

Nr 346.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om trafikskatt; given Stockholms slott den 15 maj 1942.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag, föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till förordning om trafikskatt.

GUSTAF.

Ernst Wigforss.

F ö r s l a g
till
förordning om trafikskatt.

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

Trafikskatt skall, med undantag varom i 3 § förmåles, utgå till staten vid 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.

Vad i denna förordning stadgas angående järnväg skall jämväl äga tillämpning å statens järnvägars automobillinje Övertorneå—Pajala.

2 §.

Skatten utgör tio procent av befordringsavgiften.

3 §.

Trafikskatt utgår icke å avgift för månadsbiljett eller dylik under viss tid gällande biljett, å avgift för rabattkort eller å avgift för befordran å sträcka icke överstigande 50 kilometer av sparkstötting eller ensitsig, tvåhjulig cykel utan motor.

4 §.

Kungl. Maj:t må, då särskilda skäl därtill äro, förordna om undantag från skattskyldighet beträffande trafiken vid viss järnväg eller järnvägsdel.

5 §.

Trafikskatt erlägges av järnvägens innehavare.

Med järnvägs innehavare förstås i denna förordning, såvitt angår staten tillhörig järnväg, järnvägsstyrelsen samt, såvitt angår enskild järnväg, koncessionsinnehavaren eller, där driften är åt annan överlåten, denne.

6 §.

På trafiken vid statens järnvägar belöpande skatt skall av järnvägsstyrelsen för varje kalendermånad senast inom tre månader efter månadens utgång insättas å statsverkets checkräkning i riksbanken för statskontorets räkning.

7 §.

Innehavare av enskild järnväg, vid vilken skattepliktig trafik förekommer, skall för varje kalendermånad senast inom tre månader efter månadens ut-

gång till järnvägsstyrelsen avlämna en på tro och heder avgiven uppgift angående influtna, å nämnda trafik belöpande befordringsavgifter.

Samtidigt med insändandet av uppgift, som i första stycket sägs, skall järnvägsinnehavaren inbetala upplupen skatt genom insättning å järnvägsstyrelsens postgirokonto.

Till järnvägsstyrelsen enligt andra stycket inbetald skatt skall senast inom en vecka efter utgången av den för skattens erläggande stadgade tiden insättas å statsverkets checkräkning i riksbanken för statskontorets räkning.

8 §.

Erlägges icke på trafiken vid enskild järnväg belöpande skatt inom föreskriven tid, må på framställning av järnvägsstyrelsen utmätning omedelbart verkställas för skattens uttagande.

9 §.

Järnvägsstyrelsen skall utöva erforderlig kontroll över skattens behöriga utgörande.

Innehavare av enskild järnväg är pliktig att ställa sig till efter rättelse de föreskrifter, som järnvägsstyrelsen för vinnande av sådan kontroll meddelar, och att vid anfordran hålla sina räkenskaper tillgängliga för granskning.

10 §.

Järnvägsstyrelsen må vid vite förelägga innehavare av enskild järnväg att fullgöra vad honom åligger enligt denna förordning eller med stöd därav meddelade föreskrifter.

11 §.

Har någon i uppgift, som avses i 7 §, uppsåtligen lämnat oriktigt meddelande och har därav föranletts, att skatt icke utgått eller att skatt utgått med lägre belopp än som bort utgå, böte högst fem gånger det belopp, som undandragits statsverket. Vid synnerligen försvårande omständigheter må till fängelse i högst sex månader dömas.

Har någon genom grov vårdslöshet gjort sig skyldig till förfarande, som i första stycket sägs, vare straffet böter, högst två gånger det belopp, som undandragits statsverket.

12 §.

Böter och viten, som utdömas enligt denna förordning, tillfalla Kronan.

13 §.

Kungl. Maj:t äger utfärda för tillämpningen av denna förordning erforderliga föreskrifter.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1942.

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 15 maj
1942.*

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, ERIKSSON, BERGQUIST, BAGGE, DOMÖ, ROSANDER, GJÖRES, EWERLÖF.

Efter gemensam beredning med t. f. chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Rosander, anmäler chefen för finansdepartementet, statsrådet Wigforss, fråga om beskattning av persontrafiken vid järnvägarna samt anför därvid följande:

I statsverkspropositionen till årets riksdag förutsättes, att statsverkets behov av ökade intäkter under budgetåret 1942/43 skall delvis täckas genom en höjning av affärsverkens taxor. Vad statens järnvägar beträffar, torde en taxehöjning icke vara påkallad ur affärsmässig synpunkt utan betingad utslutande av nödvändigheten att i nuvarande hårt ansträngda statsfinansiella läge tillvarataga varje möjlighet till ökning av statsinkomsterna. Då det vid sådant förhållande syntes rimligt, att jämväl trafiken vid de enskilda järnvägarna får bära ökade pålagor, har till behandling inom finansdepartementet upptagits frågan, huruvida icke trafikavgifterna vid järnvägarna borde höjas enhetligt genom en på lämpligt sätt anordnad och avvägd trafikskatt. Med hänsyn till de återverkningar å prisutvecklingen, som en höjning av järnvägarnas godstaxor kan befaras få, har därvid den ifrågasatta trafikskatten ansetts böra begränsas till persontrafiken.

På min hemställan har Kungl. Maj:t den 6 mars 1942 bemyndigat chefen för finansdepartementet att tillkalla högst fyra sakkunniga med uppdrag att utreda frågan om införande av skatt å persontrafiken vid de statliga och enskilda järnvägarna. Med stöd av detta bemyndigande har jag den 19 i samma månad såsom sakkunniga tillkallat generaldirektören N. R. Wohlin, direktören K. Hj. Lundqvist, byråchefen R. Lundqvist samt t. f. byråchefen K. A. Thorsell. Efter fullgjort uppdrag ha de sakkunniga den 18 april 1942 till mig överlämnat utlåtande i ämnet jämte förslag till förordning om trafikskatt m. m. Utlåtandet torde, med uteslutande av därvid fogade förslag till taxeändringar, få biläggas detta protokoll. Beträffande de direktiv, som av mig lämnats de sakkunniga, samt den motivering, som av dem anförts för de framlagda förslagen, torde jag få hänvisa till bilagan. En kortfattad översikt över utlåtandets huvudsakliga innehåll torde emellertid här böra lämnas.

De sakkunnigas förslag.

Beträffande först omfattningen av den föreslagna trafikskatten gäller, att densamma i princip endast avser trafiken vid järnvägarna. De sakkunniga erinra härutinnan om den begränsning av utredningsuppdraget, som skett i direktiven, samt framhålla, att de till följd därav icke haft att till behandling upptaga frågan om en allmän trafikskatt, omfattande jämväl sådana trafikmedel som automobil, buss, spårväg, båt och flyg. Emellertid anse de sig böra uttala, att en beskattning även i sistnämnda fall kan vara motiverad. Såsom skäl för en utvidgning av området för beskattningen åberopas bland annat, att en av statsfinansiella skäl företagen höjning av enbart järnvägarnas trafikavgifter kan befaras medföra en ur vissa synpunkter icke önskvärd trafikomflyttning. — Av den vid järnvägarna förekommande trafiken är det endast *persontrafiken*, som drabbas av den föreslagna skatten. Till persontrafik hänföres emellertid enligt förslaget även befordran av resgoods, vari inbegripas cyklar och sparkstöttingar, samt expressgoods och vissa djur.

Vad härefter beträffar trafikskattens utformning innehåller förslaget, att skatten skall utgå med viss procent å befordringsavgiften.

Vid behandlingen av frågan om skattesatsen erinra de sakkunniga om att järnvägstaxorna efter krigsutbrottet icke undergått annan höjning än den, som skedde den 1 juli 1940, då taxorna höjdes med i stort sett 10 procent. Sedd mot bakgrunden av prisutvecklingen i övrigt måste denna höjning, framhålla de sakkunniga, betraktas såsom ringa. Skattesatsen har med hänsyn härtill och till den förhållandevis stora skattekraften hos den resande allmänheten ansetts kunna sättas högre än den, efter vilken den allmänna omsättningsskatten utgår eller 5 procent. Å andra sidan har den skattesats — 20 procent — efter vilken skärpt omsättningsskatt uttages å vissa mera umbärliga varor, synts de sakkunniga alltför hög för att tillämpas i förevarande fall. Såsom lämplig skattesats föreslås därför 10 procent på befordringsavgiften.

Från regeln att skatt skall utgå för persontrafiken vid järnvägarna föreslås vissa undantag. Sålunda utgår enligt förslaget icke skatt å avgift för månadsbiljett eller liknande för viss period gällande biljett, å avgift för rabattkort eller å avgift för befordran å sträcka icke överstigande 50 kilometer av sparkstötting eller ensitsig, tvåhjulig cykel utan motor. Syftet med dessa undantag anges i betänkandet vara att åstadkomma lättnad för dem, som dagligen måste färdas å järnväg för att komma till och från arbetsplatsen eller som under utövandet av sitt yrke äro nödsakade att i större omfattning anlita detta trafikmedel. I fråga om cykeltransporterna framhålles därjämte, att desamma ofta bereda invånarna i de större städerna möjlighet att för en ringa kostnad komma ut i skog och mark.

Undantag från skattskyldighet föreslås vidare beträffande fribiljetter, som utdelas av järnvägsförvaltningarna huvudsakligen till den egna personalen. Rörande sistnämnda undantag framhålla de sakkunniga, att principiella skäl visserligen tala för skattskyldighet beträffande fribiljetterna men att uppbörden och redovisningen av skatten därå skulle medföra ett orimligt arbete i förhållande till skattebeloppets ringa storlek.

I detta sammanhang upptages slutligen till övervägande frågan om skattefrihet för transporter, som utföras för statens räkning. De sakkunniga finna detta spörsmål till sin huvudsakliga innebörd vara en bokföringsfråga, och då det skulle vålla järnvägarna avsevärt besvär vid redovisningen att särskilja avgifterna för sådana transporter från andra hithörande avgifter föreslås, att undantag från skattskyldighet icke medges beträffande dessa transporter.

