

Nr 762

Av herr **Bohman m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition nr 59, med förslag till förordning om trafikomläggningsskatt.*

(Lika lydande med motion nr 614 i Första kammaren)

Den sedan kriget ständigt ökande internationella trafiken har skärpt behovet av enhetliga trafikregler för länderna i Norden och övriga Europa. För Sveriges del har en övergång till högertrafik härigenom blivit en alltmer trängande nödvändighet. De skäl som i dag talar för enhetliga trafikriktningsregler kommer i framtiden att bli än mer accentuerade. Prognoserna för bilismens utveckling och det stigande antalet gränspasseringar i kombination med de förbättrade väg- och broförbindelserna pekar entydigt i denna riktning liksom också samarbetssträvandena länderna emellan och den samtidigt ökande turisttrafiken. Mot denna bakgrund är det enligt vår mening klart att en högertrafikreform inte längre kan förhalas. I takt med det för varje år stigande behovet av en övergång till högertrafik ökar också kostnaderna för en omläggning. Detta understryker ytterligare behovet av reformens genomförande snarast möjligt.

Kostnaderna för en trafikomläggning, som enligt Kungl. Maj:ts förslag förutsättes äga rum år 1967, har uppskattats till omkring 400 milj. kronor. Hur omläggningen skall finansieras har varit föremål för debatt såväl vid remissbehandlingen av 1961 års betänkande som i tidningspressen. En finansiering över den allmänna budgeten, en höjd drivmedelsbeskattning eller en extra beskattning på inregistrerade motorfordon har därvid diskuterats. Debatten har i princip gällt om reformen skall betalas av samtliga medborgare eller enbart av bilisterna.

Vid en dylik principiell bedömning talar otvivelaktigt vägande skäl för en finansiering via budgeten. Högertrafikreformen kan inte anses vara en fråga som endast rör bilisterna. Syftemålet med en övergång till högertrafik är att skapa enhetliga trafikregler i de olika länderna. Den ökade trafiksäkerhet som detta leder till angår oss alla, oavsett om vi är bil- eller gångtrafikanter. Nuvarande förhållande med skilda trafikriktningsregler innebär ökande risker för turistande svenskar i utlandet och vice versa. Erfarenhetsmässigt beror många olyckor och olyckstillbud på ovanan vid trafikriktningen.

Mot en extra beskattning av bilismen kan även göras gällande att bilismen redan överbeskattats i förhållande till vad bilisterna kunna sägas ha åtnjutit i form av vägbyggande och vägunderhåll. Skäl talar alltså strängt

taget för att i stället en utjämning borde ske genom att de fonderade bilskattemedlen reaktiverades för högertrafikreformens genomförande. I realiteten skulle detta emellertid innebära en allmän skattefinansiering av reformen.

Att vi trots denna principiella syn på finansieringsproblemet förklarar oss beredda att acceptera en särskild beskattning av bilismen har förestavats av praktiska skäl och framför allt därav att det vid en annan finansieringsform kan bli svårt att få garantier för att beskattningsåtgärderna är av engångskaraktär och skall komma i fråga allenast under fyra år.

Vid de överläggningar som förekom mellan företrädare för de demokratiska partierna i december månad 1962 uppnåddes enighet om att reformen skulle finansieras genom en temporär extra beskattning av bilismen. Härigenom skapades förutsättningar för reformens snara genomförande. Det förslag som diskuterades vid detta tillfälle och som också godtogs av högerpartiet omfattade en generell beskattning med 50 kr. per fordon och år under fyra år. För motorcyklar skulle uttas en skatt på 20 kr. per år under motsvarande tid. Genom det schablonmässiga uttaget markerades att intet försök gjorts till avvägning efter bärkraft. En skatt på 50 kr. per år under en fyraårsperiod för alla, oavsett fordonets storlek, underströk karaktären av en tillfällig och solidarisk uppoffring från bilisterna för genomförandet av en angelägen reform.

I föreliggande proposition har Kungl. Maj:t emellertid frångått den i höstas presenterade linjen och förordar nu i stället en differentierad skatt med 20 kronor för motorcykel, 40 kronor för personbil med en högsta tjänstevikt av 1 100 kilogram, 75 kronor för personbil med en högsta tjänstevikt av 1 500 kilogram och 100 kronor för övriga personbilar samt för bussar och lastbilar. Därmed har Kungl. Maj:t gjort en avvägning, som enligt vår mening måste varje sådan avvägning bli godtycklig. Några sakliga motiv kan således icke åberopas för en högre beskattning av den tyngre trafiken. Den relativt sett större förslitning av vägbanan som brukar anföras som skäl för att den tunga trafiken skall drabbas av en högre motorfordonsskatt kan givetvis inte åberopas i detta fall. Inte heller kan den tunga trafiken anses ha större ansvar för eller behov av en högertrafikreform än andra trafikantgrupper. Varför den större personbilen skall belastas med en nära dubbelt så hög avgift som den mindre vid finansieringen av en trafiksäkerhetsreform som berör alla medborgare kan lika litet motiveras. Några sociala motiv kan icke heller åberopas, eftersom icke sällan de lägre inkomsttagarnas bilbestånd består av begagnade fordon oavsett storlek.

Vi vill i detta sammanhang erinra om att tanken på en finansiering av reformen genom en höjning av drivmedelsskatterna avvisats av chefen för kommunikationsdepartementet just med omtanke om den tunga trafiken. Kommunikationsministern anför härom bl. a. följande:

Vad angår beskattningsformen anser jag mig inte kunna biträda förslaget om viss höjning av drivmedelsskatterna. Ett bifall till detta förslag skul-

le leda till en icke obetydlig ökning av driftkostnaderna i lastbils-, buss- och drosktrafiken och drabba denna trafik avsevärt hårdare än den privata personbilstrafiken. En stegring av transportkostnaderna för lastbilarnas gods- trafik skulle vidare oförmånligt påverka produktionskostnaderna inom olika näringsgrenar, i synnerhet där transportkostnaderna utgör en relativt stor del av totalkostnaderna. Härjämte bör framhållas att busstrafiken på många håll i vårt land arbetar under ogynnsamma ekonomiska betingelser, främst därför att trafikunderlaget uttunnats genom privatbilismens expansion, och på grund härav måste subventioneras med statsmedel. Inom de mera gles- befolkade områdena på landsbygden tenderar även för drosktrafikens del utvecklingen att gå mot en tydligt försämrad lönsamhet.

Dessa kritiska synpunkter gäller enligt vår uppfattning även som skäl mot en differentiering av den särskilda trafikomläggningsskatten.

Vi vill därför föreslå en generell beskattning om 50 kronor för varje regi- strerat motorfordon med undantag av motorecyklar som bör beskattas med 20 kronor och mopeder och traktorer som över huvud icke bör beskattas, allt i enlighet med de riktlinjer som diskuterades vid de nämnda partiöver- lägningarna i december 1962.

Med åberopande av vad sålunda anförts får vi hemställa,

att riksdagen måtte antaga det vid proposition nr 59 fo- gade förslaget till förordning om trafikomläggningsskatt med den ändringen att 5 § erhåller följande lydelse.

5 §.

Trafikomläggningsskatt skall för varje år erläggas med följande belopp:

- a) för motorecykel tjugo kronor; samt
- b) för annat motorfordon femtio kronor.

Skatten skall bestämmas med hänsyn till fordonets be- skaffenhet sådan denna vid den i 2 § angivna tidpunkten är registrerad eller bort vara registrerad.

Stockholm den 26 mars 1963

Gösta Bohman

Astrid Kristensson

Dag R. Edlund

Carl Östlund

Alf Wennerfors