

## Motion

1980/81: 685

av Sture Ericson m. fl.

### om finansiering av den obligatoriska trafikförsäkringen med drivmedelsskatterna

Vägtrafikskatteutredningen har föreslagit (Ds B 1980: 13) att fordonsskatten slopas för bensindrivna fordon och att skattebortfallet kompenseras genom en höjning av hensinskatten. Denna reform skulle gälla ca 3,2 miljoner bilar, vilket är ungefär 72% av det totala antalet fordon i bilregistret. Förslag kommer senare att läggas om slopad fordonsskatt även för kilometerskattepliktiga fordon.

Fördelarna med den föreslagna skatteomläggningen är uppenbara. Det blir mindre byråkrati och svårare att smita ifrån skatten. Beskattningen blir rättvisare och får en energisparande effekt.

Sedan denna reform genomförts är beskattningen inte längre ett skäl för avställning av ett fordon. Avställningsinstitutet motiveras därmed enbart av att trafikförsäkringssystemet skall fungera. Försäkringsbolagens nuvarande premieberäkning och försäkringsavgiftssystemet bygger på myndigheternas medverkan vid avställningsrutinerna. Det betyder sannolikt att efter det planerade slopandet av fordonsskatten kommer försäkringsbolagen/försäkringstagarna att få betala myndigheternas kostnader för avställningarna. Vägskatteutredningen skriver:

Att ha kvar avställningsinstitutet medför att väsentliga rationaliseringsvinster, som annars skulle kunna uppnås om fordonsskatten slopas, inte blir av. Om de frivilliga avställningarna inte kan slopas kan inte heller kontrollmärkesystemet förenklas så mycket som är önskvärt. Det skulle därför från administrativ synpunkt vara till stor fördel om de frivilliga avställningarna kunde slopas. Därigenom skulle avsevärda förenklingar både för myndigheterna och för fordonsägarna åstadkommas.

Vi har med hänsyn till omfattningen av vårt utredningsuppdrag inte närmare kunnat gå in på möjligheterna att genomföra sådana ändringar i trafikförsäkringssystemet att de frivilliga avställningarna skulle kunna slopas. Vi vill emellertid understryka att de förenklingar för myndigheter och fordonsägare som kan uppnås om fordonsskatten slopas i hög grad kan förstärkas om trafikförsäkringssystemet kan anpassas till det förhållandet att fordonsskatten har slopats. Det är därför angeläget att trafikförsäkringssystemet ses över så att ytterligare förenklingar kan göras.

Med nuvarande system för den obligatoriska trafikförsäkringen smiter många tiotusentals bilägare ifrån sin skyldighet att betala försäkringspremier. Den defekten i systemet drabbar de laglydiga bilägarna i form av högre premier.

En tänkbar effektivisering som dels skulle lösa problemet att många inte betalar sina försäkringspremier, dels skulle medföra administrativa vinster

vore att också ta ut avgiften för den obligatoriska trafikförsäkringen via drivmedelsskatterna. Försäkringsbolagen skulle självfallet ha kvar de frivilliga försäkringar som det stora flertalet fordonsägare tecknar och som hittills sköta skaderegleringarna.

De betydande rationaliseringsvinster som här tycks möjliga motiverar att vägskatteutredningen ges tilläggsdirektiv så att den även kan föreslå förändringar i sättet att finansiera den obligatoriska trafikförsäkringen.

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen hos regeringen begär att vägtrafikskatteutredningen ges tilläggsdirektiv angående möjligheterna att finansiera den obligatoriska trafikförsäkringen via drivmedelsskatterna.

Stockholm den 23 januari 1981

STURE ERICSON (s)

JAN BERGQVIST (s)

KERSTIN ANDERSSON (s)

i Kumla