

Nr 34

Bevillningsutskottets betänkande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om trafikomläggningsskatt jämte i ämnet väckta motioner.

I en den 15 februari 1963 dagtecknad, till bevillningsutskottet hänvisad proposition, nr 59, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogat förslag till förordning om trafikomläggningsskatt.

Beträffande *propositionens huvudsakliga innehåll* må här anföras följande.

I anslutning till proposition om övergång till högertrafik framlägges förslag till förordning om den trafikomläggningsskatt, varmed kostnaderna för den föreslagna trafikreformen skall bestridas.

Trafikomläggningsskatten föreslås utgå under vart och ett av budgetåren 1963/64—1966/67. Skatten skall enligt förslaget erläggas för registrerade motorfordon, däremot inte för mopeder eller traktorer. De årliga skattebeloppen föreslås bli 20 kronor för motorcykel, 40 kronor för mindre personbil, 75 kronor för medelstor personbil samt 100 kronor för större personbil, lastbil och buss. Uppbörd av skatten avses ske i samband med den ordinarie bilskatteuppbörden.

Trafikomläggningsskatten beräknas sammanlagt ge omkring 400 miljoner kronor, varav omkring 90 miljoner kronor under budgetåret 1963/64.

Det ovannämnda *författningsförslaget* är av följande lydelse.

Förslag
till
Förordning
om trafikomläggningsskatt

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

Under åren 1964—1967 skall i enlighet med bestämmelserna i denna förordning till staten erläggas särskild skatt för motorfordon (*trafikomläggningsskatt*).

2 §.

Skattepliktiga enligt denna förordning äro för visst år de motorfordon, som vid årets början finnas upptagna i bilregister eller vid denna tidpunkt i avbidan på registrering användas i trafik lika med registrerade fordon, ävensom motorfordon, vilka under månaderna oktober, november eller december närmast föregående år från bilregister överförts till samt vid nämnda tidpunkt kvarstå i bilreservregister.

Ätt i vissa fall trafikomläggningsskatt skall erläggas för motorfordon, vilket icke blivit infört i bilregister ehuru det bort här i riket registreras, följer av vad nedan i 10 § stadgas.

Uttrycket motorfordon användes i denna förordning i samma betydelse som i vägtrafikförordningen.

3 §.

Skatteplikt enligt denna förordning föreligger icke för motorfordon som vid den i 2 § angivna tidpunkten eller, i fråga om reservregistrerat fordon, vid överföringen till bilreservregister är jämlikt 2 § första eller andra stycket förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt frikallat från skatteplikt enligt sistnämnda förordning.

4 §.

Skattskyldig för fordon är för visst år den, som vid årets början är eller bort vara i bilregister eller bilreservregister antecknad såsom ägare av fordonet.

Ävilar skattskyldighet för ett fordon flera som samfällt ägare av fordonet, skola de svara för skattens erläggande en för alla och alla för en.

5 §.

Trafikomläggningsskatt skall för varje år erläggas med följande belopp:

- a) för motorcykel tjugo kronor;
- b) för personbil, vars tjänstevikt ej överstiger ettusenettihundra kilogram, fyrtio kronor;
- c) för personbil, vars tjänstevikt överstiger ettusenettihundra men icke ettusenfemhundra kilogram, sjuttiofem kronor; samt
- d) för annat motorfordon etthundra kronor.

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

6 §.

Debitering av trafikomläggningsskatt skall ske hos vederbörande länsstyrelse i de för länet förda fordonregistren.

7 §.

Kvitto å trafikomläggningsskatt, som senast erlagts för visst fordon, skall under färd medföras i fordonet och på tillsägelse av polisman uppvisas för denne.

8 §.

Fordon, för vilket trafikomläggningsskatt ej blivit behörigen erlagd, må icke brukas.

9 §.

Den som brukar motorfordon i strid mot stadgandet i 8 § dömes till dagsböter.

Den som eljest brukar enligt denna förordning skattepliktigt fordon och ej på begäran av polisman företer kvitto, vilket enligt 7 § skall medföras i fordonet, dömes till böter, högst femtio kronor. Visar den, som ertappats med att under färd icke hava medfört vederbörligt kvitto, senast tredje söckendagen därefter hos vederbörande åklagare, att han vid tiden för förseelsen innehade sådant kvitto, och giva omständigheterna vid handen, att förseelsen haft sin grund endast i ett tillfälligt förbiseende, skall ej dömas till ansvar.

Har förseelse, varom i första stycket sägs, skett med ägarens vetskap, dömes även han till straff, som där stadgas. Brukades fordonet av någon, vilken enligt 6 eller 7 § lagen angående ansvarighet för skada i följd av automobiltrafik är ansvarig för skada till följd av trafik med fordonet, dömes han till ansvar i ägarens ställe.

Där den, mot vilken åtal väckts för förseelse varom stadgas i denna förordning, därefter fortsätter sitt brottsliga förfarande, skall som särskilt brott anses vad han förbrutit före varje åtal.

10 §.

Dömes ägare av motorfordon, enligt vad därom är särskilt stadgat, till ansvar för att fordonet tagits i bruk, innan det registrerats och försetts med registreringsskylt, eller för att han underlåtit föreskriven anmälan till fordonregister eller i sådan anmälan lämnat vederliggen oriktig uppgift, skall han tillika förpliktas att utgiva den skatt för fordonet, som undandragits genom detta förfarande.

11 §.

I fråga om besvär över beslut rörande trafikomläggningsskatt skall i tillämpliga delar gälla vad i motsvarande hänseende är stadgat rörande automobilskatt.

12 §.