Nyss angivna undantagsbestämmelser kompletteras i förslaget med ett stadgande om rätt för Kungl. Maj:t att, då särskilda skäl därtill äro, förordna om undantag från skattskyldighet beträffande trafiken å viss järnväg eller järnvägsdel. Denna bestämmelse är enligt motiveringen avsedd att tillämpas främst ifråga om vissa förorts- och lokalbanor, som till följd av konkurrens från andra trafikmedel icke skulle kunna höja trafikavgifterna och som därför skulle nödgas att själva erlägga skatten. Bestämmelsen är emellertid tänkt att användas även i andra fall, såsom i fråga om trafiken å förortsbano, vilka, ehuru de i vederbörande koncessioner betecknats såsom järnvägar, i allt väsentligt ha spårvägs karaktär.

I fråga om skattens uppbörd och redovisning ha de sakkunniga funnit lämpligast, att skatten inberäknas i befodringsavgiften och erlägges av järnvägens innehavare. Härigenom nödvändiggöres visserligen, framhålla de sakkunniga, att taxorna omräknas, något som emellertid vore ett engångsarbete av ej alltför omfattande art. Ur redovisnings- och kontrollsynpunkt anses metoden synnerligen enkel. Ett stämpel- eller skattekvitto-system, som i detta sammanhang också kunde ifrågakomma, skulle däremot försäka ett betydande merarbete för personalen såväl vid biljettförsäljningen som vid redovisningen med därav följande ökade kostnader och försvärad kontroll. Systemet skulle även medföra tidsutdräkt för trafikanterna.

Den vid statens järnvägar uppburna skatten skall enligt förslaget av järnvägsstyrelsen direkt inlevereras till statsverket. Den skatt åter, som utgår å trafiken vid enskilda järnvägar, skall inbetalas till järnvägsstyrelsen, som i sin tur inlevererar skatten till statsverket. Järnvägsstyrelsen skulle sålunda bliva uppbördsmyndighet i förhållande till de enskilda järnvägsföretagen och koncessionsinnehavaren skulle ha att till ledning för skattskyldighetens fastställande avgiva deklaration till järnvägsstyrelsen angående inkomsterna av den skattepliktiga trafiken.

Beträffande den höjning av järnvägstaxorna, som trafikskattens införande skulle nödvändiggöra, föreslås, att, med utgångspunkt från den före taxändringen den 1 juli 1940 gällande ordinarie taxan, en ök-

ning av priset per biljett med 25 procent vidtages. De sakkunniga påpeka, att den föreslagna höjningen är något större, än som i allmänhet erfordras för att den järnvägarna tillfallande delen av avgiften skall motsvara den för närvarande utgående avgiften. Såsom motiv för förslaget anföres emellertid, att en i princip tillräcklig höjning med 22.2 procent å ordinarie taxan beträffande de kortaste avstånden icke skulle leda till någon höjning av nuvarande avgifter, enär dessa fastställts med viss avrundning uppåt, och att beträffande vissa andra avstånd nämnda höjning icke skulle till fullo förslå till skattens täckande. Vidare erinras om att trafikskattens införande kan väntas medföra en begränsning av trafiken och att järnvägarna borde beredas någon compensation härför.

Från regeln att taxehöjningen skall ske efter procentuell grund göres i förslaget undantag beträffande tilläggsavgifter för tillträde till statens järnvägars snälltåg samt för plats i sovvagn. Höjningen anses i dessa fall böra ske med bestämda belopp och efter något strängare grunder än eljest. Såsom skäl härför åberopas dels att ifrågavarande avgifter med hänsyn till de förhållanden, varunder de ofta uppbäras, böra fastställas i så jämna belopp som möjligt, dels ock, beträffande sovplatsavgifterna, att de avse en mera lyxbetonad och för järnvägarna kostsam trafik. Förslagets närmare innebörd på denna punkt framgår av följande tablåer:

Tilläggsavgift för tillträde till snälltåg.

	enl. ord. taxan kr.	fr. o. m. den 1 juli 1940 kr.	enl. sakkun- nigas förslag kr.
1 klass	4.50	6.—	7.50
2 »	2.25	3.—	3.75
3 »	1.50	2.—	2.50

Tilläggsavgift för plats i sovvagn.

	enl. ord. taxan kr.	fr. o. m. den 1 juli 1940 kr.	enl. sakkun- nigas förslag kr.
1 klass	20.—	24.—	28.—
2 »	10.—	12.—	14.—
3 »	5.—	6.—	7.—

Även beträffande transporter å längre sträckor än 50 kilometer av cyklar och sparkstöttingar föreslå de sakkunniga en något kraftigare avgiftsökning än som skulle följa av det procentuella tillägget i den ordinarie taxan.

I utlåtandet upptages slutligen till behandling frågan om avgifterna för den av järnvägsföretagen bedrivna busstrafiken. De sakkunniga anse, att en höjning av bussavgifterna bör ske i de fall, då busslinjerna framgå parallellt med järnvägslinjerna, enär eljest en icke önskvärd trafikomflyttning kan befaras äga rum, och förutsätta att i fall, då för höjningen fordras tillstånd av länsstyrelsen, sådant tillstånd kommer att lämnas.

En av de sakkunniga, direktören K. Hj. Lundqvist, har i särskilt yttrande gjort gällande, att någon persontrafikskatt icke bort förordas för de enskilda järnvägarnas vidkommande och att följaktligen någon trafikskatt överhuvud ej skulle behöva införas.

Remissyttranden.

Över de sakkunnigas förslag ha, efter remiss, yttranden avgivits av statskontoret, riksräkenskapsverket, kommerskollegium, järnvägsstyrelsen, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Stockholms, Malmöhus, Göteborgs och Bohus samt Örebro län ävensom av Svenska järnvägsföreningen. Vid kommerskollegii yttrande ha fogats inhämtade yttranden från Sveriges industriförbund, Stockholms handelskammare, Skånes handelskammare, handelskammaren i Göteborg, föreningen Sveriges aktiva handelsresande samt Sveriges handelsresandeförening.

Av de hörda myndigheterna och sammanslutningarna har endast Svenska järnvägsföreningen ställt sig bestämt avvisande till tanken på en beskattning av järnvägstrafiken. I flera yttranden uttalas emellertid en viss tveksamhet om lämpligheten av en sådan beskattningsform och betonas att densamma kan godtagas endast såsom en provisorisk, till kristiden begränsad anordning. *Järnvägsstyrelsen* anför sålunda i sitt yttrande, sedan den föreslagna skattens karaktär av krisåtgärd fastslagits:

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 övertagas 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.

För att en trafikskatt skall vara försvarlig under normala tider, kräves alltså i första hand, att densamma är generell och likformig, d. v. s. att den drabbar trafikanterna i samma mån, oberoende av vilket trafikmedel som användes. Att åstadkomma någon sådan likformighet torde emellertid vara i praktiken omöjligt, åtminstone i vad angår trafiken med bilar i enskild ägo, alltså det frånsett flyget från samhällsekonomisk synpunkt kostsammaste av förekommande befodringsmedel.

Även *riksräkenskapsverket* och *Sveriges industriförbund* uttala farhågor för en trafikomflyttning i händelse av en särbeskattning av järnvägstrafiken samt tillråda en utvidgning av trafikbeskattningen till andra, med järnvägarna konkurrerande trafikmedel.

Svenska järnvägsföreningen framhåller i sitt yttrande, att frågan om en beskattning av järnvägstrafiken icke kan lösas utan samtidigt beaktande av de enskilda järnvägarnas behov av inkomstökning för egen del. Under hänvisning till en av föreningen den 10 februari 1942 hos Kungl. Maj:t gjord framställning om allmän taxehöjning vid de enskilda järnvägarna anför föreningen:

Många av rikets enskilda järnvägsföretag befunde sig i en sådan situation, att en bl. a. genom höjda persontrafiktaxor åstadkommen inkomstökning vore erforderlig för att företagen skulle kunna bemästra redan uppkomna och efter hand växande svårigheter. Ej heller för övriga enskilda järnvägsföretag kunde man i längden undanskjuta en för framtida konsolidering nödvändig taxehöjning. Det kunde under sådana förhållanden icke överensstämman med ekonomisk framsynthet att ena dagen ålägga sådana företag att anstränga sina persontrafikanter genom att från dem indriva trafikskattemedel för att kanske andra dagen konstatera, att man härigenom för hårt utnyttjat persontrafikens elasticitet och icke lämnat utrymme för den ytterligare anspänning därav, som erfordrades för tillgodoseende av järnvägsföretagens egna behov. I en sådan situation skulle företagen bliva hänvisade till att söka förskaffa sig den erforderliga inkomstökningen uteslutande genom höjning av godstaxan och då höjning därav innefattade en påfrestning å näringslivet, skulle man på denna väg slutligen komma att allvarligt påverka det allmännas intressen. Föreningen hemställde därför enträget, att förslaget om trafikskatt icke måtte antagas.

Föreningen funne det emellertid angeläget, att de av de sakkunniga föreslagna taxehöjningarna redan i detta sammanhang genomfördes. Vid en sådan lösning skulle statsverkets inkomstbehov bliva tillgodosett genom ett förbättrat driftsresultat för statens järnvägar och ökade inkomstskatter från de vinstgivande enskilda järnvägarna. De enskilda företagens behov av inkomstökning åter skulle åtminstone delvis tillgodoses på det för näringslivet fördelaktigaste sättet, nämligen genom höjning av persontaxan. Om statsmakterna likväl ansåge sig böra förverkliga trafikskatteförslaget för att sedermera efter differentiering pröva de olika enskilda järnvägarnas behov, ifrågasatte föreningen, huruvida icke Kungl. Maj:t borde bemyndigas medgiva undantag från skattskyldighet beträffande trafiken vid viss järnväg eller järnvägsdel i fall, då vederbörande företag eljest icke skulle kunna genom taxehöjning möta redan inträdda eller kommande fullt beräkningsbara driftskostnadsökningar.

Vad härefter beträffar *trafikskattens utformning* har någon erinran icke gjorts mot valet av skattetyyp, och den föreslagna skattesatsen har befunnits väl avvägd.

I fråga om *gränsdragningen mellan den skattepliktiga och den skattefria trafiken* har däremot viss kritik yppats mot sakkunnigförslaget, därvid i några yttranden förordats en begränsning av skattskyldigheten medan i andra yttranden en utvidgning därav ifrågasatts.

