

Nr 255.

Av herr **Ljungberg**, i anledning av *Kungl. Maj:ts förslag om trafikskatt.*

Bland inkomst- och driftbudgeten har i årets statsverksproposition upptagits trafikskatt med ett belopp av 28 milj. kr. 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 befodringsavgiften. 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 nämnvärda 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. Under budgetåret 1946/47 måste det antagas att detta uppsving i accelererat tempo kommer att fortsätta genom ökad tillgång på fordon och bilringar. Det kan erinras om att statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet i statsverkspropositionen förklarar sig anse, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppskattning av ökningen i vägtrafik-

intensiteten under budgetåret 1946/47 till 50 % i förhållande till år 1945 icke ligger i överkant. Jämväl flygtrafiken inom landet har redan nått en hög intensitet och måste antagas inom den närmaste tiden ytterligare ökas.

De skäl, som åberopades till stöd för den ensidiga trafikskattens införande, kunna således icke läggas till grund för bedömandet av förhållandena under budgetåret 1946/47. Det framstår som en synnerligen viktig angelägenhet, att man inför den utveckling, som redan skett och som inom den närmaste tiden är att emotse, snarast möjligt åstadkommer i skattehänseende likartade förhållanden för alla slags trafikmedel. I all synnerhet synes det viktigt att järnvägstrafiken icke under nu rådande förhållanden särbeskattas. Det är nämligen att märka att denna trafik i den mån den icke är elektrifierad för sin drivkraft är hänvisad till så dyrbara eller svåråtkomliga bränslen som ved och kol.

Det vore naturligtvis mest önskvärt att nu utgående trafikskatt helt och hållet kunde avskaffas. För den händelse emellertid att det inkomstbortfall, detta skulle innebära, befinnes icke kunna på annat sätt lämpligare täckas synes böra övervägas att införa en *allmän* trafikskatt, som oavsett trafikmedlets art efter likformiga grunder uttoges vid befordran av det slag, som nu vid järnvägstrafik är föremål för särskild trafikskatt. Uppenbarligen borde vid dylik allmän trafikskatt skattesatsen så avpassas, att inflytande skattebelopp sammanlagt från ifrågakommande trafikmedel kunde beräknas bliva lika stort som det i statsverkspropositionen för den särskilda trafikskatten förutsatta beloppet 28 milj. kr.

På grund av det anförda hemställer jag,

att vad ovan anförts måtte vinna beaktande vid riksdagens beslut angående i årets statsverksproposition föreslagen trafikskatt.

Stockholm den 23 januari 1946.

Martin Ljungberg.