Kungl. Maj:t eller den myndighet Kungl. Maj:t förordnar äger, när synnerliga skäl äro därtill, helt eller delvis medgiva befrielse från eller återbetalning av skatt enligt denna förordning. Vad i 11 § sägs om besvär skall icke gälla beslut, vilket meddelas med stöd av förordnande som nu sagts.

13 §.

Kungl. Maj:t äger utfärda de föreskrifter, som fordras för tillämpning av denna förordning.

Denna förordning träder i kraft dagen efter den, då förordningen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

Till utskottet har hänvisats följande i anledning av propositionen väckta *motioner*, nämligen

I) de likalydande motionerna I: 603 av herr *Jonasson m. fl.* samt II: 745 av herrar *Johansson* i Dockered och *Björkänge*, vari hemställts, »att riksdagen måtte avslå propositionen nr 59 angående trafikomläggningsskatt på motorfordon»;

II) de likalydande motionerna I: 604 av herr *Ernst Olsson m. fl.* och II: 747 av herr *Svensson* i Vå *m. fl.*, vari hemställts, »att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts förslag om särskild trafikomläggningsskatt på motorfordon»;

III) de likalydande motionerna I: 613 av herr *Per Petersson* och II: 763 av fru *Boman*, vari hemställts, att riksdagen måtte antaga det vid propositionen nr 59 fogade 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 motorcykel tjugo kronor; samt
- b) för annat motorfordon fyrtio kronor.

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

IV) de likalydande motionerna I: 614 av herr *Sveningsson m. fl.* och II: 762 av herr *Bohman m. fl.*, vari hemställts, att riksdagen måtte antaga det vid propositionen nr 59 fogade 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 motorcykel tjugo kronor; samt
- b) för annat motorfordon femtio kronor.

Skatten skall bestämmas med hänsyn till fordonets beskaffenhet sådan denna vid den i 2 § angivna tidpunkten är registrerad eller bort vara registrerad;

V) de likalydande motionerna I: 615 av herr *Åkesson m. fl.* och II: 765 av herr *Hamrin* i Jönköping *m. fl.*, vari hemställts, »att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 59 måtte

- 1) avslå propositionen,
- 2) i skrivelse till Kungl. Maj:t begära nytt förslag om finansiering av omläggningen till högertrafik innefattande att 200 milj. kr. skall uttagas som allmänna skattemedel åren 1964—1965 och att 200 milj. kr. skall uttagas genom fordonsskatt åren 1966—1967, samt
- 3) uttala att de extra skatter som beslutas för finansieringen av trafikomläggningen inte skall bli bestående utöver den för finansieringen avsedda och nödvändiga tiden»;

VI) motionen I: 600 av herr *Ferdinand Nilsson m. fl.*, vari hemställts,

1) att riksdagen måtte avslå i propositionerna nr 58 och nr 59 framlagda förslag om extrabeskattning av bilar, motorcyklar, lastbilar och bussar,

2) att, för den händelse riksdagen skulle besluta bifalla förslag om övergång till s. k. högertrafik (propositionen 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 automobilskattemedel, samt

3) 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;

VII) motionen II: 731 av herrar *Braconier* och *Palm*, vari hemställdts, »att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 58 måtte besluta att övergången till högertrafik finansieras genom ianspråktagande av överskottet på automobilskattemedlens specialbudget och att således någon särskild trafikomläggningsskatt inte skall uttagas»;

VIII) motionen II: 733 av herrar *Braconier* och *Palm*, vari hemställdts, »att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts i propositionen nr 59 framlagda förslag till förordning om trafikomläggningsskatt»;

IX) motionen II: 734 av herr *Börjesson* i Falköping, vari hemställdts, »att riksdagen måtte avslå propositionen nr 59 angående trafikomläggningsskatt»;

X) motionen II: 741 av herr *Persson* i Heden, vari hemställdts, »att riksdagen måtte avslå propositionen nr 59»;

XI) motionen II: 744 av herr *Hagberg m. fl.*, vari hemställdts, »att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 59»;

XII) motionen II: 746 av herr *Magnusson* i Nennesholm, vari hemställdts, »att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts förslag om särskild trafikomläggningsskatt på motorfordon»;

XIII) motionen II: 761 av herrar *Asp* och *Sundelin*, vari hemställdts, »att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts propositioner nr 58 och 59 måtte besluta att trafikomläggningsskatten under åren 1964—1967 skall utgå med 50 kronor per år och registrerat motorfordon»;

XIV) motionen II: 764 av fru *Eriksson* i Stockholm *m. fl.*, vari hemställdts, »att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 59»; även som

XV) motionen II: 766 av herrar *Magnusson* i Borås och *Nilsson* i Göingegården, vari hemställdts, »att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 59».

Den ovan under VI) upptagna motionen I: 600 har hänvisats till bevillningsutskottet i vad densamma avser trafikomläggningsskatt och i övrigt till statsutskottet.

Motionen II: 731 under VII) här ovan, vilken endast avser finansieringen av trafikomläggningen, har hänvisats till lagutskott men upptages av utskottet till behandling i detta betänkande.

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för de i motionerna framställda yrkandena, får utskottet, i den mån redogörelse härför ej lämnas i det följande, hänvisa till motionerna I: 600, I: 613, II: 733 (II: 731), II: 734 (II: 732), II: 741 (II: 740), II: 744 (II: 742), II: 745 (II: 730), II: 746, II: 747, II: 761, II: 762, II: 764 (II: 755), II: 765 och II: 766.

I inom parentes upptagen motion återfinnes motiveringen till yrkandet i den närmast dessförinnan angivna motionen.