Överståthållarämbetet gör sig sålunda till tolk för den uppfattningen, att alla resor understigande en viss mindre längd borde vara skattefria. Ämbetet anför härom:

Genom en sådan anordning undvekes en icke önskvärd övergång till andra trafikmedel, varjämte skäligen tillgodosåges det av de sakunniga framförda

önskemålet om fritagande från skattskyldigheten av dem, som behövde anlita järnväg för resa till och från arbetet. Det syntes även kunna ifrågasättas, huruvida icke skäl finnes för att genom sådant undantag åstadkomma skattelindring också för dem, som från de större städerna sökte sig ut i skog och mark till rekreation. Slutligen skulle ett fritagande av de kortare resorna undanröja alla svårigheter i fråga om särbestämmelser av det ena eller andra slaget. Enligt ämbetets förmenande borde emellertid gränsen för de skattefria resorna sättas lägre än vad de sakkunniga föreslagit i fråga om cykeltransporterna eller 50 kilometer. Under en tid, när tillgången å fortskaffningsmedel bleve alltmer begränsad, kunde nämligen knappast förordas, att man underlättade dylika resor till och från arbetet på så betydande avstånd. Det torde också vara rena undantagsfallet, att personer i mindre god ställning hade att för sitt arbete företaga längre resor än 20 å 25 kilometer. Ämbetet förordade därför att samtliga resor avseende kortare avstånd än 25 kilometer undantoges från skatten.

Även *länsstyrelsen i Stockholms län* har ifrågasatt, huruvida icke all trafik å kortare sträckor borde undantagas från den föreslagna beskattningen. Länsstyrelsen framhåller såsom skäl härför, att det särskilt ifråga om sådana sträckor vore risk för att en särbeskattning av järnvägstrafiken skulle medföra en icke önskvärd trafikomflyttning. Inom länet förekomme nämligen flerstädes, att busslinjer framginge parallellt med järnvägslinjerna.

Svenska järnvägsföreningen anser, att samma skäl, som de sakkunniga anfört för skattefrihet beträffande månadsbiljetter och vissa cykelbiljetter, kunna åberopas för skattefrihet beträffande all persontrafik inom ett rimligen begränsat område runt rikets större städer. Föreningen utvecklar sin mening på följande sätt:

För den familjeförsörjare, som har sitt arbete i staden men sin fasta eller sommarbostad i en förort eller annan plats nära utanför staden, kännes icke trafikskatten på den egna månadsbiljetten tyngre än trafikskatten på hustruns och övriga hushållsmedlemmars »varannandagsresor» till staden, och den särskilt för invånarna i de större städerna hälsosamma strävan att vid tillfälle få lämna staden och hämta vederkvickelse i skog och mark i stadens närhet bör uppmuntras icke endast i den mån som vederbörande för ändamålet medför cykel utan även genom befrielse från trafikskatten å personbiljetten. Då Kungl. Maj:t icke avsett att betunga förortstrafikanter, som använda sig av spårväg eller buss, med trafikskatt, synes det också vara med rättvisa förenat, att järnvägarnas förortstrafikanter befrias därifrån. Någon svårighet att vid redovisning av skatten undantaga denna trafik föreligger icke enligt föreningens förmenande.

I fråga om cykeltransporterna finner *länsstyrelsen i Malmöhus län* gränsen för den skattefria transportsträckan icke så lyckligt vald med hänsyn till att avståndet från de större städerna i länet till dess mest besökta sport- och rekreationsort överstiger 50 kilometer. Länsstyrelsen förordar därför, att antingen cykeltransporter helt undantagas från skatt eller att den skattefria sträckan avsevärt utökas.

Såsom förut framhållits ifrågasattes i vissa yttranden även en utvidgning av skattskyldigheten.

Länsstyrelsen i Malmöhus län anser sålunda tillräckliga skäl icke föreligga för skattefrihet beträffande månadsbiljetter och rabattkort. De omständigheter, som motivera, att sådana biljetter och kort tillhandahållas till priser, som i förhållande till de ordinarie priserna innebära en väsentlig nedsättning, kunna enligt länsstyrelsens mening icke åberopas såsom skäl för en skattebefrielse. Den undantagsställning, som bör beredas månadsbiljetterna och rabattkorten, finner länsstyrelsen kunna såsom hittills åstadkommas genom en för dem lämplig taxesättning.

Överståthållarämbetet ifrågasätter, huruvida tillräcklig anledning finnes till särskilda lättnader åt handelsresandena. Ämbetet finner det med fog kunna antagas att en ökad resekostnad icke kommer att drabba handelsresandena personligen utan den rörelse, vilken de representera. Det finnes vid sådant förhållande enligt ämbetets mening knappast någon anledning att bereda partihandeln en bättre ställning än annan verksamhet, som beröres av skatten.

Statskontoret anser sig icke kunna biträda uppfattningen, att fribiljetter böra undantagas från beskattning. De svårigheter med avseende å uppbörd och redovisning, som möta för uttagande av skatt å dessa biljetter, synas ämbetsverket icke kunna vara så stora, att de uppväga de principiella invändningar, som kunna resas mot en skattebefrielse i förevarande fall.

Även *riksräkenskapsverket* betonar i sitt yttrande, att principiella skäl tala för skattskyldighet beträffande fribiljetterna men i motsats till statskontoret anser sig verket kunna godtaga de praktiska skäl, som föranlett de sakkunniga att föreslå skattefrihet.

Förslaget om rätt för Kungl. Maj:t att i vissa fall medgiva undantag från skattskyldighet har i allmänhet tillstyrkts eller lämnats utan erinran, dock har från något håll framhållits, att ett undantag från skattskyldighet beträffande trafiken å viss järnvägsdel kan medföra betydande redovisnings- och bokföringssvårigheter.

Även i fråga om *uppbörd och redovisning* av skatten har sakunnigförslaget vunnit så gott som allmän anslutning. *Stockholms handelskammare* finner det emellertid böra tagas i övervägande, huruvida icke skatten kan uttagas genom försäljning av särskilda skattekvitton. Såsom fördelar med ett sådant system anföres, att taxorna icke behöva omarbetas och att skatten lättare kan avvecklas.

Under framhållande av det konkurrensförhållande, som föreligger mellan statens järnvägar och de enskilda järnvägarna ifrågasätter *handelskammaren i Göteborg* lämpligheten av att järnvägsstyrelsen är uppbördsmyndighet beträffande den skatt, som uppbäres av de enskilda järnvägarna.

Länsstyrelsen i Örebro län har funnit bestämmelsen om indrivning av förfallet men oguldet skattebelopp något för obestämt utformad samt ifrågasatt, huruvida icke stadgandet om utmätning borde ersättas med en föreskrift om att järnvägsstyrelsen ägde erhålla handräckning hos överexekutor för beloppets utfående.

Mot den föreslagna *höjningen av taxorna* ha i en del remissyttranden framställts erinringar. Sålunda säger *statskontoret* sig icke vara övertygat om nödvändigheten av att i detta sammanhang höja taxorna med så mycket som 25 procent. Statskontoret understryker angelägenheten av att trafikskattens införande icke får medföra andra kostnadsstegringar för persontrafiken å de enskilda järnvägarna än som direkt betingas av skatten.

Skånes handelskammare vänder sig mot den skärpta höjningen av avgifterna för snälltågs- och sovplatsbiljetterna samt anför härutinnan i huvudsak följande:

Snälltågs- och sovplatsbiljetterna hade i samband med den provisoriska taxehöjningen den 1 juli 1940 ökats med 33 respektive 20 procent. Enligt de sakkunnigas förslag skulle denna höjning fördubblas. Ur de skattepolitiska synpunkter, varom här vore fråga, syntes emellertid en dylik avgiftsökning knappast motiverad i synnerhet som den i främsta hand drabbade sådana personer — affärsmän och handelsresande — vilka i sitt arbete vore nödsakade att ofta färdas å järnväg och därvid i tidsbesparande syfte vore hänvisade till att anlita snälltåg och sovvagn.

Under hänvisning till det anförda föreslår handelskammaren, att ifrågasatta avgifter helt undantagas från den föreslagna beskattningen.

Föreningen Sveriges aktiva handelsresande samt *Sveriges handelsresandeförening* ha i sina yttranden anført liknande synpunkter beträffande de ifrågasatta priserna å snälltågs- och sovplatsbiljetter. Förstnämnda förening hemställer, att priserna icke måtte höjas mer än som skulle följa av den för övriga biljetter föreslagna procentuella höjningen. Vidare anhåller föreningen i detta sammanhang om att rabattkort, gällande för allenast ett halvt år, måtte införas.

Kommerskollegium understryker i sitt yttrande de synpunkter, som från handelsresandenas sammanslutningar framförts i förevarande ämne. Såsom en utväg att bringa dessa yrkesmän skälig lättnad i deras merutgifter på grund av trafikskatten föreslår kollegium en sänkning av prisen på rabattkort. Vidare ifrågasättes, huruvida icke innehavare av rabattkort kunde berättigas lösa biljett till sovplats i andra och tredje klass till nedsatt pris.

Departementschefen.

Med hänsyn till vad i årets statsverksproposition anförts om tillgodoseende av behovet av ökade intäkter genom taxehöjningar vid kommunikationsverken finner jag förslag om införande av en beskattning av persontrafiken vid järnvägarna nu böra föreläggas riksdagen. Det sakkunnigförslag i ämnet, för vilket i det föregående redogjorts, synes mig väl ägnat att läggas till grund för frågans lösning.

De invändningar, som under ärendets behandling rests mot införandet av en skatt å järnvägstrafiken, ha varit av två slag. Dels har ansetts, att en sådan skatt kunde få till följd en icke önskvärd överflyttning av trafiken från järnvägarna till andra trafikmedel. Dels har — från de enskilda järn-

vägarnas sida — gjorts gällande, att den ifrågasatta beskattningen skulle allvarligt äventyra dessa järnvägars möjlighet att genom höjning av persontrafiktaxorna tillgodose behovet av inkomstökning för egen del.

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 skulle behöva vidtagas, dessa främst komme att gälla sådan trafik, som kunde övertagas 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 tillsvidare böra anstå.

