

Nr 67.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning angående upphävande av förordningen den 19 juni 1942 (nr 375) om trafikskatt; given Stockholms slott den 16 februari 1951.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag, föreslå riksdagen att antaga härvid fogat förslag till förordning angående upphävande av förordningen den 19 juni 1942 (nr 375) om trafikskatt.

GUSTAF ADOLF.

Per Edvin Sköld.

Förslag

till

förordning angående upphävande av förordningen den 19 juni 1942 (nr 375) om trafikskatt.

Härigenom förordnas, att förordningen den 19 juni 1942 (nr 375) om trafikskatt skall upphöra att gälla.

I fråga om trafik, som ägt rum under förordningens giltighetstid, skall vad i förordningen är stadgat äga tillämpning jämväl efter det förordningen i övrigt upphört att gälla.

Denna förordning träder i kraft å dag som Kungl. Maj:t bestämmer.

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 16 feb-
ruari 1951.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, statsråden MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, DANIELSON,
VOUGT, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG, WEIJNE,
ANDERSSON, LINGMAN, HAMMARSKJÖLD.

Efter gemensam beredning med chefen för kommunikationsdepartemen-
tet anmäler chefen för finansdepartementet, statsrådet Sköld, fråga om
avskaffande av trafikskatten samt anför därvid följande.

Såsom omnämnts i årets statsverksproposition vid beräkningen i riks-
statsförslaget av de särskilda inkomstittlarna (Bil. 1 s. 45) har järnvägs-
styrelsen i skrivelse den 2 december 1950 hemställt, att Kungl. Maj:t måtte
föreslå riksdagen besluta, att förordningen den 19 juni 1942 (nr 375) om
trafikskatt skall upphöra att gälla vid tidpunkt, som Kungl. Maj:t bemyn-
digas att bestämma i samband med prövningen av ett förslag om taxehöj-
ning för statens järnvägar, vilket styrelsen ämnade framlägga, dock senast
med utgången av budgetåret 1950/51. Jag förklarade i anslutning därtill
att jag i annat sammanhang ämnade hemställa om att i särskild proposi-
tion förslag framlades om nämnda skatts upphävande. Jag anhåller nu att
få taga upp frågan.

Enligt förordningen om trafikskatt skall sådan skatt utgå till staten vid
befordran å järnväg, som begagnas för allmän trafik, av personer och res-
gods samt hundar och andra djur, för vilka frakt erlägges såsom för resan-
de eller resgods. Skatten utgör tio procent av befodringsavgiften och er-
lägges av järnvägens innehavare. På trafiken vid statens järnvägar belö-
pande 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 ka-
lendermånad senast inom tre månader efter månadens utgång, inbetala
upplupen skatt till järnvägsstyrelsen, som inlevererar skatten å nyssnäm-
nda 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 be-
hovet av ökade statsinkomster i det under kriget hårt ansträngda stats-
finansiella läget (se prop nr 346: 1942). Samtidigt ansågs skatten vara

ägnad att bidra till en i dåvarande läge önskvärd begränsning av trafiken, varigenom den även kunde bidra till att förebygga kapitalinvesteringar, som ej vore betingade av det normala trafikbehovet.

Under den förberedande behandlingen av förslaget till den blivande förordningen restes bl. a. den invändningen att en trafikskatt å enbart järnvägstrafiken kunde få till följd en icke önskvärd överflyttning av trafiken från järnvägarna till andra trafikmedel. Föredragande departementschefen uttalade i propositionen, att också enligt hans mening allvarliga erinringar kunde göras mot en särbeskattning av järnvägstrafiken under normala förhållanden. Även om några större betänkligheter emellertid icke behövde hysas mot att i dåvarande situation införa en på så sätt begränsad trafikskatt, ville departementschefen å andra sidan icke förneka, att vissa skäl talade för att utvidga beskattningen till även andra trafikmedel. Eftersom emellertid genomförandet av en allmän trafikskatt skulle förutsätta en mera ingående och tidsödande utredning, ansågs denna fråga böra anstå tills vidare.