Den grundläggande motiveringen till förslaget om finansieringen av trafikomläggningen återfinnes i propositionen nr 58 å s. 24—28 samt s. 42—44. Sistnämnda proposition har såvitt avser medelsanvisning hänvisats till statsutskottet och i övrigt till lagutskott för behandling i tredje lagutskottet.

Rörande motiveringen för det i propositionen nr 59 framlagda förslaget hänvisar utskottet till ovannämnda statsrådsprotokoll. Redogörelsen härutinnan återfinnes under följande rubriker å nedan angivna sidor i propositionen, nämligen

Inledning, s. 4.

Förordningen om trafikomläggningsskatt, s. 4—6.

Departementschefens hemställan, s. 6.

Av innehållet i *de förevarande motionerna* må här återges följande.

Motiveringen för avslagsyrkandet i *motionerna I: 603 och II: 745* återfinnes i den i anledning av propositionen nr 58 väckta motionen II: 730. I sistnämnda motion, vari hemställes om avslag å propositionen nr 58, anföres bl. a. följande. Det kan inte bestridas, att oenhetlighet i trafikriktningen föranleder trafikolyckor. Utländska bilister, som är ovana vid vår vänstertrafik, orsakar sålunda trafikolyckor på våra vägar, liksom svenska bilister gör det på utländska vägar med högertrafik. Detta måste emellertid avvägas mot de speciella olycksrisker, som en övergång till högertrafik innebär. Någon egentlig prövning av de speciella trafikriskerna har inte föregått det nu framlagda förslaget till trafikomläggning. Den år 1960 tillsatta utredningen har endast prövat frågan om kostnaderna för övergång till högertrafik men inte huruvida en trafikomläggning bör äga rum. Det synes därför inte finnas bärande grund för beslut om en trafikomläggning, som blir synnerligen kostsam och som otvivelaktigt kommer att medföra ökad olycksfrekvens i trafiken. Om en övergång till högertrafik förr eller senare skulle befinnas nödvändig, måste reformen under alla förhållanden föregås av en väsentlig upprustning och förbättring av vägstandarden.

I motionerna *I: 604 och II: 747* framhålles bl. a., att högertrafikreformen leder till framtida nytta för alla grupper av befolkningen. Finansieringen av reformen synes därför böra utformas i överensstämmelse härmed. Av den undersökning, som 1960 års utredning företog, framgår att omläggningen av busstrafiken beräknas svara för drygt 50 procent av de totala kostnaderna och omläggningen av spårvägstrafiken i Stockholm, Göteborg, Malmö, Norrköping och Hälsingborg för cirka 15 procent. Huvudparten av kostna-

derna gäller alltså de kollektiva kommunikationsmedlen, som givetvis i realiteten är av mindre intresse för bilisterna i allmänhet än för övriga trafikantgrupper. Om flertalet övriga utgiftsposter i sammanhanget kan konstateras, att de inte avser motorfordonsägarna i större utsträckning än andra grupper.

Den föreslagna trafikomläggningsskatten innebär, att motorfordonsägarna skulle få svara för kostnader, som till huvuddelen avser andra grupper av trafikanter, nämligen buss- och spårvägspassagerarna. En sådan ordning synes inte rimlig. En trafikomläggning, som måste anses vara till nytta för hela befolkningen, bör enligt motionärernas mening finansieras på vanligt sätt över den allmänna statsbudgeten.

Motionärerna i *motionerna I: 613 och II: 763* anser sig inte kunna godtaga departementschefens förslag till finansiering av trafikomläggningen genom en högre avgift för tyngre fordon, till vilken grupp praktiskt taget all yrkestrafik hör. Över huvud taget torde sambandet mellan fordonsvikt och differentierad avgift per fordon för finansiering av övergången till högertrafik ej gå att sakligt motivera. Med hänsyn till önskemålet om lika avgift för alla bilar och bussar samt osäkerheten om de slutliga kostnaderna för omläggningen till högertrafik föreslår motionärerna, att årsavgiften för alla bilar och bussar, som enligt propositionen skall avgiftsbeläggas, fastställas till 40 kr. under fyra år och att den eventuella slutliga kostnadstäckningen sker av automobilskattemedel.

Till stöd för yrkandet i *motionerna I: 614 och II: 762* anföres i huvudsak följande. 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.

Kungl. Maj:t har emellertid frångått den i höstas presenterade linjen och förordar nu i stället en differentierad skatt. Därmed har Kungl. Maj:t gjort en avvägning, som enligt motionärernas mening varken är eller kan bli rättvis och sakligt motiverad. Några sakliga motiv kan således inte 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 inte sällan de lägre inkomsttagarnas bilbestånd består av begagnade fordon oavsett storlek.

Motionärerna föreslår för sin del en generell beskattning om 50 kr. för varje registrerat motorfordon med undantag av motorcyklar, som bör beskattas med 20 kr., och mopeder och traktorer, som över huvud inte bör beskattas, allt i enlighet med de riktlinjer som diskuterades vid de nämnda partiöverläggningarna i december 1962.