Beträffande det uppgivna sambandet mellan trafikbeskattningen och de enskilda järnvägarnas eget inkomstbehov bör erinras om att Kungl. Maj:t enligt denna dag fattat beslut funnit Svenska järnvägsföreningens framställning om allmän taxehöjning vid de enskilda järnvägarna icke föranleda någon Kungl. Maj:ts åtgärd. Skulle i något fall efter framställning av vederbörande företag behov av taxehöjning befinnas föreligga, utöver den allmänna höjning, som förutsattes skola medgivas i anledning av trafikskatten, torde denna skatt icke utgöra hinder härför.

Vad härefter angår trafikskattens utformning har, såsom av redogörelsen för remissyttrandena framgår, någon erinran icke gjorts mot valet av skattetyt eller mot den föreslagna skattesatsen. Även för egen del finner jag en å befordringsavgiften procentuellt utgående skatt lämplig och den föreslagna skattesatsen av 10 procent väl avvägd.

De undantag från skattskyldighet, som de sakkunniga föreslagit beträffande månadsbiljetter och liknande för viss period gällande biljetter, rabattkort och vissa biljetter för cyklar och sparkstöttingar, finner jag vara motiverade. Även förslaget om undantag från skatteplikt beträffande fribiljetter anser jag mig kunna biträda med hänsyn till de tekniska svårigheter beskattningen av dessa biljetter skulle medföra. Å andra sidan har jag icke funnit tillräcklig anledning till en ytterligare begränsning av skattskyldigheten. Vad särskilt beträffar de i vissa remissyttrandena framställda yrkandena om skattefrihet för all trafik å kortare sträckor, skulle bifall till desamma innebära en icke oväsentlig minskning av det belopp, som trafikskatten beräknats tillföra statsverket. Vidare skulle redovisningsarbetet försvåras, enär vid varje station skillnad skulle behöva göras mellan den biljettförsäljning som avsåge närtrafik och den som avsåge fjärrtrafik. Att från beskattning undantaga allenast

närtrafiken vid de större städerna skulle enligt min mening innebära en orättvisa mot trafikanterna i övriga delar av riket. Det förefaller också som om man i den allmänna diskussionen om detta spörsmål något överdrivit den ekonomiska betydelsen för den enskilde av det ifrågasatta undantaget. Av en i sakkunnigutlåtandet intagen sammanställning framgår, att den höjning av befodringsavgifterna, som tänkts genomförd samtidigt med skattens införande, icke berör avstånd understigande 9 kilometer och att höjningen beträffande avstånden från och med 9 till och med 16 kilometer skulle stanna vid 10 öre. De i detta sammanhang uttalade farhågorna för en inflyttning från förorterna till städerna synas i belysning härav ogrundade.

Från försvarsstaben har hemställts om åtgärder till förhindrande av en fördyring av militärpersonalens tjänstledighetsresor och i sådant syfte föreslagits, att undantag från skattskyldighet måtte medgivas beträffande s. k. militära nedsättningsbiljetter och militära veckoslutsbiljetter. Vid inköp av militära nedsättningsbiljetter erhålles i stort sett 40 procent rabatt å det ordinarie priset och de militära veckoslutsbiljetterna, som berättiga till fram- och återresa, betinga samma pris som vanlig enkel biljett. Genom nämnda prisnedsättning har den militära personalen beretts en så betydande förmån, att ytterligare eftergifter knappast kunna anses påkallade. Trafikskatten utgör alternativ till en taxehöjning. Om den senare vägen att vinna en ökad intäkt valts hade näppeligen kunnat ifrågasättas annat undantag från taxehöjningen för militär personal än den som automatiskt följer av för denna gällande rabattbestämmelser. Härtill kommer, att varje undantag från skattskyldighet försvårar redovisningsarbetet och ökar kostnaderna härför.

Såsom de sakkunniga föreslagit torde Kungl. Maj:t böra bemyndigas att, då särskilda skäl därtill äro, medgiva undantag från skattskyldighet beträffande trafiken vid viss järnväg eller järnvägsdel. Förhållandena vid vissa smärre lokal- och förortsbanor, som drivas utan samband med fjärrtrafik, kunna nämligen stundom utan tvivel vara sådana, att en beskattning av trafiken skulle innebära en alltför kännbar belastning av vederbörande företags ekonomi. I dylika fall, ävensom då trafiken å förortsbana i allt väsentligt har karaktär av spårvägstrafik, synes den föreslagna rätten att medgiva undantag vara ägnad att avhjälpa icke önskvärda konsekvenser av trafikbeskattningen. I detta sammanhang vill jag uttala min anslutning till de sakkunnigas uppfattning, att vid gränsdragningen mellan järnväg och spårväg bör vara avgörande, huru anläggningen karakteriserats i den därför meddelade koncessionen.

Jämväl i fråga om uppbörd och redovisning innefattar förslaget enligt min mening en praktisk och lämplig lösning. De betänkligheter, som från något håll uttalats mot att göra järnvägsstyrelsen till uppbördsmyndighet i fråga om den skatt som uppbäres av de enskilda järnvägarna, kan jag icke dela, så mycket mindre som de enskilda järnvägarnas sammanslutning icke haft något att erinra mot en sådan anordning.

I fråga om indrivning av förfallet men oguldet skattebelopp innebär förslaget, att på framställning av järnvägsstyrelsen utmätning omedelbart må

verkställas för uttagande av sådant belopp. Jag förutsätter här, att styrelsen efter undersökning äger fastställa skattebeloppets storlek. Då ett liknande förfarande tillämpas i fråga om vissa skatter och acciser, vars uppbörd står under kontrollstyrelsens överinseende, och någon olägenhet härav icke förspors, finner jag icke någon anledning till ändring av förslaget härutinnan.

Efter de riktlinjer, som ovan angivits, och i huvudsaklig anslutning till det vid de sakkunnigas utlåtande fogade förslaget har inom finansdepartementet upprättats *förslag till förordning om trafikskatt*.

Då det är angeläget, att den ifrågasatta beskattningen genomföres så snart som möjligt, torde förordningen lämpligen böra träda i kraft redan den 1 juli 1942.

Den inkomst, som skulle tillföras statsverket genom den föreslagna trafikbeskattningen, ha de sakkunniga, med utgångspunkt från trafikens omfattning under 1941, uppskattat till i runt tal 17 miljoner kronor från statens järnvägar och 5 miljoner kronor från de enskilda järnvägarna. Härutöver skulle enligt de sakkunnigas beräkningar den föreslagna taxehöjningen medföra en inkomstökning för statens järnvägar med 4 miljoner kronor. Uppenbarligen bör emellertid beaktas, att skattens införande kan medföra viss minskning i trafikfrekvensen. Då enligt förslaget skatten i allmänhet komme att inflyta till statsverket tre månader efter den kalendermånad, varunder skatten uppburits, skulle, såsom riksräkenskapsverket påpekat, allenast omkring tre fjärdedelar av det för helt år beräknade skattebeloppet tillföras statsverket under budgetåret 1942/43 om författningen i ämnet, såsom nyss föreslagits, trädde i kraft den 1 juli 1942.

Därest förordningen om trafikskatt antages av riksdagen, torde järnvägstaxorna böra höjas i huvudsaklig överensstämmelse med de sakkunnigas förslag. Frågan härom torde framdeles få av chefen för kommunikationsdepartementet anmälas för Kungl. Maj:t.

Föredragande departementschefen hemställer härefter, att berörda inom finansdepartementet upprättade författningsförslag måtte genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdde hemställer förordnar Hans Maj:t Konungen, att proposition av den lydelse, bilaga vid detta protokoll utvisar, skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Lars Gabrielson.

*Bilaga.**Till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Finansdepartementet.*

Kungl. Maj:t har den 6 mars 1942 bemyndigat chefen för finansdepartementet att tillkalla högst fyra sakkunniga med uppdrag att verkställa utredning av frågan om införande av skatt å persontrafiken vid de statliga och enskilda järnvägarna. Med stöd härav har departementschefen såsom sakkunniga tillkallat generaldirektören N. R. Wohlin, tillika ordförande, direktören K. Hj. Lundqvist, byråchefen R. Lundqvist och t. f. byråchefen K. A. ThorSELL. Därjämte har departementschefen uppdragit åt assessorn i hovrätten över Skåne och Blekinge K. Wulff att vara sekreterare åt de sakkunniga.

Till grund för utredningen ligger följande uttalande av departementschefen till statsrådsprotokollet den 6 mars 1942:

I statsverkspropositionen till årets riksdag förutsättes, att statsverkets behov av ökade intäkter under budgetåret 1942/43 skall täckas genom — förutom andra åtgärder — en höjning av affärsverkens taxor.

Vad statens järnvägar beträffar, torde en höjning av taxorna, utöver vad som redan skett, icke vara påkallad ur affärsmässig synpunkt utan taxehöjningen är betingad uteslutande av nödvändigheten att i nuvarande hårt ansträngda statsfinansiella läge tillvarataga varje möjlighet till ökning av statsinkomsterna. Det synes emellertid då rimligt, att jämväl trafiken vid de enskilda järnvägarna får bära ökade pålagor. Trafikavgifterna torde därför bära höjas enhetligt vid de statliga och de enskilda järnvägarna. Det ligger under angivna förhållanden närmast till hands, att taxeåtgärden får formen av en på lämpligt sätt anordnad och avvägd trafikskatt. Genom en sådan beskattning skulle också syftet med taxehöjningen komma till klart uttryck.

En ökning av järnvägarnas godstaxor skulle kunna medföra icke önskvärda återverkningar på prisutvecklingen och härigenom giva anledning till erinringar från olika håll. Den trafikskatt, som kan ifrågasättas, synes därför bära åtminstone för närvarande begränsas till att avse allenast persontrafiken. En måttlig höjning av taxorna för denna trafik torde icke medföra några större olägenheter utan är snarare ägnad att bidra till en önskvärd begränsning av trafiken. Den bör därigenom bidra till att förebygga av det normala trafikbehovet ej betingade anordningar och kapitalinvesteringar.

