

Nr 163.

Av herr Jansson i Örebro m. fl., om avskaffande av trafikskatten
m. m.

Den av 1942 års riksdag beslutade beskattningen med 10 procent av persontrafiken vid järnvägarna resulterade i en förhöjning av den före taxenäändringen den 1 juli 1940 gällande ordinarie taxan med 25 procent per biljett vid statens järnvägar. Tilläggsavgiften för tillträde till snälltåg och tilläggsavgift för plats i sovagn höjdes betydligt mera.

I proposition nr 346/1942 med förslag om införande av denna skatt yttrade chefen för finansdepartementet, statsrådet Wigforss, bl. a. följande: »Vad statens järnvägar beträffar, torde en taxehöjning icke vara påkallad ur affärsmässig synpunkt utan betingad uteslutande av nödvändigheten att i nuvarande hårt ansträngda statsfinansiella läge tillvarataga varje möjlighet till ökning av statsinkomsterna».

De instanser, som yttrat sig över förslaget om trafikskatt, tillstyrkte — med undantag för Svenska järnvägsföreningen — men med påtaglig tvekan. Man befarade att en trafikomflyttning skulle bli följden av en ensidig beskattning av järnvägstrafiken. Järnvägsstyrelsen förklarade i sitt yttrande: »Med hänsyn till att nya skatteformer, sedan de en gång införts, förete viss benägenhet att bibehållas även under tidsförhållanden radikalt olika dem, som rådde vid tiden för tillkomsten, vill järnvägsstyrelsen redan nu uttryckligen framhålla, att en bestående skatteform analog med den nu föreslagna skulle synas styrelsen högst betänkelig såväl från järnvägsekonomisk som från allmän transporthushållningssynpunkt. Under vad man plägar anse som normala tidsförhållanden, d. v. s. vid fri tillgång för allmänheten till trafikmedel av skilda slag, föranleder nämligen en särbeskattning av visst trafikmedel med härav betingad avgiftshöjning, att en del av dettas naturliga trafikuppgifter övertages av andra trafikmedel, med följd att samhällets verkliga kostnader för samfärdseln ökas. Med hänsyn till konkurrensen äro järnvägarna också under normala förhållanden förhindrade att, som nu är föreslaget att ske, höja avgifterna med skattens hela belopp.»

Till frågan om den befarade trafikomflyttningen yttrade departementschefen i propositionen följande: »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. Det ligger i sakens natur, att i den mån ytterligare inskränkningar av motorfordonstrafiken eller sjöfarten skola behöva vidtagas, dessa främst komme att gälla sådan trafik, som kunde övertas av järnvägarna. Om jag sålunda icke kan anse, att några större betänkligheter behöva hysas mot att i nuvarande situation framlägga ett förslag om en till trafiken å järnvägarna begränsad skatt, vill jag å andra sidan icke förneka, att vissa skäl tala för en utvidgning av beskattningen till även andra trafikmedel. Genomförandet av en allmän trafikskatt skulle emellertid förutsätta en mera ingående och tidsödande utredning, varför denna fråga torde tills vidare böra anstå.»

För närvarande föreligger inte det statsfinansiella läge, som år 1942 utgjorde den enda motiveringen för trafikskattens införande. Däremot komma lättnaderna i de restriktiva bestämmelserna för motortrafiken att aktualisera den fara för trafikomflyttning, som icke förefanns vid skattens införande. Det kan när som helst ur affärsässig synpunkt bli nödvändigt att reducera järnvägstaxorna för att undvika en ur nationalekonomisk synpunkt mindre ekonomisk trafikomflyttning.

Järnvägarnas persontrafik har också på senare tid fått större betydelse för folket i allmänhet än tidigare. Den tillväxande industrien och omflyttningen av arbetskraft kräva större rörlighet, och för de mindre inkomsttagarna är järnvägs- och busstrafiken de enda transportmedel, som stå till buds för längre resor. Att även i fortsättningen fördyra järnvägsresorna med en orättvis och onödig beskattning är ur inga synpunkter ändamålsenligt.

I anslutning till vad som sålunda framhållits hemställes,

att riksdagen för sin del måtte besluta att avskaffa skatten av den 19 juni 1942 för persontrafiken vid järnvägarna samt

att taxorna för denna trafik sänkas med samma belopp, varmed de höjdes vid skattens införande.

Stockholm i januari 1947.

Erik Jansson.

Gösta Kempe.

K. E. Senander.

Gunnar Adolfsson.

Axel Nordström.

O. F. Persson.