

Nr 580

Av herr **Ohlin m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition, nr 111, angående högertrafikfrågan.*

I Kungl. Maj:ts proposition nr 111 föreslås på föredragning av statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet att rådgivande folkomröstning anordnas angående frågan om högertrafik samt att anslag om tillhoppa 3 550 000 kronor anvisas för omröstningens anordnande. Förslag till den för folkomröstningen särskilda lagstiftningen, för vilken statsrådet och chefen för justitiedepartementet ansvarar, är upptaget i Kungl. Maj:ts proposition nr 112.

Vad först angår själva huvudfrågan, huruvida folkomröstning bör anställas angående övergång till högertrafik, ansluter vi oss till den i proposition 111 framförda uppfattningen. Vi anser således, att frågans stora vikt för allmänheten gör det naturligt, att en rådgivande folkomröstning anordnas i ärendet.

För att medborgarna skall få största möjliga vägledning för sitt ställningstagande anser vi det vara av största vikt, att redan nu klarhet skapas hur statsmakterna principiellt tänker sig lösningen av vissa spörsmål i samband med övergång till högertrafik. Detta gäller framför allt kostnadernas storlek samt hur dessa skall bestridas.

Kostnadernas storlek har av högertrafikutredningens majoritet beräknats till ca 215 miljoner kronor, medan två reservanter i utredningen ansett att kostnaderna borde kunna bli något lägre eller ca 170 miljoner kronor. I likhet med reservanterna anser vi att utredningens majoritet på vissa punkter synes ha beräknat kostnaderna väl högt. De torde kunna begränsas till ett belopp av storleksordningen 200 miljoner kronor. Vi vill dock här understryka att av avgörande betydelse för kostnadernas storlek är att trafikomläggningen icke ytterligare uppskjutes utan kommer till stånd vid den av utredningen förordade tidpunkten eller år 1959. Detta bör enligt vår mening klart utsägas till ledning för allmänhetens ställningstagande.

Enighet har i stort sett rått såväl inom utredningen som vid remissbehandlingen att kostnaderna för omläggningen till huvudsaklig del bör bestridas genom automobilskattemedel. Utredningens majoritet har emellertid föreslagit en tillfällig drivmedelsskatt om tre öre per liter under fyra år för ändamålet, medan två reservanter ansett en skattehöjning onödigt och i stället förordat att det på automobilskattemedelsfonden befintliga överskottet borde utnyttjas. Föredragande departementschefen, som även är av uppfattningen att kostnaderna huvudsakligen bör falla på bilismen, har ansett att frågan om finansieringssättets närmare utformning borde få anstå till en senare tidpunkt. Vi anser att riksdagen bör klart framhålla möjligheterna

att utnyttja överskottet på automobilskattemedelsfonden för finansieringen. Att detta är möjligt utan att den av 1954 års riksdag antagna femårsplanen för vägbyggandet behöver beskäras torde nämligen stå klart. Enbart under nästa budgetår beräknas det formella överskottet på automobilskattemedlens specialbudget enligt riksräkenskapsverkets senaste beräkningar öka med ca 90 miljoner kronor så att överskottet vid slutet av nästa budgetår kan uppskattas till ca 110 miljoner kronor. Det bör uppmärksammas att här nämnda siffror rörande överskottets storlek är baserade på det bokföringssystem, som för närvarande tillämpas för automobilskattemedlens specialstat och som icke återspeglar det faktiska överskottet vid budgetårsskiftet. Räknar man på sist antydda och mera verklighetsbetonade sätt och alltså tar hänsyn till de icke förbrukade reservationsmedelsbehållningarna, blir överskottet vid utgången av nästa budgetår ca 300 miljoner kronor. Vid utgången av budgetåret 1958/59, vid vars slut övergången till högertrafik skulle ske, kan överskottet beräknas ha stigit till ca 565 miljoner kronor under förutsättning att nu gällande skattesatser tillämpas och planen för vägbyggandet följes under de budgetår som återstår. Även med den sänkning av skattesatserna, som vi föreslagit i andra motioner vid årets riksdag, skulle ett överskott uppkomma, som vore tillräckligt för finansiering av kostnaderna i samband med en trafikomläggning. Det bör tilläggas att i dessa kalkyler icke medräknats intäkterna av den nyligen beslutade bilaccisen, vilka kan uppskattas till 80—100 miljoner kronor per budgetår och som också skall påföras automobilskattemedelsfonden.