Sedan de onormala förhållanden på trafikmarknaden som rätt under kriget efter hand lättats, har frågan om att avskaffa trafikskatten eller att ersätta den med en allmän trafikskatt aktualiserats i olika sammanhang, bl. a. genom motioner i riksdagen och framställningar från järnvägsstyrelsen. I anledning av en vid 1946 års riksdag väckt motion uttalade bevillningsutskottet (bet. nr 50), att det måste anses önskvärt att trafikskatten kunde helt avskaffas. Då detta emellertid i då rådande statsfinansiella läge icke läte sig göra, funne utskottet trafikskatten böra tills vidare bibehållas. Att såsom i motionen ifrågasatts lägga om denna skatteform på sådant sätt, att den komme att utgöra en allmän trafikskatt, kunde utskottet icke förorda.

Trafikskatten har under de åtta budgetåren 1942/43—1949/50 tillfört staten ett belopp av sammanlagt cirka 235 miljoner kronor. Riksräkenskapsverket har beräknat att skatten under innevarande och nästa budgetår skall tillföra staten 35 miljoner kronor årligen. Enligt uppskattning av järnvägsstyrelsen belöpa härav cirka 33 miljoner kronor på trafiken vid statens järnvägar och omkring 2 miljoner kronor på de enskilda järnvägarnas trafik.

I den tidigare omnämnda framställningen den 2 december 1950 uttalar *järnvägsstyrelsen* att sedan beslut fattats om upphävande av tilläggsskatterna på bensin m. m. från och med den 1 januari 1951, styrelsen ansett sig nödsakad att på nytt taga upp trafikskattefrågan, eftersom styrelsen funne det oriktigt att en beskattning, för vars existens de principiella förutsättningarna numera torde få anses ha helt bortfallit, bibehölles enbart av statsfinansiella skäl.

Järnvägsstyrelsen lämnar härefter en redogörelse för biltrafikens expansion efter kriget och framhåller att denna varit särskilt kraftig för person-

trafiken, d. v. s. den trafik som för järnvägarnas del är belagd med trafikskatt. Av verkställda trafikräkningar framgår, att årsmedeltalet för den totala fordonstrafiken på våra landsvägar år 1949 utgjorde 152 procent av 1936 års trafik. Trafikräkningarna i mars—april 1950 visa en ökning av den totala landsvägstrafiken jämförd med motsvarande räkningstillfällen år 1949 av 17,4 procent. Vid slutet av år 1939 voro 180 717 personbilar inregistrerade. Motsvarande siffror uppgingo vid utgången av första kvartalet 1949 till 181 422 och vid utgången av juni 1950 till 213 041. Under 1950 har importen av bilar starkt ökat. Under perioden januari—september 1950 importerades 33 144 färdiga personbilar mot 4 321 under samma tid 1949. Motsvarande siffror för lastbilsimporten utgjorde 2 836 och 1 633. Denna import i förening med den ökade tillverkningen inom landet har medfört såväl ett utbyte av äldre fordon som en utvidgning av beståndet. Båda faktorerna ha bidragit till att skärpa konkurrensen på transportmarknaden.

Utvecklingen av järnvägarnas persontrafik belyses i järnvägsstyrelsens skrivelse av följande tabell (uppgifterna avse de statliga och enskilda järnvägarna sammantagna).

År	Personkm miljoner	År	Personkm miljoner
1939.....	3 565	1945.....	6 441
40.....	4 495	46.....	6 405
41.....	5 023	47.....	6 515
42.....	5 743	48.....	6 579
43.....	6 384	49.....	6 725
44.....	6 580		

Under perioden januari—september 1950 har vid statens järnvägar trots förstatligandet den 1 juli av Östergötlands smalspåriga järnvägar antalet försålda enkla och tur- och returbiljetter förblivit oförändrat vid jämförelse med motsvarande period 1949. Inkomsterna av biljetterna ha däremot stigit något för perioden som helhet, från 199,3 till 200,3 miljoner kronor. Från och med april äro emellertid inkomstsiffrorna lägre, varmed stegringstendensen från en lång följd av år brutits.