I *motionerna I: 615 och II: 765* framhålles att de skäl, som anförts för att motorfordonsägarna skall bära hela kostnaden för omläggningen till högertrafik, inte är övertygande. Ett av skälen för övergång till högertrafik är visserligen den starka tillväxten av bilbeståndet i vårt land. Men andra skäl är av helt annan natur. Det internationella perspektiv, som anläggs på trafikomläggningen, kan snarast motivera att omläggningen betraktas som en allmän samhällelig angelägenhet och därför bör bekostas med allmänna skattemedel. Uppenbarligen måste en avvägning av för- och nackdelar med olika finansieringssystem ske. Mot att bilismen skall bära hela bördan kan anföras att vissa kostnader för trafikomläggningen, t. ex. kostnaderna för spårvägarnas del, inte kan bokföras på bilismens konto. Man bör vidare beakta, att motorfordonsägarna blivit hårt drabbade av ökade skatter och höjda trafikförsäkringspremier under den senaste tiden. Vid den avvägning, som motionärerna sålunda gjort, har de kommit till det resultatet, att hälften av kostnaderna för trafikomläggningen bör belasta motorfordonsägarna och hälften allmänheten genom allmänna skattemedel. Trafikomläggningen bör därför enligt motionärernas mening finansieras genom att 200 milj. kr. uttages av allmänna skattemedel åren 1964—1965 och 200 milj. kr. genom fordonsskatt åren 1966—1967. Det måste därvid noga tillses att den ökade skattebelastning, som härigenom kommer till stånd, inte blir bestående utöver den angivna tiden.

Som motivering för yrkandena i *motionen I: 600* anföres i huvudsak följande. Starka och berättigade tvivel kan 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. Vidare framhålles, att bilismen redan nu är underkastad en betydande beskattning, som dessutom nyligen höjts genom ökad skatt på bensin och brännolja. Betydande belopp är även fonderade genom avsättning till budgetregleringsfondens konto för automobilskattemedel. I årets statsverksproposition uppges att fonden per den 30 juni 1962 uppgick till 722 milj. kr. samt att behållningen per den 30 juni 1963 beräknas ha stigit till ca 953 milj. kr. Det synes motionärerna även uppenbart att kostnaderna för vägväsendet behöver ökas avsevärt, om en trafikreform av här avsedd omfattning skulle komma till stånd.

Att använda belopp, som kan befaras åtskilligt överskrida 400 milj. kr.,

på en så föga välmotiverad reform som en övergång till högertrafik måste enligt motionärernas mening väcka de starkaste betänkligheter. Av principiella skäl och med hänsyn till storleken av fonderade bilskattemedel är det heller inte motiverat att ytterligare öka en redan hög beskattning av motortrafiken. Resurserna på detta område är redan så stora, att de torde räcka även för en betydande förstärkning av vägväsendet därutöver.

Motiveringen för avslagsyrkandet i *motionen II: 733* återfinnes i den i anledning av propositionen nr 58 väckta *motionen II: 731*, vari bl. a. anföres följande. En särbeskattning av bilismen kan i och för sig ge anledning till tveksamhet, eftersom det här gäller en åtgärd, som har betydelse för samhällslivet i dess helhet. Då emellertid övergången till högertrafik torde bli till största nytta för bilismen, synes principen till nöds kunna godtagas. Därmed är dock inte sagt att en särskild trafikomläggningsskatt behöver uttagas. Sedan flera år tillbaka föreligger ett betydande överskott på automobilskattemedlens specialbudget, vilket innebär att skatteuttaget varit större än det sammanlagda belopp som anvisats för vägändamål. Vid sistförflutna budgetårsskifte uppgick detta överskott till närmare 687 milj. kr. Utrymme föreligger således att utan ytterligare pålagor på bilismen finansiera trafikomläggningen inom specialbudgetens ram.

I *motionen II: 734* hemställs om avslag på förslaget till trafikomläggningsskatt under åberopande av motiveringen i den i anledning av propositionen nr 58 väckta *motionen II: 732*. I sistnämnda motion framhålles bl. a., att det givetvis finns skäl för en övergång till högertrafik. Utländska bilisters ovana vid vänstertrafik orsakar trafikolyckor på våra vägar, liksom svenska bilister föranleder olyckor på utländska vägar på grund av ovana vid där gällande högertrafik. 1954 års utredning ansåg dock att olika trafikriktningar i skilda länder inte nödvändigtvis behöver vara en trafiksäkerhetsfråga av större betydelse. En omläggning till högertrafik kommer otvivelaktigt att medföra ökade olycksrisker under ett övergångsskede. En eventuell reform måste således sägas vara en svår avvägningsfråga. Det kan enligt motionärens mening principellt inte anses försvarligt att fatta beslut om övergång till högertrafik, innan frågan ånyo varit föremål för folkomröstning.

Under hänvisning till motiveringen i den i anledning av propositionen nr 58 väckta *motionen II: 740* hemställer motionären i *motionen II: 741* om avslag på förslaget till trafikomläggningsskatt. I förstnämnda motion framhålles bl. a. såsom särskilt anmärkningsvärt, att grunderna för finansieringen av reformen inte blivit närmare utredda. 1954 års kommitté föreslog, att trafikomläggningen skulle finansieras genom särskilda tilläggs-skatter på bensin och motorbrännolja med 3 öre per liter under fyra år. 1961 års utredning har inte närmare prövat frågan men konstaterat, att en tilläggs-skatt av 2 öre per liter bensin och motorbrännolja under en tid av fem år skulle vara tillräcklig för att täcka kostnaderna. En hel del remissinstanser har emellertid uttalat sig för att kostnaderna för reformen inte

alls eller endast till viss del bör bäras av bilismen. Förslaget i propositionen är inte baserat på någon egentlig utredning av frågan. Principiellt torde det inte kunna hävdas, att kostnaderna för en trafikomläggning skall betalas av enbart bilismen.

De i de föreliggande propositionerna framlagda förslagen måste enligt motionärens mening anses otillräckligt underbyggda för beslut i det aktuella sammanhanget. Det synes motionären nödvändigt, att en grundlig utredning snarast kommer till stånd såväl av förutsättningarna för en övergång till högertrafik som av de lämpligaste grunderna för en finansiering av en sådan reform.