Anslagen för upplysning och propaganda samt för folkomröstningens administration.

För statlig *upplysningsverksamhet* i samband med folkomröstningen hemställer departementschefen om ett anslag av 2 550 000 kronor. Därjämte föreslår statsrådet ett anslag av en miljon kronor för administration av omröstningen.

Mot storleken av administrationsanslaget har vi icke något att invända. Däremot anser vi att anslaget för den statliga upplysnings- och propaganda-verksamheten kan nedsättas till ett betydligt lägre belopp.

Att man från samhällets sida vidtar åtgärder i upplysningssyfte för att garantera att alla röstberättigade informeras om de viktigaste argumenten för och emot en trafikomläggning, finner vi motiverat. Vi biträder därför förslaget om en kortfattad broschyr avsedd att bl. a. distribueras till samtliga hushåll. Härmed vill vi inte taga ställning till frågan om det allmännas insatser för upplysning när folkomröstningen gäller politiskt kontroversiella spörsmål.

Vad gäller de åtgärder i övrigt, som departementschefen föreslår och som syftar till att på olika sätt understödja »de båda sidornas» *propaganda*, ligger saken annorlunda till. Den organisatoriska apparat, som departements-

chefen skisserat och som avses bestå av inte endast en särskild folkomröstningsnämnd (om tre personer) med därtill knuten parlamentarisk kommitté (om tio personer) utan dessutom ett centralt organ för var och en av de båda sidorna, är enligt vår mening uppenbart överdimensionerad och opraktisk. Man torde även utan dessa anordningar ha befogad anledning att vänta sig att den fria och offentliga debatten i samband med folkomröstningen kommer att redovisa alla de olika skäl, som rimligen kan anföras för och emot de båda ståndpunkterna. Här kommer utan tvekan pressen att göra sin insats. Särskilt stort värde bör tillmätas de radiodebatter, som vi utgår från skall komma att anordnas. Det torde vara en allmänt delad uppfattning, att då det gäller att snabbt och effektivt sprida upplysning till en bredare allmänhet radion intar en av intet annat upplysningsmedel bestridd särställning. Ett antal radioprogram i folkomröstningsfrågan kan därför i all väsentlig utsträckning tillgodose det allmänna intresset att upplysning om de väsentliga sidorna av frågeställningen garanteras.

Frågan om statsunderstödd propaganda i folkomröstningsfrågor har även en principiell aspekt. Det spörsmål, som nu skall underställas folket, är ingen politiskt kontroversiell fråga. Inget av de politiska partierna har engagerat sig för någondera sidan. I framtiden kan emellertid mycket väl tänkas att även frågor av partiskiljande art blir föremål för folkomröstning. Med motsvarande anordningar i ett dylikt, icke osannolikt läge skulle det omfattande statsunderstöd, som skulle bli följden av ett bifall till den nu framlagda propositionen, förvandlas till en *statsunderstödd partipolitisk* propaganda. En sådan utveckling skulle strida mot den allmänt vedertagna demokratiska uppfattningen om värdet av fristående politiska partier, bildade och uppburna av medborgarnas egna och därför av statsmakten helt oberoende anstalter.

Av ovan anförda skäl avstyrker vi departementschefens förslag om anslag om två miljoner kronor för understöd av propaganda.

Vi hemställer således,

att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 111

a) måtte till *statlig upplysningsverksamhet vid 1955 års folkomröstning* under sjätte huvudtiteln anvisa ett anslag av 550 000 kronor innebärande en nedskärning av Kungl.

Maj:ts förslag med 2 000 000 kronor; samt

b) måtte i övrigt beakta vad i motionen anförts.

Stockholm den 29 mars 1955

Bertil Ohlin

Wald. Svensson

Manne Ståhl

Sven Wedén

O. Malmberg

Per A. Johnsson

Skövde

i Kastanjegården