Att persontrafiken under efterkrigsåren hållit sig vid en någorlunda oförändrad nivå torde enligt järnvägsstyrelsen till ej oväsentlig del sammanhånga med de utökade och förbättrade reselägenheterna. Tidtabellens utökning belyses av följande tabell.

År	Tågkm av express-, snäll- och persontåg tusental	År	Tågkm av express-, snäll- och persontåg tusental
1939.....	68 897	1945.....	74 732
40.....	58 464	46.....	81 932
41.....	59 434	47.....	88 420
42.....	62 127	48.....	90 971
43.....	64 924	49.....	92 813
44.....	70 309		

I fortsättningen anför järnvägsstyrelsen, att under de senaste åren statens järnvägars godstrafik visat en vikande tendens samtidigt som utgifterna ökats, med följd att överskottet successivt nedgått. Med tanke på de löne- och prishöjningar, som inom den närmaste tiden vore att motse, kunde det traditionella avkastningskravet i framtiden icke uppfyllas ens om avskrivningarna fortfarande skedde enligt den metod med avskrivning å historiska värden, som hittills tillämpats, än mindre om sådan avskrivning verkställdes på nyanskaffningsvärdena. En förhöjning av transportavgifterna syntes därför oundviklig, och förarbeten på ett förslag i denna riktning påginge för närvarande inom styrelsen. Enär varje höjning av järnvägstaxorna vid oförändrade taxe- och kostnadsförhållanden för övriga transportmedel medförde ökade svårigheter för statens järnvägar att hävda sig i konkurrensen, måste de planerade höjningarna göras så små som möjligt. På grund av den ensidigt verkande trafikskatten reducerades möjligheterna avsevärt att uppnå avgiftsförhöjningens syfte.

Järnvägsstyrelsen framhåller vidare, att borttagandet av tilläggsskatten på bensin m. m. komme att avsevärt skärpa konkurrensförhållandena på transportmarknaden och öva ett icke önskvärt inflytande på trafikfördelningen mellan kommunikationsmedlen. Bakom denna reglering av drivmedelsskatten låge det motivet, att biltrafiken borde genom beskattningen av fordon och drivmedel täcka endast de utgifter som den medförde för vägväsendet. Det syntes då orimligt att järnvägstrafiken skulle på särskilt sätt genom trafikskatten bidra till andra statsutgifter än sådana, som förorsakades av järnvägstrafiken.

Järnvägsstyrelsen yttrar slutligen, att om statens järnvägars ekonomiska läge och framtidsutsikter varit andra än som nu vore fallet, borde en avveckling av trafikskatten ha lett till en motsvarande avgiftssänkning. Det syntes emellertid — inför nödvändigheten av en avgiftshöjning — opraktiskt att innan denna kunde träda i kraft företaga en av trafikskattens avveckling föranledd prissänkning. Ett borttagande av trafikskatten ansåges därför böra koordineras med den planerade taxehöjningen, varigenom denna kunde i motsvarande grad reduceras. Vad här anförts gällde i princip även de enskilda järnvägarna, vilka liksom statens järnvägar säkerligen bleve i behov av att höja sina inkomster inom den närmaste tiden. I vad trafikskatten belöpte på dessa järnvägar — cirka 2 miljoner kronor — skulle en avveckling av skatten medföra en minskning av statsinkomsterna. Denna omständighet syntes emellertid i och för sig icke böra utgöra hinder för avveckling av ifrågavarande skatteform, vilken i och med borttagandet av de extra drivmedelsskatterna framstode som en lika omotiverad belastning av de enskilda järnvägarna som av statens järnvägar.

Departementschefen. 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 spe-

lade 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 omdisponering 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.

Föredragande departementschefen hemställer härefter, att Kungl. Maj:t måtte genom proposition föreslå riksdagen att antaga inom finansdepartementet upprättat förslag till *förordning angående upphävande av förordningen den 19 juni 1942 (nr 375) om trafikskatt*.

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

Ur protokollet:

Lennart Eriksson.