Motiveringen för avslagsyrkandet i *motionen II: 744* återfinnes i den i anledning av propositionen nr 58 väckta *motionen II: 742*, vari bl. a. framhålls, att högertrafikreformen innebär en grov kränkning av den officiellt registrerade folkviljan och demokratiens spelregler. Man kan nämligen inte bortse ifrån att 82,9 procent av alla deltagande i folkomröstningen i frågan så sent som 1955 uttalade sig för fortsatt vänstertrafik. Endast cirka 15 procent av dem som deltog i omröstningen uttalade sig för högertrafik. Även om denna folkomröstning var rådgivande, utgick alla från att den därvid tillkännagivna allmänna meningen måste respekteras.

I en skrivelse till statsministern förra året riktade den kommunistiska riksdagsgruppen uppmärksamheten på det ur parlamentarisk och demokratisk synpunkt orimliga tillvägagångssätt som planerades. Det hävdades samtidigt, att även om ett principbeslut om högertrafik fattades under vårriksdagen 1963, måste frågan underställas väljarna i samband med 1964 års riksdagsmannaval och att, om flertalet ställde sig bakom högertrafikkravet, höstriksdagen 1964 kunde fatta definitivt beslut. Samtidigt protesterades mot planerna att övervältra de väntade kostnaderna på motortrafiken, då 687 milj. kr. i automobilskattemedel var disponibla i budgetutjämningsfonden, varjämte 400 milj. kr. i icke utnyttjade anslagsreservationer fanns i reserv.

Motionärerna anser, att om ett preliminärt principbeslut till förmån för högertrafik kan fattas denna vår, detta inte får bli definitivt, förrän folkets mening inhämtats. Motionärerna anser sig heller inte kunna godtaga den föreslagna reformen för finansiering av de omkostnader, som skulle följa av ett beslut att införa högertrafik.

I *motionen II: 746* framhålls, att resultatet av 1960 års utredning klart visar, att huvudparten av kostnaderna för genomförandet av högertrafikreformen avser ändamål, som inte i någon högre grad berör motorfordonsägarna. De största kostnaderna avser omläggningen av buss- och spårvägs- trafik. Lika svårt är att förstå varför bilismen skall betala för de kostnader, som uppstår för försvaret eller de kostnader, som är förenade med upplysning, utbildning och administration i samband med omläggningen. Dessa kostnader är av sådan art att de bör bestridas över den allmänna statsbudgeten och inte läggas som en punktbeskattning på en viss grupp i samhället. Däremot borde en kostnad, som bilismen får bära om riksdagen fattar

beslut om en trafikomläggning, nämligen den höjning av bilförsäkringspremierna, som kommer att ske i samband med eller som en följd av trafikomläggningen, ingå i de för trafikreformen beräknade kostnader, som skall gäldas av det allmänna.

Till stöd för yrkandet i *motionen II: 761* anföres i huvudsak följande. Såsom skäl för en begränsad differentiering av den särskilda trafikomläggningsskatten har i propositionen nr 58 anförts, att den nuvarande fordonsskatten är differentierad efter vissa grunder. Motionärerna kan inte finna en dylik jämförelse bärande. Differentieringen av den ordinarie fordonsskatten är baserad på strävandena att ernå en så rättvis fördelning som möjligt mellan olika fordon och fordonsgupper efter deras »kostnadsansvar». Någon motsvarande eller liknande kostnadsansvarsfördelning fordonen emellan, när det gäller högertrafikreformen, är inte möjlig att ernå och därmed saknas även underlag för en differentiering av trafikomläggningsskatten. Under anförda förhållanden och då kostnaderna för trafikreformens genomförande — med motorfordonsbeståndets nuvarande omfattning och beräknade tillväxt — torde kunna täckas genom en enhetlig tilläggs-skatt om 50 kr. per fordon och år, synes starka skäl tala för att denna beskattningsform i stället tillämpas. För den händelse ej full kostnadstäckning skulle komma att ernås genom denna enhetliga tilläggs-skatt under budgetåren 1963/64—1966/67 torde senare kunna övervägas att förlänga skatteuttaget ytterligare ett år, alternativt att täcka överskjutande kostnader med ordinarie bilskattemedel eller över allmänna budgeten.

Under hänvisning till motiveringen i den i anledning av propositionen nr 58 väckta *motionen II: 755* hemställer motionärerna i *motionen II: 764* om avslag på förslaget till trafikomläggningsskatt. I förstnämnda motion anföres i huvudsak följande. Att vid en tidpunkt då vi otvivelaktigt befinner oss i ett brytningsskede när det gäller kommunikationerna satsa 400 milj. kr. på en omläggning till högertrafik måste anses mindre välbetänkt. Detta är så mycket mera otillfredsställande som kraven på större investeringar i vägbyggnader är så stora att de icke kan tillgodoses, i varje fall inom de närmaste åren.

Den föreslagna finansieringsmetoden med de högsta skattebeloppen för bussar och lastbilar innebär, att allmänheten genom höjda taxor delvis får betala trafikomläggningen, då trafikföretagen inte har något intresse av omläggningen eller dess finansiering. Denna belastning på de kollektiva kommunikationsmedlen strider även klart mot samhällets trafikpolitik att gynna de allmänna kommunikationsmedlen.

