

Nr 747

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

(Lika lydande med motion nr 604 i Första kammaren)

Högertrafikreformen skall enligt det förslag som framlagts i propositionen nr 59 finansieras genom en särskild trafikomläggningsskatt på motorfordonen. Under de närmaste fyra åren skulle årligen sådan trafikomläggningsskatt erläggas med 20 kronor för motorcykel, 40 kronor för mindre personbil, 75 kronor för medelstor personbil samt 100 kronor för större personbil, lastbil och buss.

Förslaget har närmare motiverats i propositionen nr 58 angående övergången till högertrafik. Med den motorfordonstäthet, som numera uppnåtts i vårt land, har motorfordonet, heter det i sistnämnda proposition, blivit det element i trafiken, som nära nog helt bestämmer dennas struktur. Mot denna bakgrund skulle det enligt kommunikationsministern vara skäligt, att trafikreformen bekostas av motorfordonsägarna eller det kollektiv, som i populärt tal brukar kallas bilismen.

Vid den senaste utredningen på högertrafikfrågans område, 1960 års utredning, prövades endast kostnaderna för övergång till högertrafik. Någon egentlig utredning av grunderna för reformens finansiering företogs härvid inte, men utredningen konstaterade, att en tilläggsskatt med 2 öre per liter bensin och motorbrännolja under fem år skulle vara tillräcklig för att täcka de med trafikomläggningen förenade utgifterna. En sådan ökning av drivmedelsbeskattningen skulle ha blivit en hård belastning särskilt för busstrafiken och lastbilstrafiken liksom över huvud taget för trafik med stora avstånd. Kungl. Maj:t har nu, såsom framgått, i stället förordat en trafikomläggningsskatt på motorfordonen. Men inte heller denna finansieringsform synes oss kunna godtagas.

Det är naturligtvis riktigt, att bilismen numera nära nog helt bestämmer landsvägs- och gatutrafikens struktur. Men härav kan inte den slutsatsen dragas, att övergång till högertrafik skulle vara en reform endast i motorfordonsförarnas intresse. Det måste tvärtom konstateras, att högertrafikreformen leder till framtida nytta för alla grupper av befolkningen. Finansieringen av reformen synes oss därför böra utformas i överensstämmelse härmed.

Av den undersökning, som 1960 års utredning företog, framgår att huvudparten av kostnaderna för högertrafikreformen avser ändamål, som inte

närmare berör motorfordonsägarna i allmänhet. Omläggningen av busstrafiken beräknas svara för drygt 50 procent av de totala kostnaderna, och omläggningen av spårvägstrafiken i Göteborg, Stockholm, Malmö, Norrköping och Hälsingborg för cirka 15 procent. Huvudparten av kostnaderna 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 i propositionen nr 59 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 oss inte rimlig. En trafikomläggning, som måste anses vara till nytta för hela befolkningen, bör enligt vår mening finansieras på vanligt sätt över den allmänna statsbudgeten.

Med stöd av vad ovan anförts får vi hemställa,

att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts förslag om särskild trafikomläggningsskatt på motorfordon.

Stockholm den 20 mars 1963

Gustaf Svensson
i Vä

Harry Wahrendorff Johannes Antonsson

Anders Dahlgren

Nr 748

Av fru Thunvall m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 68, med förslag till lag om semester, m. m.

(Lika lydande med motion nr 605 i Första kammaren)

Stockholm den 20 februari 1963

Gunbjörg Thunvall

Sven Ekström

T. Fredriksson

i Iggesund

Karl-Gust. Andersson

Harald Almgren

Arne Blomkvist