I en framställning den 10 februari 1942 har svenska järnvägsföreningen — under åberopande av att driftsresultatet vid de enskilda järnvägarna under senare tid avsevärt försämrats till följd av starkt stegrade omkostnader — hemställt, att åtgärder snarast måtte vidtagas för höjning av de sedan den 1 juli 1940 gällande provisoriska tilläggstaxorna från i huvudsak 10 till 25 procent. Utredningen av detta spörsmål, som närmast berör de enskilda järnvägarna, skulle emellertid, om den sammankopplades med en utredning av frågan om en trafikskatt, på ett icke önskvärt sätt fördröja lösningen därav. Järnvägsföreningens framställning torde därför bära upptagas till behandling först i ett senare sammanhang.

Till de sakkunniga hava överlämnats *dels* en den 26 mars 1942 dagtecknad skrift, vari Huddinge—Stuvsta trafikutskott hemställt om undantag från trafikskatt beträffande månadsbiljetter, *dels* en den 9 april 1942 dagtecknad skrift, vari föreningen Sveriges aktiva handelsresande gjort framställning om vissa avgiftslättnader för handelsresande i händelse av en trafikbeskattning, *dels ock* en den 15 april 1942 dagtecknad skrift, vari representanter för Nacka och Saltsjöbadens kommuner hemställt om undantag från trafikskatt beträffande Saltsjöbanan.

De sakkunniga hava vid fullgörande av sitt uppdrag tagit handlingarna i övervägande och beträffande frågan om lättnader för handelsresandena hava överläggningar ägt rum mellan de sakkunniga och representanter för nyssnämnda förening och för Sveriges handelsresandeförening.

Såsom av departementschefens uttalande framgår, har de sakkunnigas uppdrag begränsats till en utredning av frågan om uttagande av skatt å persontrafiken vid *järnvägarna*. Till följd härav hava de sakkunniga icke till behandling upptagit frågan om lämpligheten av en allmän trafikskatt omfattande jämväl statens järnvägars tåg färjetrafik med utlandet ävensom sådana trafikmedel som automobil, buss, spårväg, båt och flyg. De sakkunniga vilja emellertid framhålla, att ur de av departementschefen anförda synpunkterna en beskattning kunde vara motiverad även i sistnämnda fall, detta så mycket mera som varje trafikföretag för närvarande tillämpar taxor, avpassade utslutande efter det egna inkomstbehovet och rådande konkurrensförhållanden, och en av statsfinansiella skäl betingad höjning enbart av järnvägarnas reseavgifter sålunda kan medföra en ur vissa synpunkter icke önskvärd trafikomflyttning. Så länge nu rådande trafikförhållanden äga fortbestånd, synas visserligen på det hela taget några mera väsentliga rubbningar, i vad gäller den nu bestående fördelningen av resandetrafiken, mellan olika trafikmedel icke föranledas därav, att, på sätt enligt direktiven är tänkt, endast järnvägarna påläggas en måttlig trafikskatt. I vissa fall torde dock en dylik begränsning av beskattningsområdet försvaga järnvägarnas konkurrenskraft. Detta gäller främst inom områden, där även för närvarande jämförelsevis livlig busstrafik förekommer och där av denna anledning tillämpas samma avgifter för resor med tåg och med buss. Liknande är förhållandet beträffande vissa sträckor, där järnvägarna hava att möta konkurrens från spårvägar och båtar. Vid en särbeskattning av järnvägstrafiken måste man uppenbarligen i dylika fall räkna med en överflyttning av trafiken från järnvägarna till andra trafikmedel. I detta sammanhang må tillika erinras om att avgifterna för resa med flyg stå i visst förhållande till biljettpriserna vid järnvägarna. Biljettavgifterna å de inrikes statsunderstödda flyglinjerna hava nämligen i princip ansetts icke böra understiga priset å järnvägsbiljett i 1 klass å motsvarande sträcka, inberäknat sovplatsavgift, där sovvagn brukas. Införandet av en skatt, som omfattar järnvägstrafiken men icke flygtrafiken, kan tydligen komma att innebära ett frångående av denna princip. Med nuvarande starkt

Uppdragets omfattning.

begränsade flygtrafik torde en sådan konsekvens dock icke få någon nämnvärd praktisk betydelse.

Enligt departementschefens uttalande hava de sakkunniga icke haft att undersöka, i vad mån en taxehöjning kan anses påkallad av järnvägsekonomiska skäl. Mellan denna fråga och frågan om en trafikskatt finnes såtillvida ett samband, som det i båda fallen gäller att pålägga trafiken ökade bördor och förmågan att bära nya pålagor är begränsad. De sakkunniga hava emellertid ansett sig kunna utgå ifrån att det förslag, som i det följande framlägges, icke skall utgöra hinder för en senare höjning av järnvägarnas taxor, om med hänsyn till järnvägarnas inkomstbehov så befinnes erforderligt.

*Motivering
för en trafik-
skatt.*

Införandet av en skatt å trafiken vid järnvägarna får i främsta rummet betraktas såsom ett led i strävandena att tillföra statsverket nya och ökade intäkter. En sådan skatt är emellertid också — såsom departementschefen i sitt uttalande till statsrådsprotokollet framhållit — ägnad att bidra till en begränsning av trafiken. Genom en trafikskatt utbygges på ett naturligt sätt den konsumtionsbeskattning, som infördes med den allmänna omsättningskatten. Denna sistnämnda är avsedd att i främsta rummet drabba varukonsumtionen; däremot utgår i regel icke allmän omsättningsskatt för tjänsteprestationer, såvitt de icke omedelbart sammanhånga med en varuöverlåtelse eller komma till uttryck i högre varuvärden. I det avseende, varom nu är fråga, föreligger emellertid icke någon större skillnad mellan den konsumtion, som till föremål har varor, och den konsumtion, som till föremål har tjänster. De skäl, som åberopades för att undantaga transporttjänsterna från omsättningsskatt, voro ej heller av principiell art. De tillkallade utredningsmännen framhöllo sålunda endast, att den konsumtionsinskränkning, som i dessa fall befundes önskvärd, kunde åstadkommas utan omsättningsskatt, enär offentliga myndigheter direkt bestämde tarifferna för järnvägs-, spårvägs- och en stor del av busstrafiken samt dessutom offentlig kontroll förelåge beträffande priserna på stenkol, bensin och andra drivmedel för ångbåtar samt bil- och busstrafiken. Vad sålunda framhållits berör emellertid endast skattens konsumtionshämmande verkan. Genom taxeåtgärder och priskontroll över drivmedlen tillföres statsverket icke, eller i vart fall icke omedelbart, några intäkter av den av enskilda företag bedrivna trafiken. För uppnåendet av detta syfte synes en trafikskatt vara det lämpligaste medlet.

Om trafikskatten begränsas till att avse persontrafiken, vartill hänföres även befordring av resgoods, expressgoods samt hundar och vissa andra djur, torde den icke få några nämnvärda återverkningar å näringslivet. Ej heller för den resande allmänheten torde en måttlig trafikskatt medföra alltför kännbara olägenheter, i all synnerhet icke om vissa lättnader medgivnas beträffande nödvändighetsresor. Verkan av en dylik skatt med avseende å trafikens omfattning torde bliva ganska begränsad. I den mån en minskning i trafiken inträder, torde den i allmänhet komma att i första hand gå ut över de minst nödvändiga resorna. En skatteform, som den nu ifrågasatta, har även förekommit och förekommer alltjämt i vissa främmande länder.

En skatt å persontrafiken vid järnvägarna kan tänkas utformad antingen såsom en viss fast avgift per biljett eller såsom ett procentuellt tillägg till biljettpriset. Anordnas skatten i enligt med det förra alternativet, blir avgiftshöjningen relativt högre för dem som resa kortare sträckor, än för dem som företaga längre resor. Då de korta resorna till väsentlig del utgöras av resor till och från arbetsplatsen eller andra nödvändighetsresor medan den långväga trafiken i förhållandevis mindre utsträckning har sådan karaktär, är tydligen en skatt av denna typ olämplig. Skatten torde följaktligen böra i princip utformas i enlighet med det senare alternativet eller såsom ett procentuellt tillägg till biljettpriset.

Trafikskattens utformning. Valet av skattetyyp.

Vad beträffar den procentsats, efter vilken skatten skall utgå, kunna olika möjligheter tagas i övervägande. Därvid torde böra beaktas, att järnvägstaxorna efter krigsutbrottet icke undergått annan höjning än den, som skedde den 1 juli 1940, då taxorna höjdes med i stort sett 10 procent. Sedd mot bakgrunden av prisutvecklingen i övrigt måste denna höjning betraktas såsom ringa. Skattesatsen torde med hänsyn härtill och till den förhållandevis stora skattekraften hos den resande allmänheten kunna sättas högre än den, efter vilken den allmänna omsättningsskatten vanligen utgöres eller 5 procent. Å andra sidan synes den skattesats — 20 procent — efter vilken skärpt omsättningsskatt uttages å vissa mera umbärliga varor, alltför hög. De sakkunniga få därför för sin del förorda, att den procentuella trafikskatten fastställes till 10 procent.

Skattesats.

En trafikskatt av nu ifrågasatt slag skulle obestriddligen drabba vissa kategorier resande jämförelsevis hårt. För dem, som dagligen måste färdas å järnväg för att komma till och från arbetsplatsen eller som under utövan- det av sitt yrke äro nödsakade att anlita detta trafikmedel i större omfattning, skulle skatten betyda ett icke oväsentligt avdrag å arbetsinkomsten. Vissa lättnader i skattskyldigheten till förmån för dessa resande synas därför böra tagas under övervägande.

Undantag från skattskyldighet. Månadsbiljetter och liknande. Rabattkort.

Av taxetekniska skäl torde det vara omöjligt att göra lättnader i skattskyldigheten beroende av rent subjektiva omständigheter. De resande, varom nu är fråga, begagna sig emellertid i övervägande antalet fall av vissa särskilda biljettslag. Dessa kunde följaktligen för vinnande av ifrågavarande syfte fritagas från skatt. Trafikanter, som dagligen befara viss sträcka, köpa så gott som undantagslöst biljetter, berättigande till ett obegränsat antal resor under viss tidsperiod, vanligen kalendermånad. De åter, som måste i större omfattning företaga resor till olika orter, torde merendels innehava rabattkort, som berättiga till inköp av biljetter till halvt pris. Sådana kort betinga för nävarande ett pris av, om kortet avser resa i 2 och 3 klass, 250 kronor, och, om kortet avser resa i samtliga klasser, 500 kronor, allt per år.