I *motionen II: 766* framhålles att det inte är motiverat att nu införa en ny beskattningsform på den förut mycket hårt skattetyngda motorismen. Även om riksdagen skulle besluta om införande av högertrafik, kan motionärerna inte finna det nödvändigt med denna nya beskattningsform. Den hårda beskattningen av motorfordon i förening med en eftersläpning av upprustningen av vägväsendet har medfört att i den s. k. automobilskatte-

medelsfonden uppkommit ett betydande överskott. Sålunda fanns enligt uppgift i statsverkspropositionen vid utgången av budgetåret 1961/62 ett överskott av ca 722 milj. kr. och därutöver i befintliga reservationer ca 400 milj. kr. eller tillhoppa mer än 1 100 milj. kr. Med hänsyn härtill anser motionärerna det motiverat, att de kostnader som staten kan åsamkas för den händelse riksdagen skulle besluta om övergång till högertrafik i sin helhet täckes genom användande av överskottet å automobilskattemedelsfonden.

Utskottet

I propositionen nr 58, vilken proposition hänvisats till tredje lagutskottet, föreslår chefen för kommunikationsdepartementet, att principbeslut fattas om övergång till högertrafik. Trafikomläggningen förutsättes bli genomförd under år 1967. Ersättning av statsmedel skall i princip utgå för sådana kostnader, som har ett omedelbart samband med omläggningen. Dessa kostnader har beräknats till omkring 400 milj. kronor. Trafikreformen skall enligt förslaget finansieras genom en särskild beskattning av bilismen i form av en trafikomläggningsskatt under budgetåren 1963/64—1966/67.

I den till bevillningsutskottet hänvisade propositionen nr 59 framlägger chefen för finansdepartementet under hänvisning till vad som anförts i propositionen nr 58 förslag till förordning om trafikomläggningsskatt. Sådan skatt skall enligt förslaget utgå för registrerade motorfordon — således inte för mopeder och traktorer — under vart och ett av åren 1964—1967. De årliga skattebeloppen föreslås bli 20 kronor för motorcykel, 40 kronor för mindre personbil, 75 kronor för medelstor personbil samt 100 kronor för större personbil, lastbil och buss. Skattskyldighet skall i princip åvila den, som vid årets början är i bilregister antecknad som ägare av fordonet. Uppbörd av skatten avses ske i samband med den ordinarie bilskatteuppbörden. Trafikomläggningsskatten, som föreslås skola redovisas på en särskild inkomsttitel under automobilskattemedlen, beräknas för hela fyraårsperioden inbringa omkring 400 milj. kronor.

Utskottet behandlar i förevarande betänkande dels vad som i propositionen nr 58 anföres under rubrikerna »Finansieringen» å s. 24 och 42 med undantag av vad som under dessa rubriker uttalas om en statlig lånefond och dels förslaget till trafikomläggningsskatt i propositionen nr 59.

I de inbördes likalydande motionerna I: 603 och II: 745, I: 604 och II: 747 samt I: 615 och II: 765 ävensom i motionerna I: 600, II: 733, II: 734, II: 741, II: 744, II: 746, II: 764 och II: 766 hemställs om avslag på förslaget till förordning om trafikomläggningsskatt. Som motivering för avslagsyrkandena anföres dels trafikpolitiska skäl och dels att andra former för finansieringen av trafikomläggningen bör väljas. I de likalydande motionerna I: 615 och II: 765 hemställs således om riksdagsskrivelse med begäran om nytt förslag rörande finansieringen av reformen, innebärande att 200 milj. kronor

skall uttagas av allmänna skattemedel under åren 1964—1965 och 200 milj. kronor genom fordonsskatt under åren 1966—1967. I motionen I: 600 yrkas däremot, att trafikomläggningen helt skall finansieras genom ordinarie automobilskattemedel. Slutligen yrkas i den till lagutskott hänvisade, av bevillningsutskottet till behandling i detta sammanhang upptagna motionen II: 731 att reformen skall finansieras genom ianspråktagande av överskottet på automobilskattemedlens specialbudget.

Förslaget angående övergång till högertrafik, som tillstyrkts av tredje lagutskottet i dess utlåtande nr 23, är baserat på den förutsättningen, att trafikreformen skall finansieras av bilismen genom en särskild fordonsbeskattning. Genom bilismens snabba utveckling har — såsom även framhållits i propositionen nr 58 — motorfordonen blivit det dominerande elementet i trafiken, vilka så gott som helt bestämmer dess struktur. Mot bakgrunden härav anser utskottet, att kostnaderna för reformen bör bäras av bilismen. Utskottet har vidare funnit, att finansieringen lämpligen bör ske genom en särskild trafikomläggningsskatt på registrerade motorfordon. Med det anförda tillstyrker utskottet i princip förslaget till trafikomläggningsskatt och avstyrker således motionsyrkandena dels om avslag på förslaget i propositionen nr 59 och dels om andra former för finansiering av trafikomläggningen.

Såsom ovan nämnts föreslås trafikomläggningsskatten skola utgå 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. I de inbördes likalydande motionerna I: 613 och II: 763 samt I: 614 och II: 762 yrkas att skatten skall utgå med 20 kronor för motorcykel och 40 resp. 50 kronor för annat motorfordon. Vidare hemställs i motionen II: 761 om en enhetlig skattesats å 50 kronor för samtliga registrerade motorfordon.

