

Nr 599

Av herr **Svanström m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition nr 56, med förslag till lag angående ändring i lagen om val till riksdagen m. m.*

(Lika lydande med motion nr 737 i Andra kammaren)

Stockholm den 19 mars 1963

Ivan Svanström

Per-Olof Hanson

N. Yngve Nilsson

Nr 600

Av herr **Nilsson, Ferdinand, m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition nr 58, angående övergång till högertrafik och nr 59, med förslag till förordning om trafikomläggningsskatt.*

I prop. nr 58 vid innevarande års riksdag föreslås principbeslut om övergång till s. k. högertrafik i Sverige. Kostnaderna för omläggningen beräknas till omkring 400 milj. kr. till sådana kostnader som på något sätt bedömas ha ett omedelbart samband med omläggningen. Den förutsättes bli genomförd under år 1967.

Trafikreformen anges ha ett stort allmänvärde för samhället men avses i princip skola helt betalas av bilismen. Detta är icke rimligt.

I prop. nr 59 framlägges förslag till trafikomläggningsskatt i enlighet med riktlinjerna i prop. nr 58. Den skall vara en *skatt på fordon*, men icke på mopeder och traktorer. De årliga skattebeloppen blir 20 kr. för motorcykel, 40 kr. för mindre personbilar, 75 kr. för medelstora personbilar, lastbilar och bussar — allt per år och registrerat motorfordon. Denna beskattning avses att ge omkring 90 milj. kr. under budgetåret 1963/64 samt ungefär motsvarande belopp under därefter följande år till och med 1966/67.

Någon argumentation för varför man *i och för sig* skall köra på höger sida och inte på den vänstra presteras av naturliga skäl icke. Beträffande frågan om ena eller andra sidan ur trafiksäkerhetssynpunkt är att föredraga tages icke någon ställning. Departementschefen säger sig så vitt han kunnat finna icke ha kunnat ur olika undersökningar hämta något stöd för påståendet om den ena trafikriktningens företräde framför den andra

ur trafiksäkerhetssynpunkt. Ur denna synpunkt borde sålunda de kanske 400 milj. kr. framstå som illa använda pengar.

I stället framhäves den rena trafikfatalismen som politisk ledstjärna — man säger att reformen kommer förr eller senare. Denna trossats dyker upp i yttranden från annars torrt sakliga remissinstanser och synes även fungera som ledstjärna för regerandet. Att den framhäves av de klart högertrafiktroende är lika naturligt som att en sådan förkunnelse föga påverkar dem som verkligen tycker det är bra som det är. Men som medel att påverka de vankelmodiga fyller denna aktualisering av s. k. Couémetod obestridligt en viss uppgift. Att det ur trafiksäkerhetens synpunkt skulle vara av värde med reformen med tanken på utlandstrafiken är emellertid som ovan berörts icke så pass styrkt att departementschefen anser sig kunna hänvisa till det. Däremot är det faktiskt att stockholmare kör bil med högre fart än andra redan när de kommer ut på landsorten här i Sverige, och att över huvud taget vårdslösheten tycks öka när folk kommer bort från hemtrakten.

Starka och berättigade tvivel kan uppenbarligen resas mot att högertrafikens införande skulle höra till de »nödiga och nyttiga» reformerna. En överväldigande folkmening har också genom folkomröstning för få år sedan uttalat sig däremot. Bärande skäl talar därför för att en sådan reform icke skall ifrågasättas utan att folkmeningen ånyo genom omröstning får ge sig uttryck. Mycket talar också för att ett folkflertal har uppfattningen att så många hundra miljoner kronor skulle kunna användas till någonting mera påtagligt nyttigt. Uppenbarligen saknas icke verkligt aktuella behov som dessa pengar skulle kunna komma till god användning för. Talet om att reformen blir dyrare om den uppskjutes har tvenne bastanta hakar. Dels säges därvid ingenting om hur bärkraften kan vara beskaffad vid olika tillfällen, dels är det väl så, att *en stegrad kostnad för reformen inte är någon plåga om man bara inte går med på den påyrkade likriktningen*. Det resonemanget gäller bara för de högertrafiktroende, de som vill reformen till varje pris. De som är av annan uppfattning eller bara tveksamma påverkas ingalunda i högerriktning av om ett genomförande blir dyrare.

