

## Nr 876

Av herr **Hedlund m.fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition nr 188, med förslag till lag om ändring i kommunalskattelagen den 28 september 1928 (nr 370), m. m.*

(Lika lydande med motion nr 727 i Första kammaren)

I propositionen nr 188 föreslås bl. a. höjning av bensinskatten med 5 öre per liter och av brännoljeskatten med 4 öre per liter. Departementschefen motiverar förslaget med att det inte bör ifrågakomma att dessa motorbränslen vid den föreslagna varuskattehöjningen förbilligas relativt sett ännu mera i förhållande till den varubeskattade konsumtionen. Förslaget innebär en höjning av skatten på bensin och motorbrännolja, motsvarande inte endast den aktuella höjningen av den allmänna varuskatten med 2 procentenheter utan även det tidigare sedan 1960 gällande varuskatteuttaget på 4 procent.

Den allmänna varuskatten kan enligt vår mening inte utgöra motiv för höjning av skatten på bensin och motorbrännolja. De kostnader, som näringslivet och konsumtionen har för dessa drivmedel, måste i stor utsträckning betraktas som avståndskostnader. Beskattningen av dessa varor kan till stor del sägas vara en beskattning av avstånden, som drabbar glesbygdernas näringsliv och befolkning särskilt hårt. De motiv, som ligger till grund för den allmänna varuskatten, bör därför enligt vår mening inte appliceras på bensin och motorbrännolja.

Framför allt bör det emellertid framhållas, att bensin- och brännoljeskatterna är specialskatter, avsedda för vägändamål. För närvarande utgår bensinskatten med 33 öre per liter och brännoljeskatten med 30 öre per liter. Därtill kommer att bensin och motorbrännolja dessutom är belagda med en annan specialskatt, nämligen energiskatten, som utgår med 9 öre per liter för bensin och med 2,5 öre per liter för motorbrännolja. Ifrågasvarande medel skall användas för investeringar på energiområdet. Bensin och motorbrännolja är sålunda föremål för en specialbeskattning, som är betydligt hårdare än vad som i allmänhet gäller för varor inom den allmänna varuskattens område. Enligt vår mening bör beskattningen av bensin och motorbrännolja avvägas efter medelsbehovet på de områden som specialskatterna avser. I nuvarande läge är det härvid nödvändigt att uppmärksamma utvecklingen på vägväsendets område.

Vid 1959 års riksdag godtogs i princip den s. k. vägplanen för Sverige

som ett program för fortsatt utbyggnad och upprustning av vägnätet. Det totala ombyggnadsbehovet för riksvägarna — i förhållande till 1975 års trafik enligt vägplanen — har uppskattats till minst 10 000 km. En medelsttilldelning efter de flerårsplaner, som uppgjorts i anslutning till vägplanen men med viss försening av programmet, skulle möjliggöra att endast en fjärdedel av detta ombyggnadsbehov skulle kunna tillgodoses under perioden 1961—1965. För länsvägarna finns ingen motsvarande uppskattning, men enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens bedömning är situationen på detta område ännu ogynnsammare än för riksvägarnas del. De ordinarie väganslagen har hittills väsentligt underskridit flerårsplanerna. Med de beredskapsarbeten som utförts på vägarna har emellertid det totala vägbyggnadset uppgått till belopp som något överstiger de i vägplanen upptagna.

Det måste emellertid nu fem år efter det att vägplanen bearbetades konstateras, att bilismen ökat snabbare än vad som förutsågs i de prognoser som då låg till grund för investeringsavvägandena. Antalet personbilar kan enligt senast tillgängliga prognoser uppskattas bli 200 000 à 300 000 flera vid mitten av 1970-talet än vad som förutsågs i vägplanen. Den starkaste ökningen torde dock falla på lastbilssidan, där man för 1965 räknar med 2 à 3 gånger och för 1975 med 4 à 6 gånger så stort transportarbete som under 1955. Det skulle innebära, att mellan hälften och två tredjedelar av godstransportarbetet skulle utföras av lastbilar 1975 mot f. n. en tredjedel.

Under de senaste åren har redan en kraftig ökning skett av fordonsvikterna och trafikintensiteten. Härigenom har följt en väsentlig stegring av slitaget på vägarna. Om huvudparten av våra vägar måste man säga, att de inte har kapacitet att bära den allt tyngre och intensivare trafiken. Då en ombyggnad i flertalet fall dock måste skjutas på framtiden, måste man genom mindre förstärknings- och förbättringsarbeten i samband med vägunderhållet och eventuell oljegrusbehandling ge vägen en någorlunda godtagbar standard. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har under senare år inriktat sina ansträngningar på utförande av oljegrusbehandling i så stor utsträckning som möjligt. En sådan inriktning har givetvis varit angelägen ur vägstandardsynpunkt. Såsom framgår av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens petita för budgetåret 1962/63 har man emellertid i år tvingats minska utförandet av oljegrus- och enkla beläggningar med cirka 20 procent i förhållande till år 1960 och skulle få minska denna verksamhet med ytterligare 20 procent under 1962, om inte ökade anslag ställs till förfogande.

Inriktningen på oljegrusbehandling har emellertid medfört, att vissa andra slag av underhållsåtgärder måst eftersättas. Underhållet av beläggningar har sålunda eftersatts till förmån för nya beläggningar. Trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder, exempelvis förbättring av siktförhållanden, har inte kunnat utföras i tillräckligt omfattning. Den förstärkning av broar, som ett högre axeltryck nödvändiggör, har inte heller kunnat ske i

erforderlig omfattning. Den starka eftersläpning som uppkommit beträffande vissa slag av underhållsåtgärder kräver nu en kraftig insats, om inte en förstöring skall ske av det kapital som vårt befintliga vägnät representerar.

