

## Nr 21

*Bevillningsutskottets betänkande med anledning av motion angående trafikpolitiken.*

(1:a avd.)

### Yrkande

I motionen II: 835 hemställer herr *Lundberg* att riksdagen beslutar »att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om att regeringen, under ledning av kommunikationsdepartementet och efter samråd med och hänsyn till personalorganisationerna, polisen, järnvägsstyrelsen, vägorganisationer, Landsorganisationen och Arbetsgivareföreningen, företager en allmän och skyndsam genomgång och prövning av hur organisation, personalfrågor, tekniska hjälpmedel, säkerhetsfrågor m. m. bäst kan ordnas och utformas inom hela kommunikationssektorn,

att pröva en eventuell omläggning och rationalisering av bilskatterna genom att de inbakas i bensinpriserna, samt

att Kungl. Maj:t snarast lämnar en redovisning av inventeringen jämte därav föranledda förslag och att större och kostnadskrävande indirekta beskattningar av bilismen skall föreläggas riksdagen för prövning och beslut och inte utfärdas av riksdagen underordnade verk».

Motionen har hänvisats till bevillningsutskottet i vad den avser skattefrågor.

### Gällande bestämmelser

#### *Bensinbeskattningen*

Enligt förordningen (1961:372) om bensinskatt utgår skatt för bensin och vissa alkoholer. Vidare utgår enligt förordningen (1957:262) om allmän energiskatt sådan skatt för de varuslag, som avses i 1 § bensinskatteförordningen, och slutligen utgår även skatt på bensin enligt förordningen (1966:21) om särskild skatt på motorbränslen. Varje liter bensin beskattas således för närvarande med 43 öre bensinskatt, 9 öre allmän energiskatt och 5 öre särskild skatt på motorbränslen eller sammanlagt 57 öre.

#### *Fordonsskatten*

Enligt förordningen (1922:260) om automobilskatt utgår sådan skatt för helt kalenderår räknat för personbil med en grundavgift på 165 kr. och en tilläggsavgift med 42 kr. för varje påbörjat tal av 100 kg av bilens tjänste-

vikt minskad med 900 kg. För lastbilar och släpvagnar är avgifterna progressiva i förhållande till tjänstevikten resp. totalvikten.

### Motivering

Transportfrågorna är inte något problem för de stora inkomsttagarna. De har ju pengar och makt. Men för de små inkomsttagarna gäller det att komma till arbetet liksom att familjen trots allt är tvingad att ha kontakt med tätorten. En begagnad bil är ofta räddningen, men den blir ofta alltför dyr i drift och reparationer.

Bilprovningsstationerna är bra, men de är meningslösa sedan de tog den bästa arbetskraften från verkstäderna och gav den en vit rock och uppgift att leta upp eventuella fel. På verkstaden blir reparationen dyr på räkningen, men knappast förnimbar där angivna brister fanns. Om det skall bli en helhet, så är det nu tid att jämsides med kontrollen ha en modern och fullt utrustad bilverkstad, som under garanti i samråd kan garantera att bilen är fullgod när den lämnar både verkstad och besiktning. För denna viktiga trafiksäkerhetsuppgift behövs inget särskilt nytt ämbetsverk. Inte heller har låginkomsttagarna råd att tvingas till att lägga ut hundratals miljoner i extra skatt på sina bilar, därför att de som har råd och makt kan tycka något utan att bevisa, eller måste visa att de lever, fast alltför dyrt och lätt sinnigt för dem som skall betala räkningen och slöse-riet med realkapital.

Den amerikanisering av reklamen, som numera kallas upplysning och som sattes in vid övergången från vänster- till högertrafik, innebar att den ofta skrämmer i stället för att upplysa. Vid övergången var det därför alltför många motorfordon som fick stå still och alltför sent kom in i trafiken. Bilisternas strålkastarbyte blev en fabrikanternas miljonjulgran, i stället för att myndigheterna skulle givit upplysning om att i stället för de nya strålkastarna kunde kostnaderna nedbringats till ca en tredjedel genom en mycket liten ändring av en detalj.

Nu är vi inne i mångmiljonrullningen igen. Det gäller millimeterdäcksfronten, som kommer att kosta hundratals miljoner och skövla realkapital, utan att vi vet dess meningsfullhet. Om nu en extra skatt måste tas ut av bilisterna så borde den väl gått till väg-, bro- och andra förbättringar. Det skulle ge resultat och troligen rädda en del liv. Nu har visst även väginstitutet kommit på en idé om trängselskatt för stockholmare. Att det skall sättas en dyr mätare i varje bil — och mätaravläsare skall givetvis tillkomma — kommer väl som ett extrapåbud genom en annons.

Borde vi inte rationalisera även på denna skattefront? Tänk om vi tog ut bil- och annan fordonsskatt genom bensinpriset? De som har en gammal bil endast för att komma till arbetet etc. och nyttjar vägarna ganska litet skulle då få en skatteanpassning till körlängden, och skatteuppbörden skulle ske successivt och genom en skatt.

### Utskottet

I motionen II: 835 yrkas dels att bilskatterna omkonstrueras, dels att större och kostnadskrävande indirekta beskattningar av bilismen föreläggs riksdagen för prövning och inte beslutas av underordnade verk. Av motiveringen i motionen synes framgå att sistnämnda yrkande avser sådana kostnader som bilägaren får bära på grund av trafikpolitiska beslut, exempelvis beträffande obligatorisk bilbesiktning. Då yrkandet i denna del faller utanför bevillningsutskottets kompetensområde och kommer att behandlas av statsutskottet inskränker utskottet sig till att behandla frågan om de egentliga bilskatterna.

Motionären anser att det skulle innebära en rationalisering om den årliga fordonsskatten ersätts med en förhöjd drivmedelsskatt. Enligt utskottets mening kan väsentliga principiella invändningar göras mot motionärens förslag, men utskottet nöjer sig med att erinra om att vägtrafikbeskattningen f. n. överses av bilskatteutredningen samtidigt som vägkostnadsansvaret övervägs inom vägkostnadsutredningen. Utskottet finner därför inte skäl att pröva några dellösningar på detta område och avstyrker således bifall till motionen.

Med hänvisning till det anförda hemställer utskottet

att riksdagen avslår motionen II: 835 i vad den hänvisats till bevillningsutskottet.

Stockholm den 10 mars 1970

På bevillningsutskottets vägnar:

JOHN ERICSSON

---

#### Närvarande

från första kammaren: herr John Ericsson (s), fröken Ranmark (s), herrar Tistad (fp), Wårnberg (s), Sundin (cp), Tage Johansson (s), Wirmark (s), Levin (fp), Gösta Jacobsson (m) och Karl Pettersson (m); samt från andra kammaren: herrar Magnusson i Borås (m), Brandt (s), Engkvist (s), fru Holmqvist (s), herrar Vigelsbo (cp), Kristenson (s), Carlstein (s), Eriksson i Bäckmora (cp), Larsson i Umeå (fp) och Leander (s).