Såsom skäl mot den ifrågasatta anordningen kan beträffande de för viss period gällande biljetterna visserligen anföras, att desamma i synnerhet vid statens järnvägar tillhandahållas för priser, som innebära en mycket av-

sevärd nedsättning av de ordinarie biljettpriserna. En fördyring av resekostnaderna i detta fall skulle emellertid gå ut över en grupp trafikanter, som till betydande del utgöres av personer i blygsamma ekonomiska omständigheter, och den skulle möjligen även få vissa icke önskvärda återverkningar å bosättningsförhållandena. De sakkunniga hava därför funnit övervägande skäl tala för skattefrihet beträffande detta slag av biljetter. Härav följer dock icke utan vidare, att sådana biljetter böra beredas en undantagsställning även vid en av järnvägsekonomiska skäl påkallad taxehöjning.

Jämväl i fråga om rabattkortet hava de sakkunniga stannat för att förorda skattefrihet. Avgörande har därvid varit, att kortet huvudsakligen begagnas av handelsresande och att dessa för närvarande arbeta under tryckta förhållanden.

Ur statsfinansiell synpunkt skulle verkningarna av de nu föreslagna undantagen icke bliva av alltför stor betydelse. Försäljningen av månadsbiljetter inbringade sålunda under 1941 ett bruttobelopp av omkring 4 miljoner kronor vid statens järnvägar och ungefär samma belopp vid de enskilda järnvägarna. Under samma tid såldes c:a 6,000 rabattkort, motsvarande en bruttoinkomst av omkring 2 miljoner kronor.

Cykel-
biljetter.

De under senare tid företagna inskränkningarna i buss- och järnvägstrafiken hava fått till följd, att resande i väsentligt ökad omfattning under färd till eller från arbetsplatsen medhava cykel å tåget. Tidigare har kanske i sådana fall den resande anlitat buss eller järnväg både till och från arbetsplatsen. Då nu till följd av inskränkningarna lämplig förbindelse finnes endast i ena riktningen, företages färden i andra riktningen med cykel. Samma skäl, som föranlett de sakkunniga att föreslå undantag från skattskyldighet beträffande månadsbiljetterna, tala för att befordran av cykel under angivna förhållanden blir skattefri. Ifrågavarande transporter avse tydligen som regel endast kortare sträckor. Emellertid torde de cykeltransporter, som i övrigt förekomma å sådana sträckor, oftast hava till syfte att bereda invånarna i de större samhällena möjlighet att för en ringa kostnad komma ut i skog och mark. Med hänsyn härtill bör enligt de sakkunnigas mening skatt icke i något fall utgå å avgiften för befordran av cyklar å sträckor av högst 50 kilometer, vilken avgift för närvarande utgör 75 öre. Då sparkstöttingar i taxehänseende likställas med cyklar, torde för enkelhetens skull motsvarande skattefrihet medgivas beträffande dem.

Sitt- och
liggplats-
biljetter
m. fl. Fri-
biljetter.

Förutom i ovan angivna fall torde av praktiska skäl undantag från skattskyldighet böra göras i fråga om vissa biljettslag och avgifter av ringa ekonomisk betydelse, såsom sitt- och liggplatsbiljetter, plattformsbiljetter, beställnings- och avbeställningsavgifter m. m. Även beträffande de fribiljetter, som av järnvägsförvaltningarna utdelas huvudsakligen till personalen, vilja de sakkunniga förorda skattefrihet. Principiella skäl tala här visserligen för skattskyldighet men biljetterna utnyttjas i så olika omfattning och användas under så skiftande förhållanden, att uppbörderna och redovisningen av skatten i dessa fall skulle medföra ett orimligt arbete i förhållande till skattebeloppets ringa storlek.

Undantag från skattskyldighet kan vidare ifrågasättas för transporter, som utföras för statens räkning. Särskilt beträffande de omfattande transporter, för vilka avgifterna utgå enligt gällande militärtaxa, kan det förefalla vara onödigt, att skatt erlägges till trafikföretagen för att därefter redovisas tillbaka till statsverket. Då frågan emellertid till sin huvudsakliga innebörd synes vara en bokföringsfråga och det skulle vålla järnvägarna stort besvär att hålla ifrågavarande avgifter åtskilda från andra hithörande avgifter, torde det vara mest praktiskt, att något undantag för statliga transporter icke göres i förevarande avseende.

Transporter
för statens
räkning.

Som ovan framhållits, äro järnvägarna understundom utsatta för en stark konkurrens från andra trafikmedel. Där parallelltrafik förekommer mellan järnväg, å ena, samt buss eller spårväg, å andra sidan, vilket ofta är fallet i närheten av städer och andra större samhällen, torde förhållandena ej sällan vara sådana, att järnvägsföretagen anse sig icke kunna höja taxorna, oaktat de måste avstå en del av trafikavgifterna i skatt. I fall, då kompensation härför icke kan erhållas genom ökade inkomster å andra sträckor, kommer skatten tydligen att få bäras av företagen själva. För en del förorts- och lokalbanor, som drivas utan samband med fjärrtrafik, kan detta komma att innebära en alltför kännbar belastning. Undantag från skattskyldighet bör beträffande trafiken å sådana banor kunna medgivas efter framställning av företagen och efter prövning av omständigheterna i varje särskilt fall. Denna prövning torde böra ankomma på Kungl. Maj:t. Även andra fall, än de nu nämnda, kunna tänkas, då rätt för Kungl. Maj:t att medgiva undantag från skattskyldighet skulle vara av betydelse. De sakkunniga åsyfta härvid närmast en del förortsbanor, som visserligen i vederbörande koncessioner betecknats såsom järnvägar men som i allt väsentligt likna spårvägar.

Rätt för
Kungl. Maj:t
att medgiva
undantag
från skatt-
skyldighet.

I fråga om sättet för skattens uttagande kunna olika metoder komma till användning. Skatten kan sålunda uppbäras genom stämpelbeläggning av biljetterna eller försäljning av särskilda skattekvitton. En annan metod är, att skatten inberäknas i biljettpriset. I sistnämnda fall får järnvägsföretaget efter utgången av viss period avgiva deklaration till uppbördsmyndigheten rörande intäkterna av den skattepliktiga trafiken och inleverera skatten såsom en viss procent av dessa intäkter.

Uppbörd och
redovisning.

Såsom fördelar med ett stämpel- eller skattekvittosystem må framhållas, att den resande genom stämpelbeläggningen eller skattekvittot får en påminnelse om anledningen till avgiftsökningen, att taxorna icke behöva ändras samt att skatten lätt kan avvecklas. Metoden förorsakar emellertid ett betydande merarbete för personalen såväl vid biljettförsäljningen som vid redovisningen med därav följande ökade kostnader och försvårad kontroll. Den skulle även medföra tidsutdräkt för trafikanterna.

Inberäknas skatten i biljettpriset, måste tydligen taxorna omräknas för att järnvägarna icke genom skattebeloppets avstående skola lida någon minsk-

ning i sina hittillsvarande inkomster. Omräkningen av taxorna är emellertid i detta fall ett engångsarbete av icke alltför omfattande art och ur redovisnings- och kontrollsynpunkt är metoden synnerligen enkel. De särskilda biljettförsäljarna behöva under arbetet icke tänka på skatten och denna kommer att automatiskt redovisas till järnvägarnas kontrollkontor.

Efter övervägande av de olika synpunkter, som sålunda anförts på frågan, hava de sakkunniga funnit det vara lämpligast, att skatten inberäknas i biljettpriset. De sakkunniga hava därvid ansett sig böra fästa ett visst avseende även vid att denna metod tillämpats i fråga om den allmänna omsättningsskatten.

Den skatt, som belöper å trafiken vid statens egna järnvägar, torde av järnvägsstyrelsen kunna direkt inlevereras till statsverket. I fråga om skatten å trafiken vid de enskilda järnvägarna synes järnvägsstyrelsen vara den lämpligaste uppbördsmyndigheten. Styrelsen besitter särskilda förutsättningar för att kunna bedöma järnvägarnas bokföring och har tillgång till en tränad kontrollpersonal. Till ledning för fastställandet av skattskyldigheten bör det åligga de enskilda järnvägarna att till järnvägsstyrelsen avgiva deklaration angående inkomsterna av den skattepliktiga trafiken. Vidare bör styrelsen äga meddela de föreskrifter, som kunna finnas erforderliga för kontrollen över skattens behöriga utgörande.

En skatt av ifrågakvarande slag bör av naturliga skäl inlevereras inom relativt kort tid efter det skattskyldigheten inträtt. De sakkunniga få därför föreslå, att inbetalningen sker månadsvis. Då järnvägarnas bokföring understundom icke hinner avslutas förrän efter något mer än ett par månader, torde den tidsfrist, inom vilken skatten skall erläggas, lämpligen böra bestämmas till tre månader efter vederbörande kalendermånads utgång.

*Taxe-
höjningens
genomförande.*

Införandet av en trafikskatt nödvändiggör som nämnts en höjning av järnvägstaxorna. Därvid kan man förfara på olika sätt. Ett tillvägagångssätt vore att nya zontaxor utarbetades efter ändrade grunder, så att avsedd inkomstökning vunnes. Praktiska skäl tala emellertid mot en sådan lösning av frågan. Särskilt må framhållas, att under nuvarande förhållanden tid efter annan behov kan uppkomma av taxehöjningar. Att för varje gång omarbete zontaxorna skulle vara förenat med onödigt stort besvär.

Taxehöjningen skulle vidare kunna verkställas så, att zontaxorna lämnades orubbade till sin uppbyggnad men priset per zon höjdes. Zonpriset för enkel biljett i 3 klass bör emellertid såsom nu är fallet vara jämnt delbart med 40 för att avrundning av biljettavgifterna icke skall behöva ske i fråga om kvartszoner och biljetter till halvt pris. En höjning efter annan procentsats än 25 eller multipler därav ger till resultat ett ojämnt zonpris och måste därför av praktiska skäl avbjas.

