledde emellertid utskottet att icke för det dåvarande tillstyrka trafikskattens avskaffande.

Det må framhållas, att trafikskatten vid sitt införande betecknades som en utbyggnad av den då redan införda allmänna omsättningsskatten. Sedan sistnämnda skatteform numera bortfallit, saknas även med hänsyn härtill anledning att bibehålla trafikskatten. Då statsfinansiella skäl icke ansågos böra förhindra avskaffandet av den allmänna omsättningsskatten, som gav en inkomst av omkring 350 miljoner kronor om året, torde sådana skäl icke längre kunna åberopas för bibehållandet av trafikskatten.

Den järnvägsekonomiska utvecklingen torde för övrigt numera ha lett därhän, att en höjning av taxorna framstår såsom synnerligen befogad. Detta framgår av att järnvägsstyrelsen, vars driftöverskott år 1938 utgjorde i runt tal 46 miljoner kronor, beräknat motsvarande överskott för budgetåret 1947/48 till endast 25 miljoner kronor, trots att det statliga järnvägsnätet under tiden i hög grad utökats. Visserligen har finansministern enligt riksräkenskapsverkets förslag uppräknat överskottet till 35 miljoner kronor, men den otillfredsställande avkastningen är ändock uppenbar. Av trafikskatten torde omkring 26 miljoner kronor härleda sig från statsjärnvägarnas trafik. Om trafikskattens avskaffande kompenenserades genom att motsvarande belopp tillfördes järnvägarna såsom ökade inkomster av trafiken, skulle alltså statens järnvägar kunna beräknas lämna ett driftöverskott för budgetåret 1947/48 av 61 miljoner kronor, vilket belopp skulle kunna anses motsvara en någorlunda rimlig avkastning av det i statsjärnvägarna investerade kapitalet.

Ett sådant tillvägagångssätt skulle medföra att statsinkomsterna av denna anledning minskades med omkring 4 miljoner kronor, vilket belopp ur statsfinansiell synpunkt i nu förevarande sammanhang synes skäligen betydelselöst. Motsvarande belopp skulle komma de återstående enskilda järnvägarna till del som en välbehövlig och välmotiverad kompensation för de på grund av dyrtiden stegrade driftkostnaderna. Det är att märka, att järnvägstaxorna sedan 1934 endast höjts med 10 % (från den 1 juli 1940) — härvid bortsett från den höjning, som föranleddes av och togs i anspråk för trafikskatten.

Järnvägarnas utgifter hava i stort sett sedan före kriget procentuellt ökat i högre grad än trafikinkomsterna. Den otillfredsställande balans, som härigenom uppstått, är i behov att återställas. Trafikskattens avskaffande i samband med bibehållande av de taxehöjningar, som medgavs vid införandet av denna skatteform, är ett medel härtill.

På grund av det ovan anförda hemställes,

att riksdagen på sätt ovan föreslagits måtte besluta att trafikskatt icke skall uttagas från och med den 1 juli 1947.

Stockholm den 22 januari 1947.

*Martin Ljungberg.*

---

STOCKHOLM 1947  
A/B GUSTAF LINDSTRÖMS BOKTRYCKERI