Det har sagts av dem, som har en så att säga nyanserad respekt för vad folket i bygderna vill, tycker och tänker, att en reform som här ifrågasatts icke bör beslutas av riksdagen utan att först ha underställts folkomröstning *ifall kostnaderna skulle utgå av vanliga skattemedel*. Däremot har det sagts att om pengarna toges genom beskattning av bilismen eller motortrafiken var det inte så noga med folkmeningen. I detta sammanhang må erinras om att denna trafik redan nu är underkastad en betydande beskattning som dessutom nyligen höjts genom ökad skatt på bensin och

brännolja. Betydande belopp är ju också fonderade genom avsättning till budgetregleringsfondens konto för s. k. automobilskattemedel. I årets statsverksproposition återges väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppgift att bilskattemedelsfonden per 30 juni 1962 uppgick till 722 milj. kr. samt att per 30 juni 1963 behållningen inom fonden beräknas ha stigit till ca 953 milj. kr.

Ett utbyggande av landets vägväsende är ju långsiktigt planerat, men det synes uppenbart, att kostnaderna för vägväsendet även därutöver torde behöva avsevärt utökas om en trafikreform av här avsedd omfattning skulle komma till stånd.

Beträffande kostnaderna för högertrafikens genomförande framhåller departementschefen på goda grunder att propositionens beräkningar grundas på vad han kallat »mer eller mindre osäkra faktorer». Det beräknade beloppet — ursprungligen 340 milj. kr. — avrundas med hänsyn härtill uppåt till omkring 400 milj. kr. Departementschefen anför därutöver: »Att närmare än så ange kostnadsbeloppet torde inte vara möjligt.»

Den i prop. nr 58 och nr 59 förordade extra fordonsskatten anges böra av praktiska skäl uttagas i samband med uppbörden av den vanliga bilskatten samt även hänföras till automobilskattemedlen.

Som berörts beräknas detta tillskott för budgetåret 1963/64 utgöra omkring 90 milj. kr. Departementschefen säger vidare: »Då kostnaderna för trafikomläggningen enligt vad jag tidigare föreslagit skall belasta ett enda anslag på riksstaten, erhålles en enkel inkomst- och utgiftsredovisning för reformen inom ramen för automobilskattemedelsbudgeten.»

Ännu enklare uttryckt ligger saken så, att de, som berörts, något ovissa kostnaderna för högertrafiken enligt propositionens förslag skall betalas av automobilskattebudgeten. Denna specialbudget är såsom berörts tillgodosedd genom nuvarande bilbeskattning så pass att dess fonderade medel beräknas under budgetåret växa med 230 milj. kr. Den skall enligt förslaget i vart fall under kommande fyra budgetår förstärkas med den nya extra skatten på i genomsnitt 100 milj. kr. om året.

Att använda belopp, som torde kunna befaras åtskilligt överskrida de nämnda ungefärliga 400 milj. kronorna, på en så föga välmotiverad reform som en övergång till högertrafik måste väcka de starkaste betänkligheter. Att därför ytterligare öka en redan hög beskattning av motortrafiken i detta de många milens land framstår principiellt och med hänsyn även till att så stora fonderade bilskattemedel redan med nuvarande beskattning fonderas på intet sätt motiverat. Resurserna på detta område är redan så stora att de torde räcka även för en betydande förstärkning av vägväsen-

det därutöver. Det gäller blott att tillse att dessa fonderade medel blir använda och använda till avsett ändamål d. v. s. till vägarna.

Därför föreslås,

att riksdagen måtte avslå i prop. nr 58 och nr 59 framlagda förslag om extrabeskattning av bilar, motorcyklar, lastbilar och bussar,

att, för den händelse riksdagen skulle besluta bifalla förslag om övergång till s. k. högertrafik (prop. nr 58) och att detta skall betalas av bilmedel, medlen härför liksom för i samband härmed ökat behov av förbättrat vägväsende måtte av riksdagen för varje år anvisas av automobilskatte-medel, samt

att utöver årligen inflytande bilskattemedel automobilskattefondens per den 30 juni 1963 till ca 953 milj. kr. beräknade medel därvid måtte i erforderlig utsträckning tagas i anspråk.

Stockholm den 19 mars 1963

Ferdinand Nilsson

i Kungsängen

G. Elofsson

i Vä

Herbert Hermansson

Georg Carlsson

Gärda Svenson

Nils-Eric Gustafsson