Slutligen kan det enligt grundtaxan uträknade priset per biljett ökas med önskat procenttal. Denna metod, som ger en i stort sett likformig höjning på alla avstånd, torde vara den lättast framkomliga och förordas av de sakkunniga. För att de vanligaste biljettavgifterna skola sluta på ur expeditionssyn-

punkt lämpliga siffror, böra avgifterna i detta fall efter tillägget — i likhet med vad som skedde vid taxehöjningen den 1 juli 1940 — avrundas uppåt i 10-tal ören.

Om skatten skall utgå med 10 procent å bruttopriserna måste de nuvarande biljettpiserna höjas med något mer än 10 procent — närmare bestämt 11.1 procent — för att icke den järnvägarna tillfallande delen därav skall bli mindre än för närvarande. Vissa erinringar kunna emellertid göras mot att höjningen verkställas på grundval av nu gällande avgifter. Vid taxeändringen den 1 juli 1940 avrundades, såsom nyss nämnts, avgifterna uppåt till 10-tal ören. Ytterligare en avrundning i samband med den nu ifrågasatta höjningen skulle för de lägsta avgifterna få till följd en oproportionerligt stor ökning. Till belysande härav må följande exempel anföras. En biljett, som före den 1 juli 1940 kostade 30 öre, höjdes då med 10 procent till 33 öre, vilket avrundades till 40 öre; en ny höjning med 11.1 procent skulle giva till resultat en avgift på något mer än 44 öre och efter avrundning 50 öre. Grundtaxan, d. v. s. den före den 1 juli 1940 gällande taxan, skulle därmed hava höjts c:a 67 procent.

För undvikande av nyssberörda olägenhet synes man vid höjningen böra utgå från grundtaxan, varigenom endast en avrundning behöver vidtagas. Den erforderliga höjningen utgör i så fall i princip 22.2 procent. Till belysande av verkningarna av en sådan höjning få de sakkunniga hänvisa till följande sammanställning.

Sammanställning, utvisande verkningarna av en procentuell höjning samt avrundning uppåt till 10-tal öre av ett antal avgifter för enkla biljetter i 3 klass vid statens järnvägar.

Avstånd km.	Grundtaxa före 1/7 1940	Nuvarande taxa (grund- + 10 %)	Grundtaxa + 22.2 %	Avgift enligt kol. 4 minskad med 10 %	Grundtaxa + 25 %	Avgift enligt kol. 6 minskad med 10 %
1	2	3	4	5	6	7
1— 6	0.30	0.40	0.40	0.36	0.40	0.36
7— 8	0.40	0.50	0.50	0.45	0.50	0.45
9— 10	0.50	0.60	0.70	0.63	0.70	0.63
11— 12	0.60	0.70	0.80	0.72	0.80	0.72
13— 14	0.70	0.80	0.90	0.81	0.90	0.81
15— 16	0.80	0.90	1.00	0.90	1.00	0.90
17— 18	0.90	1.00	1.10	0.99	1.20	1.08
19— 20	1.00	1.10	1.30	1.17	1.30	1.17
49— 52	2.60	2.90	3.20	2.88	3.30	2.97
53— 56	2.80	3.10	3.50	3.15	3.50	3.15
57— 60	3.00	3.30	3.70	3.33	3.80	3.42
61— 64	3.20	3.60	4.00	3.60	4.00	3.60
185—192	9.60	10.60	11.80	10.62	12.00	10.80
193—204	10.00	11.00	12.30	11.07	12.50	11.25
205—216	10.40	11.50	12.80	11.52	13.00	11.70
217—228	10.80	11.90	13.20	11.88	13.50	12.15

Såsom av sammanställningen framgår, får en förhöjning av grundtaxan med 22.2 procent i fråga om de kortaste avstånden till resultat oförändrade biljettpriser, i vilka fall järnvägarna följaktligen få vidkännas en inkomstminskning. Beträffande några andra avstånd är prisförhöjningen icke fullt tillräcklig för att täcka skatten. Såväl på grund härav som till följd av den väntade minskningen i trafiken torde i själva verket en höjning med 22.2 procent bliva otillräcklig, om järnvägarna skola bibehållas vid sina nuvarande inkomster av persontrafiken. Då det är angeläget, att järnvägarna icke genom trafikskattens införande tillskyndas någon förlust, synes höjningen böra ske efter ett något högre procenttal än det nyss angivna eller lämpligen 25 procent. Beträffande några få avgifter har någon provisorisk höjning icke skett utan tillämpas fortfarande den ordinarie taxan. I dessa fall föreslå de sakkunniga, att höjning nu sker med hälften av vad nyss sagts eller 12.5 procent.

Från regeln att taxehöjningen skall ske efter procentuell grund torde undantag böra göras beträffande tilläggsavgifterna för tillträde till statens järnvägars snälltåg och sovplatsavgifterna. Med hänsyn till de förhållanden, varunder uppbörderna ofta sker — t. ex. på tåg under pågående färd — är det av särskild vikt, att prissättningen blir så enkel som möjligt. Avgifterna, som för närvarande utgå i hela kronor, böra följaktligen icke fastställas till alltför ojämna belopp, varigenom växlingen skulle försvåras och den enkla relationen mellan biljettpriserna i de olika klasserna brytas. Detta skulle emellertid knappast kunna undvikas vid en procentuellt genomförd taxehöjning. Det synes vidare ifråga om sovvagnsavgifterna önskvärt, att höjningen verkställes efter något strängare grunder än eljest. Dessa avgifter avse nämligen en mera lyxbetonad och för järnvägarna kostsam trafik och en begränsning därav är i nuvarande situation önskvärd. De nu anförda synpunkterna tala för en höjning av de ordinarie avgifterna med vissa bestämda belopp.

Det må i detta sammanhang framhållas, att de snälltågs- och sovvagnsavgifter, varom här är fråga, praktiskt taget förekomma endast vid statens järnvägar. En extra ökning av trafikavgifterna utöver vad som i allmänhet föreslagits kommer följaktligen staten till godo oberoende av huruvida den får formen av en skärpt beskattning eller en särskild taxehöjning. Då det är angeläget, att trafikskatten utformas på enklast möjliga sätt, synes en taxehöjning vara att föredraga beträffande nu ifrågavarande trafik.

Med beaktande av de ovan anförda synpunkterna hava de sakkunniga funnit avgifterna för snälltågsbiljetterna och sovplatsbiljetterna vid statens järnvägar böra fastställas till de belopp, som framgå av följande tablåer.

Tilläggsavgift för tillträde till snälltåg.

	enl. ord. taxan kr.	fr. o. m. den 1 juli 1940 kr.	enl. sakkun- nigas förslag kr.
1 klass	4.50	6.—	7.50
2 »	2.25	3.—	3.75
3 »	1.50	2.—	2.50

Tilläggsavgift för plats i sovvagn.

	enl. ord. taxan kr.	fr. o. m. den 1 juli 1940 kr.	enl. sakkun- nigas förslag kr.
1 klass	20.—	24.—	28.—
2 »	10.—	12.—	14.—
3 »	5.—	6.—	7.—

Jämväl beträffande avgifterna för befordran av cyklar å längre sträckor än 50 kilometer få de sakkunniga föreslå en något kraftigare höjning, än som skulle följa av det procentuella tillägget med 25 procent å den ordinarie taxan. Detta torde få anses motiverat med hänsyn till det besvär och de kostnader, som cykeltransporterna — särskilt i fjärrtrafik — vålla järnvägarna. För likformighetens skull torde motsvarande ökning böra ske för sparkstöttingar, som i taxehänseende jämföras med cyklar.

Såväl statens järnvägar som enskilda järnvägsföretag bedriva i betydande omfattning trafik med bussar. Järnvägarnas busslinjer löpa understundom parallellt med järnvägslinjerna och det förekommer, att trafiken å viss sträcka upprätthålles växelvis med tåg och buss. Därvid tillämpas ej sällan samma avgifter för båda trafikmedlen. En höjning av järnvägsavgifterna kan i sådana fall, om den icke motsvaras av en ökning beträffande bussavgifterna, få till följd en omflyttning av trafiken från järnväg till buss. Då ett sådant resultat särskilt i nuvarande läge uppenbarligen bör undvikas, förutsätta de sakkunniga, att i fall, då länsstyrelse har att fastställa bussavgifterna, länsstyrelsen icke skall motsätta sig en erforderlig jämkning.

Särskilt i nu rådande läge är det uppenbarligen förenat med svårigheter att verkställa en tillförlitlig beräkning av den inkomst, som skulle tillföras statsverket genom den föreslagna trafikskatten. Under förutsättning att trafiken blir av samma omfattning som under 1941 skulle emellertid skatten inbringa i runt tal 17 miljoner kronor från statens järnvägar och 5 miljoner kronor från de enskilda järnvägarna eller sammanlagt 22 miljoner kronor. Genom det sätt, på vilket taxehöjningen genomföres, skulle dessutom statens järnvägar och därmed statsverket tillföras en merinkomst, som beräknats till omkring 4 miljoner kronor. Då såsom ovan framhållits taxehöjningen kan antagas medföra en viss minskning av trafiken, torde man i verklig-

Järnvägarnas
bussstrafik.

Inkomst-
beräkning.

heten få räkna med något lägre siffror än de nyss angivna även om någon ändring i det allmänna läget på transportmarknaden icke inträffar.

*Författnings-
förslag m. m.*

Efter de riktlinjer, som sålunda angivits, hava de sakkunniga utarbetat *dels* förslag till förordning om trafikskatt, *dels* förslag till ändringar i taxan för transporter å statens järnvägar, *dels* förslag till föreskrifter angående provisorisk höjning av befodringsavgifterna vid vissa enskilda järnvägar, *dels ock* förslag till ändringar i militärtaxan.

Förslagen jämte detaljmotivering torde få såsom bilagor A—E fogas vid betänkandet.

Av undertecknad K. Hj. Lundqvist avgiven särskild mening bifogas därjämte.

Stockholm den 18 april 1942.

NILS WOHLIN.

HJ. LUNDQVIST.

R. LUNDQVIST.

A. THORSELL.

K. Wulff.

Särskilt yttrande

av ledamoten *Hj. Lundqvist*.

