

Nr 23.*Bevillningsutskottets betänkande i anledning av väckta motioner om avskaffande av trafikskatten m. m.*

(1:a avd.)

Till bevillningsutskottet ha hänvisats följande, av utskottet till behandling i ett sammanhang upptagna motioner, nämligen:

1) motionen nr 162 i andra kammaren av herr *Ljungberg*, vari hemställts, att riksdagen på sätt i motionen föreslagits måtte besluta att trafikskatt icke skulle uttagas från och med den 1 juli 1947; samt

2) de likalydande motionerna nr 89 i första kammaren av herr *Norling* m. fl. och nr 163 i andra kammaren av herr *Jansson* i Örebro m. fl., vari hemställts, 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 måtte sänkas med samma belopp, varmed de höjdes vid skattens införande.

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för de i motionerna framställda yrkandena, får utskottet, i den mån redogörelse härför icke lämnas i det följande, hänvisa till motionerna.

Genom beslut av 1942 års riksdag infördes en ny skatt, benämnd trafikskatt. Skatten utgår enligt de grunder, som angivas i förordningen den 19 juni 1942 om trafikskatt (nr 375), vilken förordning trätt i kraft den 1 juli 1942. Frånsett vissa från skattskyldighet undantagna avgifter (3 § nämnda förordning) utgör trafikskatten 10 procent av befodringsavgiften för personer och resgods, cyklar och sparkstöttingar däri inbegripna, samt hundar och andra djur, för vilka frakt erlægges såsom för resande eller resgods.

Under budgetåret 1942/43 lämnade trafikskatten en behållen inkomst av 19,93 miljoner kronor, vilket belopp med hänsyn till de meddelade bestämmelserna om skattens inlevererande till statsverket torde hava motsvarat allenast omkring tre fjärdedelar av skattebeloppet för helt år. Under budgetåret 1943/44 inflöt ett belopp av 28,17 miljoner kronor, under budgetåret 1944/45 ett belopp av 29,01 miljoner kronor och under budgetåret 1945/46 ett belopp av 28,89 miljoner kronor.

I riksstaten för budgetåret 1946/47 är trafikskatten upptagen med 28 miljoner kronor och i årets statsverksproposition med 30 miljoner kronor.

I en vid 1946 års riksdag väckt motion, II: 255 av herr *Ljungberg*, anfördes bland annat följande. Bland inkomsterna å driftbudgeten hade i 1946

års statsverksproposition upptagits trafikskatt med ett belopp av 28 miljoner kronor. Denna skatt hade uttagits från och med ingången av budgetåret 1942/43 och drabbade genom sin konstruktion ensidigt järnvägstrafiken. Denna konstruktion hade kunnat anses försvarlig under de förhållanden, som dittills varit rådande. Sedan tillgången på flytande bränslen blivit så god, att några nämnvärda restriktioner beträffande försäljningen därav icke längre förekomme, hade förutsättningarna för upprätthållandet av den ensidiga beskattningen av järnvägstrafiken i ett viktigt hänseende redan bortfallit. Det framstode som en synnerligen viktig angelägenhet, att man inför den utveckling, som redan skett och som inom den närmaste tiden vore att emotse, snarast möjligt åstadkomme i skattehänseende likartade förhållanden för alla slags trafikmedel. I all synnerhet vore det viktigt, att järnvägstrafiken, som i den mån den icke vore elektrifierad vore hänvisad till så dyrbara eller svåråtkomliga bränslen som ved och kol, icke under nu rådande förhållanden särbeskattades. Det vore naturligtvis mest önskvärt, att nu utgående trafikskatt helt och hållet kunde avskaffas. För den händelse emellertid att det inkomstbortfall, detta skulle innebära, befundes icke kunna på annat sätt lämpligare täckas, syntes böra övervägas att införa en *allmän* trafikskatt, som oavsett trafikmedlets art efter likformiga grunder uttoges vid befördran av det slag, som nu vid järnvägstrafik vore föremål för särskild trafikskatt. Motionären hemställde, att vad han anfört i motionen måtte vinna beaktande vid riksdagens beslut angående i statsverkspropositionen föreslagen trafikskatt.

1946 års bevillningsutskott, som upptog motionen till behandling i samband med att utskottet avgav förslag till beräkning av de särskilda bevillningarnas belopp för budgetåret 1946/47, anförde i sitt av riksdagen godkända betänkande nr 50 i hithörande delar följande:

»I motionen II: 255 har yrkats införande av en allmän trafikskatt, vilken oavsett trafikmedlets art skulle efter likformiga grunder uttagas vid befördran av det slag som nu vid järnvägstrafik är föremål för beskattning genom trafikskatt. Med anledning härav får utskottet framhålla, att det, sedan de onormala förhållanden i trafikhänseende som rått under kriget numera lättat, enligt utskottets mening måste anses önskvärt, att trafikskatten snarast kunde helt avskaffas. Då detta emellertid i nu rådande statsfinansiella läge icke låter sig göra, finner utskottet trafikskatten böra tills vidare bibehållas. Att såsom i motionen ifrågasatts vidtaga en omläggning av denna skatteform på sådant sätt, att densamma kommer att utgöra en allmän trafikskatt, kan utskottet icke förorda.»

I skrivelse till riksräkenskapsverket den 2 december 1946 rörande beräkningen av trafikskattens avkastning för budgetåren 1946/47 och 1947/48 har järnvägsstyrelsen anfört följande:

»Under förutsättning att en icke av alla kommunikationsmedel likformigt uttagen utan liksom hittills endast järnvägarna pålagd trafikskatt överhuvudtaget anses böra bibehållas längre än till utgången av nu löpande budgetår — en fråga som järnvägsstyrelsen dels av principiella skäl, dels ock med hänsyn till det relativt svaga och mot en förräntning av statsbanekapitalet ej fullt svarande överskott, som såvitt nu kan bedömas synes vara att motse för

budgetåret 1947/48, har för avsikt att snarast underställa Kungl. Maj:ts prövning — torde inkomsten av trafikskatten jämväl för sistnämnda budgetår kunna uppskattas till 29 miljoner kronor.»