Utskottet finner övervägande skäl tala för — såsom även i propositionerna föreslagits — en viss differentiering av skatten efter fordonsvikt. Det får dock anses motiverat med en lägre skattesats än den föreslagna för den tyngre fordonskategorien. Utskottet förordar därför för sin del följande skattesatser: 20 kronor för motorcykel, 40 kronor för personbil med högsta tjänstevikt av 1 100 kilogram och 75 kronor för personbil med tjänstevikt över 1 100 kilogram samt för buss och lastbil. Utskottets förslag, som kan beräknas medföra en inkomstminskning med ca 22 milj. kronor, innebär således den ändringen i förhållande till vad som förordats i propositionerna, att skattesatsen för de tyngsta motorfordonen föreslås sänkt från 100 till 75 kronor. Vad utskottet sålunda föreslagit föranleder ändring i 5 § förslaget till förordning om trafikomläggningsskatt. Utskottets ställningstagande innebär även avslag å motionerna I: 613 och II: 763, samt I: 614 och II: 762 ävensom motionen II: 761.

I övrigt har utskottet inte funnit anledning till erinran mot den tekniska utformningen av bestämmelserna i det i propositionen nr 59 framlagda författningsförslaget.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

A) att riksdagen, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 58 och med förklarande att Kungl. Maj:ts proposition nr 59 icke kunnat av riksdagen oförändrad bifallas samt med avslag å följande motioner, nämligen

1) de likalydande motionerna I: 603 av herr Jonasson m. fl. samt II: 745 av herrar Johansson i Dockered och Björkänge,

2) de likalydande motionerna I: 604 av herr Ernst Olsson m. fl. och II: 747 av herr Svensson i Vä m. fl.,

3) de likalydande motionerna I: 613 av herr Per Petersson och II: 763 av fru Boman,

4) de likalydande motionerna I: 614 av herr Sveningsson m. fl. och II: 762 av herr Bohman m. fl.,

5) de likalydande motionerna I: 615 av herr Åkesson m. fl. och II: 765 av herr Hamrin i Jönköping m. fl.,

6) motionen I: 600 av herr Ferdinand Nilsson m. fl., såvitt motionen hänvisats till bevillningsutskottet,

7) motionen II: 731 av herrar Braconier och Palm,

8) motionen II: 733 av herrar Braconier och Palm,

9) motionen II: 734 av herr Börjesson i Falköping,

10) motionen II: 741 av herr Persson i Heden,

11) motionen II: 744 av herr Hagberg m. fl.,

12) motionen II: 746 av herr Magnusson i Nennesholm,

13) motionen II: 761 av herrar Asp och Sundelin,

14) motionen II: 764 av fru Eriksson i Stockholm m. fl. ävensom

15) motionen II: 766 av herrar Magnusson i Borås och Nilsson i Göingegården,

mätte antaga det vid propositionen nr 59 fogade förslaget till förordning om trafikomläggningsskatt med den ändringen att 5 § erhåller följande såsom *utskottets förslag* betecknade lydelse:

Kungl. Maj:ts förslag

5 §.

Trafikomläggningsskatt skall för varje år erläggas med följande belopp:

a) för motorecykel tjugo kronor;

b) för personbil, vars tjänstevikt ej överstiger ettusenetthundra kilogram, fyrtio kronor;

c) för personbil, vars tjänstevikt överstiger ettusenetthundra men icke ettusenfemhundra kilogram, sjuttiofem kronor; samt

Utskottets förslag

5 §.

Trafikomläggningsskatt skall för varje år erläggas med följande belopp:

a) för motorecykel tjugo kronor;

b) för personbil, vars tjänstevikt ej överstiger ettusenetthundra kilogram, fyrtio kronor; samt

c) för annat motorfordon sjuttiofem kronor.

Kungl. Maj:ts förslag

Utskottets förslag

d) för annat motorfordon ett-hundra kronor.

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

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

B) att följande motioner, nämligen

- 1) de likalydande motionerna I: 603 av herr Jonasson m. fl. samt II: 745 av herrar Johansson i Dockered och Björkänge,
 - 2) de likalydande motionerna I: 604 av herr Ernst Olsson m. fl. och II: 747 av herr Svensson i Vä m. fl.,
 - 3) de likalydande motionerna I: 613 av herr Per Petersson och II: 763 av fru Boman,
 - 4) de likalydande motionerna I: 614 av herr Sveningsson m. fl. och II: 762 av herr Bohman m. fl.,
 - 5) de likalydande motionerna I: 615 av herr Åkesson m. fl. och II: 765 av herr Hamrin i Jönköping m. fl.,
 - 6) motionen I: 600 av herr Ferdinand Nilsson m. fl., såvitt motionen hänvisats till bevillningsutskottet,
 - 7) motionen II: 731 av herrar Braconier och Palm,
 - 8) motionen II: 733 av herrar Braconier och Palm,
 - 9) motionen II: 734 av herr Börjesson i Falköping,
 - 10) motionen II: 741 av herr Persson i Heden,
 - 11) motionen II: 744 av herr Hagberg m. fl.,
 - 12) motionen II: 746 av herr Magnusson i Nennesholm,
 - 13) motionen II: 761 av herrar Asp och Sundelin,
 - 14) motionen II: 764 av fru Eriksson i Stockholm m. fl. ävensom
 - 15) motionen II: 766 av herrar Magnusson i Borås och Nilsson i Göingegården,
- mätte, i den mån de icke kan anses besvarade genom vad utskottet ovan anfört och hemställt, av riksdagen lämnas utan åtgärd.

Stockholm den 3 maj 1963

På bevillningsutskottets vägnar:

JOHN ERICSSON

Närvarande:

från första kammaren: herrar John Ericsson, Hagberg, fröken Ranmark, herrar Oscar Carlsson*, Wörnberg, Lundström, Yngve Nilsson, Sundin, Paul Jansson och Erik Filip Petersson; samt

från andra kammaren: herrar Brandt, Allard*, Nilsson i Svalöv*, Engkvist, Christenson i Malmö*, Magnusson i Borås, Andersson i Essvik, Larsson i Umeå, Carlsson i Västerås och Fälldin.