Situationen måste sålunda sägas vara sådan, att ökade anslag till vägväsendet är nödvändiga. Det är enligt vår mening angeläget, att oljegrusverksamheten kan fortsätta i minst samma omfattning som under 1960. Men samtidigt är det inte minst ur trafiksäkerhetssynpunkt nödvändigt, att även vägunderhållet i övrigt intensifieras. I vissa avseenden bör också ombyggnad av vägar ske tidigare än vad som förutsatts i flerårsplanerna. Härvid avser vi främst de vägar som är av särskild betydelse för skogsbrukets och industriens transporter. Dessa vägar kommer med all sannolikhet att under de närmaste åren bli utsatta för ytterligare starkt ökade påfrestningar. Cellulosaindustrien exempelvis befinner sig för närvarande i ett skede av stark expansion, vilket under de närmaste åren kommer att medföra en stark ökning av biltransporterna av massaved. Enligt vägplanen skall tyngdpunkten i vägbyggandet under den första perioden läggas vid riksvägarna, medan förhållandevis mera skulle satsas på länsvägarna i ett senare skede. Den snabba ökningen av den tunga lastbilstrafiken gäller emellertid mera länsvägarna än riksvägarna. Dessa måste därför i större utsträckning än som förutsattes i vägplanen anses vara i behov av omedelbar ombyggnad. Detsamma gäller i hög grad även skogsbilvägar och vissa enskilda vägar.

Under de senaste budgetåren har de inflytande bilskattemedlen i stort sett uppgått till samma belopp som utgifterna för vägväsendet. För nästkommande budgetår beräknas inkomsterna av bilskattemedel till ca 1 475 milj. kronor. De anslagsäskanden som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framställt uppgår totalt till 1 458 milj. kronor, varvid hänsyn dock inte tagits till utgiftsökningar som kan väntas följa av t. ex. avtalsrörelsen. De nuvarande bilskatteinkomsterna måste bedömas som otillräckliga för den nödvändiga intensifieringen av vägunderhåll och vägbyggande. Behållningen på bilskattemedelsfonden beräknades den 30 juni 1961 uppgå till 758 milj. kronor och torde kunna beräknas stiga till något högre belopp under innevarande budgetår. I större utsträckning kan dock inte dessa fondmedel anses vara disponibla för ökning av de ordinarie väganlagen. Det bör anses naturligt, att vissa medel finns reserverade å fonden för att användas i sysselsättningsfrämjande syfte när behov av beredskapsarbeten uppkommer. De beredskapsarbeten på vägarna som utfördes under åren 1958—1960 uppgick till cirka 600 milj. kronor. Om en nödvändig intensifiering av vägunderhåll och vägbyggande skall kunna komma till stånd, måste därför i viss utsträckning nya medel ställas till förfogande.

Vår bedömning är att detta bör ske genom höjning av bensinskatten. Vi förordar, att bensinskatten höjes med 3 öre till 36 öre per liter, varigenom

ytterligare cirka 75 milj. kronor per år kan ställas till förfogande för vägväsendet. En höjning av brännoljeskatten skulle medföra en alltför hård kostnadsbelastning för den tyngre lastbilstrafiken och vissa andra delar av näringslivet och bör därför enligt vår mening inte ske. Höjning av bensinskatten innebär givetvis ökad belastning för bilisten men måste dock anses ekonomiskt riktigt med hänsyn till den förbättring av vägstandarden, som härvid möjliggöres, och de ekonomiska fördelar, som härigenom tillföres bilkapitalet. En förbättrad vägstandard betyder minskad förslitning av bilmaterialet och möjliggör dessutom väsentliga besparingar i bensinförbrukningen.

De ökade medel som inflyter genom den av oss förordade bensinskattehöjningen bör omedelbart tagas i anspråk för vägväsendet, i första hand för oljegrusverksamheten och underhållsåtgärder, som är angelägna särskilt ur trafiksäkerhetssynpunkt, samt för byggande av vägar, som är av särskild betydelse för skogsbrukets och industriens transporter.

Med stöd av vad ovan anförts får vi hemställa,

att riksdagen vid behandlingen av propositionen nr 188 måtte

I. avslå Kungl. Maj:ts förslag om höjning av brännoljeskatten;

II. med ändring av Kungl. Maj:ts förslag antaga följande förslag till förordning angående ändrad lydelse av 2 § förordningen den 7 april 1961 (nr 372) om bensinskatt.

Härigenom förordnas, att 2 § förordningen den 7 april 1961 om bensinskatt skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

§ 2.

Skatten utgår med *trettiosex* öre för liter.

Skatten beräknas — — — av volymen.

1. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1962.

2. Den som inte är registrerad enligt 5 § skall erlägga lagerskatt för den myckenhet bensin och andra jämlikt 1 § skattepliktiga varor han innehar vid denna förordnings ikraftträdande med tre öre för liter, dock icke om myckenheten sammanlagt understiger 2 500 liter.

Den som är skyldig — — — (lika med Kungl. Maj:ts förslag) — — — rörande deklaration i allmänhet.

III. i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om framläggande av förslag till 1962 års riksdag om omedelbart ianspråkta-

gande av de medel, som inflyter genom den ovan förordade höjningen av bensinskatten med 3 öre per liter, för åtgärder för vägunderhållet, särskilt sådana som är angelägna ur trafiksäkerhetssynpunkt, samt för ombyggnad av vägar, som är av särskild betydelse för skogsbrukets och industriens transporter, i enlighet med vad i motionen anförts.

Stockholm den 21 november 1961

**Gunnar Hedlund**

**Nils G. Hansson**

**Harald Larsson**

i Skegrie

i Hedenäset

**S. G. W. Wahlund**

**Gustaf Svensson**

**Sven Vigelsbo**

i Vä