I motionen II: 162 har anförts i huvudsak följande. I årets statsverksproposition föresloges, att trafikskatt skulle uttagas jämväl under budgetåret 1947/48. Enligt vad statsrådet och chefen för finansdepartementet i sitt anförande till statsrådsprotokollet angivit, hade emellertid järnvägsstyrelsen anmält, att styrelsen hade för avsikt att underställa Kungl. Maj:t frågan om trafikskattens avveckling. Motionären förutsatte att vid riksdagsbehandlingen järnvägsstyrelsens i utsikt ställda framställning i saken komme att föreligga. Redan i en vid 1946 års riksdag väckt motion hade motionären fäst uppmärksamheten vid att en ensidig beskattning av järnvägstrafiken icke vore försvarlig under normala förhållanden samt att sedan restriktionerna för försäljning av flytande motorbränsle i allt väsentligt avskaffats, förutsättningarna för upprätthållandet av den ensidiga beskattningen av järnvägstrafiken i ett viktigt hänseende bortfallit. Sedan berörda motion skrivits hade utvecklingen raskt fortgått i den i motionen angivna riktningen. Sålunda hade restriktionerna beträffande flytande motorbränsle numera helt och hållet upphört. Gummiförsörjningen hade förbättrats även om den ännu ej vore helt tillfredsställande. Antalet personbilar i trafik år 1942 hade utgjort endast omkring 36 800 stycken men vore den 1 november 1946 över 140 000 stycken. Busstrafiken hade väsentligt utökats, och tillstånd kunde nu lämnas för busslinje att tillämpa lika utförlig tidtabell som före kriget. Den järnvägsekonomiska utvecklingen torde för övrigt numera ha lett därtill, att en höjning av taxorna framstode såsom synnerligen befogad. Om trafikskattens avskaffande kompenseras genom att motsvarande belopp tillfördes järnvägarna såsom ökade inkomster av trafiken skulle 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. Järnvägarnas utgifter hade i stort sett sedan före kriget procentuellt ökat i högre grad än trafikinkomsterna. Trafikskattens avskaffande i samband med bibehållande av de taxehöjningar, som medgåvos vid införandet av denna skatteform, vore ett medel att återställa balansen.

I de likalydande motionerna I: 89 och II: 163 har anförts bland annat följande. Trafikskattens införande 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 för plats i sovvagn höjdes betydligt mera. I propositionen nr 346 vid 1942 års riksdag yttrade departementschefen, att vad statens järnvägar beträffar en taxehöjning icke torde vara påkallad ur affärsmässig synpunkt utan betingad uteslutande av nödvändigheten att i dåvarande hårt ansträngda statsfinansiella läge tillvarataga varje möjlighet till ökning av statsinkomsterna. För närvarande föreläge icke det statsfinansiella läge, som år 1942 utgjorde den enda motiveringen för trafikskattens införande. Däremot komme lättnaderna

i de restriktiva bestämmelserna för motortrafiken att aktualisera den fara för en trafikomflyttning, som icke förefunnes vid skattens införande. Järnvägarnas persontrafik hade också på senare tid fått större betydelse för folket i allmänhet än tidigare. Att även i fortsättningen fördyra järnvägsresorna med en orättvis och onödig beskattning vore ur inga synpunkter ändamålsenligt.

Utskottet.

I motionen II: 162 har yrkats att trafikskatten måtte avskaffas från och med den 1 juli 1947. Motionären har därvid förutsatt att de taxehöjningar, som medgåvos vid införandet av denna skatteform, skulle bibehållas oförändrade och att mot trafikskatten svarande belopp sålunda i fortsättningen skulle tillföras järnvägarna såsom ökade inkomster av trafiken.

I de likalydande motionerna I: 89 och II: 163 har hemställts att trafikskatten vid järnvägarna måtte avskaffas samt att taxorna för denna trafik måtte sänkas med samma belopp, varmed de höjdes vid skattens införande.

Såsom framgår av den ovan lämnade redogörelsen uttalade 1946 års bevillningsutskott i anledning av en inom andra kammaren väckt motion att det, sedan de onormala förhållanden i trafikhänseende som rått under kriget numera lättat, måste anses önskvärt att trafikskatten snarast kunde helt avskaffas. I det statsfinansiella läge, som då rådde, ansåg emellertid berörda utskott att trafikskatten tills vidare borde bibehållas. Enligt vad utskottet inhämtat har järnvägsstyrelsens tidigare omnämnda framställning om trafikskattens avskaffande numera ingivits till Kungl. Maj:t, och frågan härom är sålunda föremål för Kungl. Maj:ts uppmärksamhet. Med hänvisning därtill och med återopande av vad 1946 års bevillningsutskott anfört om betingelserna för trafikskattens avskaffande anser sig utskottet icke nu kunna tillstyrka de föreliggande motionerna.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

1) att motionen II: 162 av herr Ljungberg om avskaffande av trafikskatten icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd; samt

2) att de likalydande motionerna I: 89 av herr Norling m. fl. och II: 163 av herr Jansson i Örebro m. fl. om avskaffande av trafikskatten m. m. icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 18 mars 1947.

På bevillningsutskottets vägnar:

A. J. BÄRG.

Närvarande: se under betänkandet nr 22.

Reservat ion

av herrar *Velander* och *Björklund*.