* Icke närvarit vid justering av betänkandet.

Reservationer

I) av herrar *Sundin* och *Fälldin*, vilka ansett,

dels att det avsnitt av utskottets yttrande på s. 13, som börjar med orden »Förslaget angående» och slutar med orden »framlagda författningsförslaget», bort ha följande lydelse:

»Förslaget angående övergång till högertrafik, som tillstyrkts av tredje lagutskottet i dess utlåtande nr 23, är baserat på den förutsättningen, att trafikreformen skall finansieras av bilismen genom en särskild fordonsbeskattning. Bevillningsutskottet, som delar uppfattningen att övergång till högertrafik bör ske vid den tidpunkt som förordats i proposition nr 58 och i tredje lagutskottets ovannämnda utlåtande, vill emellertid ifrågasätta riktigheten av att kostnaderna för trafikomläggningen skall bäras enbart av bilismen. Bilismen bestämmer numera nära nog helt landsvägs- och gatutrafikens struktur, men härav får man inte dra slutsatsen att övergång till högertrafik skulle vara en reform endast i motorfordonsförarnas intresse. Inte heller får man dra slutsatsen att finansieringen bör åvila endast bilisterna. Av den undersökning, som 1960 års utredning företog, framgår att huvudparten av kostnaderna för omläggningen avser ändamål, som inte närmare berör motorfordonsägarna i allmänhet. Omläggningen av buss- och trafikanten beräknas sålunda dra drygt 50 procent av de totala kostnaderna och omläggningen av spårvägstrafiken ca 15 procent. Huvudparten av kostnaderna gäller alltså kommunikationsmedel, som är av mindre intresse för bilisterna i allmänhet än för övriga trafikantgrupper. Flertalet utgiftsposter i sammanhanget kan inte anses avse bilisterna i större utsträckning än andra grupper. Då därjämte trafikreformen torde leda till framtida nytta för alla grupper av befolkningen, finner utskottet att kostnaderna, såsom framhållits i motionerna I: 604 och II: 747, bör bestridas över den allmänna statsbudgeten. Utskottet tillstyrker sålunda sistnämnda motioner. Härav följer att utskottet icke kan biträda proposition nr 59 om att reformen skall finansieras genom särskild skatt på bilismen. Ej heller kan utskottet biträda motionsyrkandena rörande en annan utformning av en sådan skatt. Motionerna I: 613 och II: 763, I: 614 och II: 762 samt II: 761 avstyrkes följaktligen. Likaså avstyrkes motionerna I: 600 samt II: 731 rörande finansiering genom ordinarie automobilskattemedel resp. överskottet på automobilskattemedlens specialbudget. Övriga motioner, I: 603 och II: 745, I: 615 och II: 765 samt II: 733, II: 734, II: 741, II: 744, II: 746, II: 764

och II: 766 torde, i den mån de ej kan anses besvarade genom det ovan anförda, ej böra föranleda någon riksdagens åtgärd.»

dels ock att utskottet bort hemställa,

att riksdagen, med avslag på Kungl. Maj:ts proposition nr 58, såvitt gäller finansieringen, och Kungl. Maj:ts proposition nr 59 samt med bifall till de likalydande motionerna I: 604 av herr Ernst Olsson m. fl. och II: 747 av herr Svensson i Vä m. fl., måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t ge till känna vad utskottet ovan anfört.

II) av herr *Erik Filip Petersson*, som ansett

dels att det avsnitt av utskottets yttrande på s. 13, som börjar med »Förslaget angående» och slutar med »framlagda författningsförslaget» bort ersättas med en text av följande lydelse:

»Som skäl för att trafikomläggningen skall bekostas genom fordonsskatt har anförts av bilismen har varit föremål för en snabb utveckling och att den har kommit att så gott som helt bestämma trafikens struktur. Som framhålls i motionerna I: 615 och II: 765 talar en rad andra skäl för att omläggningen inte bör finansieras genom skatt på bilismen utan genom allmänna skattemedel. Självfallet får en avvägning av skälen för och emot de olika finansieringsmöjligheterna ske. Den avvägning, som gjorts i nyssnämnda motioner och som lett till att förslag väckts om att hälften av kostnaderna skall bestridas av bilismen och andra hälften av allmänna skattemedel, synes ha goda skäl för sig.

Utskottet hemställer således, med avslag på förevarande proposition nr 59, att förslag av i motionerna I: 615 och II: 765 nämnt innehåll snarast måtte av Kungl. Maj:t föreläggas riksdagen.»

dels ock att utskottet bort hemställa,

»att riksdagen, med bifall till motionerna I: 615 och II: 765, såvitt nu är i fråga, samt med avslag på propositionen nr 59, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t begära nytt förslag från Kungl. Maj:t om finansiering av omläggningen till högertrafik, innebärande att 200 milj. kronor skall uttagas som allmänna skattemedel åren 1964—1965 och att 200 milj. kronor skall uttagas genom fordonsskatt åren 1966—1967.»

III) av herr *Magnusson* i Borås, vilken — under åberopande av innehållet i motionen II: 731 av herrar Braconier och Palm samt i motionen II: 766 av herrar Magnusson i Borås och Nilsson i Göingegården — ansett att utskottet bort hemställa,

att riksdagen måtte med avslag å Kungl. Maj:ts proposition nr 59 uttala, att en övergång till högertrafik bör finansieras genom ianspråktagande av överskottet å automobilskattemedlens specialbudget.