

Nr 17.

Bevillningsutskottets betänkande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående upphävande av förordningen den 19 juni 1942 (nr 375) om trafikskatt.

I en den 16 februari 1951 dagtecknad, till bevillningsutskottet hänvisad proposition, nr 67, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogat förslag till förordning angående upphävande av förordningen den 19 juni 1942 (nr 375) om trafikskatt.

Rörande författningsförslagets lydelse får utskottet hänvisa till propositionen (s. 1).

Av statsrådsprotokollet i ärendet inhämtas bl. a. följande.

Enligt förordningen om trafikskatt skall sådan skatt utgå till staten vid befordran å järnväg, som begagnas för allmän trafik, av personer och resgods samt hundar och andra djur, för vilka frakt erlägges såsom för resande eller resgods. Skatten utgör tio procent av befodringsavgiften och erlägges av järnvägens innehavare. På trafiken vid statens järnvägar belöande skatt skall av järnvägsstyrelsen för varje kalendermånad senast inom tre månader efter månadens utgång insättas å statsverkets checkräkning i riksbanken. Innehavare av enskild järnväg har att, likaledes för varje kalendermånad senast inom tre månader efter månadens utgång, inbetala upplupen skatt till järnvägsstyrelsen, som inlevererar skatten å nyssnämnda checkräkning. Kontrollen över att skatten behörigen utgöres åligger järnvägsstyrelsen. Förordningen trädde i kraft den 1 juli 1942.

Det viktigaste motivet för införandet av trafikskatten var det stora behovet av ökade statsinkomster i det under kriget hårt ansträngda statsfinansiella läget. Samtidigt ansågs skatten vara ägnad att bidra till en i dåvarande läge önskvärd begränsning av trafiken.

I skrivelse den 2 december 1950 har *järnvägsstyrelsen* hos Kungl. Maj:t hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen besluta, att förordningen om trafikskatt skulle upphöra att gälla vid tidpunkt, som Kungl. Maj:t bemyndigades att bestämma i samband med prövningen av ett förslag om taxehöjning för statens järnvägar, vilket styrelsen ämnade framlägga, dock senast med utgången av budgetåret 1950/51. Som skäl för sin framställning har styrelsen anfört bl. a., att den funne det oriktigt att en beskattning,

för vars existens de principiella förutsättningarna numera torde få anses ha helt bortfallit, bibehölles enbart av statsfinansiella skäl. Beträffande skrivelsens innehåll i övrigt hänvisas till propositionen (s. 3—5).

Till stöd för det i propositionen framlagda förslaget har *departementschefen* anfört följande:

»Trafikskatten, vilken träffar endast person- och resgodstrafiken vid järnvägarna, infördes såsom förut angivits under kriget och motiverades främst av behovet att i dåvarande svåra statsfinansiella läge öka statsinkomsterna. Även önskemålet att i viss mån begränsa trafiken spelade in. Sedan den med järnvägstrafiken konkurrerande biltrafiken efter hand fått möjligheter att kraftigt öka, måste de erinringar, som redan i samband med tillkomsten av trafikskatteförordningen framställdes mot att särbeskatta järnvägstrafiken, anses ha vunnit i styrka. Olägenheten av denna särbeskattning framträder i särskild grad efter bortfallet av den tillfälliga skatten på bensin m. m. vid årsskiftet 1950—51. Om man icke vill utvidga den gällande skatten på järnvägstrafiken till en allmän trafikskatt, vilket jag icke nu vill ifrågasätta, är det därför önskvärt att trafikskatten avskaffas.

Frågan har fått särskild aktualitet genom de förestående taxehöjningarna vid statens järnvägar. Förslag därom är under utarbetande inom järnvägsstyrelsen, och spørsmålet kommer senare att anmälas för Kungl. Maj:t av chefen för kommunikationsdepartementet. I beräkningen i riksstatsförslaget för nästa budgetår av de särskilda inkomsttitlarna har jag räknat med (se statsverkspropositionen: Bil. 1, s. 46) att vid detta förslag till taxerevision hänsyn kommer att vid taxesättningarna tagas till de ökade driftutgifter, som följa av aktuella löne- och prisstegringar samt vissa ökade avskrivningskrav. Med beaktande av den tilltänkta taxehöjningen har jag beräknat överskottet från statens järnvägar nästa budgetår till 35 miljoner kronor eller 25 miljoner kronor mer än det av riksräkenskapsverket för denna titel beräknade beloppet.

Såsom järnvägsstyrelsen framhållit i sin skrivelse torde de enskilda järnvägarna i likhet med statens järnvägar vara nödsakade att höja sina inkomster inom den närmaste tiden. Medan åtgärden att avskaffa trafikskatten till den del denna belöper på statens järnvägar eller cirka 33 miljoner kronor i huvudsak skulle innebära endast en omDisposition av en statsinkomst, skulle den i fråga om de enskilda järnvägarnas andel, omkring 2 miljoner kronor, betyda en verklig inkomstminskning. Med hänsyn till att denna är av relativt begränsad storleksordning, måste emellertid de skäl som tala mot att bibehålla skatten tillmätas avgörande betydelse.

Jag förordar sålunda att förordningen om trafikskatt upphäves. Tidpunkten härför bör sammanfalla med höjningen av taxorna för person- och resgodstrafiken. Det är ännu icke fullt klart när det blir möjligt att genomföra denna höjning. Sannolikt kommer det att kunna ske vid något av månads-

skiftena närmast före löpande budgetårs utgång. Med hänsyn till ovissheten härutinnan torde Kungl. Maj:t böra erhålla bemyndigande att bestämma tidpunkten för förordningens upphävande.»

Utskottet. Utskottet, som icke funnit anledning till erinran mot Kungl. Maj:ts förslag, får hemställa,

att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 67, antaga det vid propositionen fogade förslaget till förordning angående upphävande av förordningen den 19 juni 1942 (nr 375) om trafikskatt.

Stockholm den 1 mars 1951.

På bevillningsutskottets vägnar:

ADOLV OLSSON.

Närvarande:

från första kammaren: herrar Sjödahl, Heüman, Franzon, Velander, Falk, Ramberg, Niklasson, Wehtje, Werner och Spetz; samt

från andra kammaren: herrar Olsson i Gävle, Sandberg, Jonsson i Skedsbygd, Orgård, Sundström, Nilsson i Kristinehamn, Persson i Svensköp, Sjölin, Kärrlander och Nilsson i Svalöv.