Enligt min uppfattning borde hänsyn till de enskilda järnvägarnas särskilda förhållanden ha föranlett de sakkunniga att icke förorda någon persontrafikskatt för dessa järnvägars vidkommande. En given följd härav hade — alltjämt enligt mitt förmenande — blivit att någon persontrafikskatt över huvud ej behövt införas; de statliga järnvägarnas driftsöverskott kommer ju statskassan tillgodo oberoende av redovisningsformen.

Vad jag avser med de enskilda järnvägarnas särskilda förhållanden kan utläsas redan ur det till grund för de sakkunnigas utredning föreliggande uttalandet av departementschefen. I detta uttalande anmärkes nämligen, att någon taxehöjning för statsjärnvägarnas vidkommande icke kan anses påkallad ur affärsmässig synpunkt — men något motsvarande omdöme om de enskilda järnvägarna har departementschefen ej avgivit och ej heller kunnat avgiva, när å departementschefens bord ligger under behandling en framställning från Svenska Järnvägsföreningen, i vilken föreningen å de enskilda järnvägarnas vägnar förklarar taxeökningar affärsmässigt påkallade. Visserligen har departementschefen förklarat, att denna järnvägsföreningens framställning bör »upptagas till behandling först i ett senare sammanhang» och väl har i remissyttranden över framställningen anmärkts, att de enskilda järnvägsföretagen inbördes kunde antagas förete sådana olikheter ifråga om sina ekonomiska förhållanden, att taxefrågan för varje järnvägsföretag borde behandlas med beaktande av det företags särskilda förhållanden, men oavsett vad som sålunda förekommit bör man enligt min mening knappast kunna undgå att redan i nu förevarande sammanhang uppmärksamma, att frågan om taxehöjningar vid enskilda järnvägar snarast måste erhålla aktualitet.

Från mina utgångspunkter hade jag därför funnit önskvärt, att de av de sakkunniga föreslagna taxehöjningarna — mot vilkas utformning jag ej har någon erinran — icke förknippats med tillskapandet av en särskild trafikskatt. Det statsfinansiella behovet borde ha funnits tillgodosett med vad som genom taxehöjningarna skulle komma att inflyta från statens järnvägar jämte vad de vinstgivande enskilda järnvägarna skulle komma att leverera i ökade skatter av redan förefintliga slag. Detta hade naturligen föranlett något mindre skatteintäkter än genom den av de sakkunniga förordade trafikskatten. Men skillnaden skulle med utgångspunkt från de sakkunnigas beräkningar knappast ha kommit att överskrida 3 miljoner kronor per år.

Med den av mig sålunda förordade ordningen hade åtskilliga fördelar varit förknippade. De enskilda järnvägarnas behov av taxeökningar hade redan i nu förevarande sammanhang delvis blivit tillgodosett, varigenom man åtminstone tills vidare undvikit att befrämja en utveckling mot större skilljaktighet mellan statens järnvägars och de enskilda järnvägarnas taxor — en utveckling, vars vådor med skärpa understrukits redan av dåvarande kommunikationsministern vid behandlingen av taxefrågan i konselj den 27 september 1924. Ur en särskild synpunkt hade samma förhållande tjänat näringslivet till nytta, nämligen genom att de enskilda järnvägarnas krav på förhöjda taxor i godstrafik icke bibehållits vid den styrka, varmed kravet nu framförts. Slutligen hade man undvikit att utan trängande nödvändighet införa en extraordinär beskattningsform, mot vilken i och för sig starka invändningar kunna framföras. Bland dessa invändningar vill jag erinra om att skatten på ett irrationellt sätt drabbar järnvägarna och lämnar övriga kommunikationsmedel oberörda. Vidare måste skatteformen medföra tidsödande och kostbart sårarbete för uppbörd och kontroll, och slutligen — sist men icke minst väsentligt — läser trafikskatten liksom flertalet extraordinära skatter komma att visa sig svår att avlösa, även sedan de förhållanden upphört, vilkas förhandenvaro motiverat skatteformens införande.

Av nu angivna skäl har jag för min del ansett, att de sakkunniga bort till Kungl. Maj:ts prövning framlägga sitt i betänkandet innefattade förslag med uteslutande av förslaget om trafikskatt och vad därmed sammanhänger.

Stockholm den 18 april 1942.

HJ. LUNDQVIST.

Bilaga A.

Förslag
till
förordning om trafikskatt.

1 §.

För trafik å järnväg, som mot avgift upplåtes till allmänt begagnande, skall enligt vad nedan sägs till staten erläggas särskild skatt (*trafikskatt*).

Såsom järnväg skall enligt denna förordning anses jämväl statens järnvägars billinje Övertorneå—Pajala.

2 §

1 mom. Trafikskatt utgår, med undantag varom i 2 mom. förmåles, å avgift för befordran av personer, resgods — cyklar och sparkstöttingar däri inbegripna — expressgods samt hundar och andra djur, vilka fraktdebiteras såsom resande eller resgods.

2 mom. Trafikskatt utgår icke å avgift för månadsbiljett eller liknande för viss period gällande biljett, å avgift för rabattkort eller å avgift för befordran å sträcka icke överstigande 50 kilometer av sparkstötting eller ensitsig, tvåhjulig cykel utan motor.

3 §.

Kungl. Maj:t må, då särskilda skäl därtill äro, förordna om undantag från skattskyldighet beträffande trafiken vid viss järnväg eller järnvägsdel.

4 §.

Trafikskatt utgår med tio procent av den skattepliktiga befordringsavgiften.

5 §.

Skatten erlägges av järnvägens innehavare.

Med järnvägs innehavare förstås i denna förordning, såvitt angår staten tillhörig järnväg, järnvägsstyrelsen samt, såvitt angår enskild järnväg, koncessionsinnehavaren eller, där driften är åt annan överlåten, denne.

6 §.

På trafiken vid statens järnvägar belöpande skatt skall av järnvägsstyrelsen för varje kalendermånad senast inom tre månader efter månadens utgång insättas å statsverkets checkräkning i riksbanken för statskontorets räkning.

7 §.

Innehavare av enskild järnväg, vid vilken skattepliktig trafik förekommer, skall för varje kalendermånad, senast inom tre månader efter månadens ut-

gång till järnvägsstyrelsen avlämna en på tro och heder avgiven uppgift angående de skattepliktiga befordringsavgifterna.

Samtidigt med insändandet av uppgift, som i första stycket sägs, skall järnvägsinnehavaren inbetala enligt uppgiften upplupen skatt genom insättning å järnvägsstyrelsens postgirokonto.

Till järnvägsstyrelsen enligt andra stycket inbetald skatt skall senast inom en vecka efter utgången av den för skattens erläggande stadgade tiden insättas å statsverkets checkräkning i riksbanken för statskontorets räkning.

8 §.

Erlägges på trafiken vid enskild järnväg belöpande skatt icke inom föreskriven tid, må på framställning av järnvägsstyrelsen utmätning omedelbart verkställas för skattens uttagande.

9 §.

Järnvägsstyrelsen skall utöva erforderlig kontroll över skattens behöriga utgörande.

Innehavare av enskild järnväg är pliktig att ställa sig till efterrättelse de föreskrifter, som järnvägsstyrelsen för vinnande av sådan kontroll meddelar, och att vid anfordran hålla sina räkenskaper tillgängliga för granskning av styrelsen eller av denna utsedd tjänsteman.

10 §.

Järnvägsstyrelsen må vid vite förelägga innehavare av enskild järnväg att fullgöra vad honom åligger enligt denna förordning eller med stöd därav meddelade föreskrifter.

11 §.

Har någon uppsåtligen i uppgift, som avses i 7 §, lämnat oriktigt meddelande och har därav föranletts, att skatt icke utgått eller att skatt utgått med mindre belopp än som bort utgå, böte högst fem gånger det belopp, som undandragits statsverket. Vid synnerligen försvårade omständigheter må till fängelse i högst sex månader dömas.

Har någon genom grov vårdslöshet gjort sig skyldig till förfarande, som i första stycket sägs, vare straffet böter, högst två gånger det belopp, som undandragits statsverket.

12 §.

Böter och viten, som utdömas enligt denna förordning, tillfalla Kronan.

13 §.

Kungl. Maj:t äger utfärda för tillämpningen av förordningen erforderliga föreskrifter.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1942.

*Bilaga E.***Detaljmotivering.**

Begreppsmässigt är skillnaden mellan järnväg och spårväg icke stor och det kan i vissa fall vara svårt att av en anläggnings yttre gestaltning eller av den där förekommande trafiken bedöma, huruvida anläggningen är av ena eller andra slaget. Avgörande i det avseende, varom nu är fråga, torde enligt de sakkunnigas mening böra vara, huru anläggningen karakteriseras i den därför meddelade koncessionen. Härigenom erhålles en klar gräns för förordningens tillämplighetsområde. Skulle gränsdragningen i något fall leda till ett sakligt icke tillfredsställande resultat, bör rättelse kunna vinnas genom att Kungl. Maj:t gör bruk av rätten att meddela undantag från skattskyldighet beträffande viss trafik. Att trafikskatt bör utgå allenast i fråga om anläggningar, som äro upplåtna till allmänt begagnande, torde vara tydligt.

Då den av statens järnvägar å linjen Övertorneå—Pajala bedrivna buss-
trafiken i taxehänseende fullständigt jämställts med järnvägstrafik, har det syntts de sakkunniga konsekvent, att den även i beskattningshänseende likställes med sådan trafik.

Förslaget till bestämmelser angående provisorisk höjning av taxorna vid vissa enskilda järnvägar avser endast de till Svenska Järnvägsföreningen anslutna järnvägarna. I fråga om de utanför föreningen stående enskilda järnvägarna, vilka alla äro av ringa ekonomisk betydelse, torde taxehöjningar få bero på prövning av Kungl. Maj:t i varje särskilt fall efter framställning av vederbörande järnvägsförvaltning.

Ur olika synpunkter är det angeläget, att den föreslagna beskattningen genomföres så snart som möjligt. De sakkunniga få därför föreslå, att förordningen om trafikskatt och bestämmelserna om taxeändringarna träda i kraft redan den 1 juli 1942.