

Nr 824

Av herr **Larsson** i Hedenäset m. fl., i *anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 188, med förslag till förordning om investeringsavgift för år 1957, m. m.*

I Kungl. Maj:ts proposition nr 188 har chefen för finansdepartementet föreslagit att förordningen om investeringsavgift med vissa ändringar förlänges att gälla jämväl under 1957 samt att den särskilda investeringsavgiften å motorfordon ersättes med en omsättningsskatt på motorfordon i vissa fall. Härigenom inträder förhållandet, att överlåtelse av begagnade bilar i fortsättningen sker utan erläggande av särskild investeringsskatt, men att den omsättningsskatt som kommer på nya fordon, i stället blir något högre än den tidigare investeringsskatten. För statsverkets del blir inkomsten av samma storleksordning. Budgetmässigt skulle emellertid inkomsterna i fortsättningen redovisas på en under tullar och acciser uppförd ny inkomsttitel och därmed tillföras den allmänna budgeten, medan inkomsterna av den särskilda investeringsskatten redovisas på automobilskattemedlens specialbudget och därigenom står till förfogande för kommande vägbyggnader.

Vi finna det angeläget framhålla, att vi äro övertygade om att omvårdnaden om den svenska kronans köpkraft och landets valutareserv påkallar en restriktiv ekonomisk politik. På samma gång som vi i stort ge vår anslutning till Kungl. Maj:ts förevarande förslag synes oss dock en ändring i fråga om dispositionen av de medel som inflyta genom den föreslagna omsättningsskatten å motorfordon böra övervägas.

Riksdagsbeslutet 1954 om ändrad bilbeskattning byggde på en plan för vägväsendets medelsbehov till och med budgetåret 1958/59, innebärande år från år successivt ökade investeringar såväl för den ordinarie statliga väg- och brobyggnadsverksamheten som för bidrag till byggande av vägar och gator inom de samhällen som äro egna väghållare. Full enighet rådde om behovet att upprusta vägnätet efter krisårens begränsade byggande för att få det i ett skick som svarade mot trafikutvecklingen. Riksdagens anslag åt väg- och vattenbyggnadsverket ha också sedan dess skett i enlighet med planen, men genom efterföljande investeringsbegränsningar har en betydande eftersläpning skett i vägbyggnadsverksamheten.

Som stöd för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens petitaskrivelse för budgetåret 1956/57 ingav delegationen för översiktlig vägplanering en skrivelse till Konungen, enligt vilken den meddelade, att avsevärt ökade in-

vesteringar bli nödvändiga för vägnätets utbyggnad. Ett preliminärt förslag till stamvägnät har framlagts av delegationen i mars 1956, varav framgår att kostnaderna för stamvägnätet, gatorna i städerna och förbättringen av det sekundära vägnätet preliminärt beräknats kosta 15—20 miljarder kronor, och att omkring 20 år böra räknas som utbyggnadstid.

I nämnda petitaskrivelse anförde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att den mot bakgrunden av de senaste årens trafikutveckling, då väginvesteringarna alltmer släpat efter programmet, fann sig nödsakad hemställa om statsmakternas förnyade ställningstagande i fråga om vägpolitiken på längre sikt. Föredragande statsrådet anförde härom i 1956 års statsverksproposition, att genom motortrafikens snabba ökning anmäler sig ett behov av upprustning av det allmänna vägnätet, som väsentligt överstiger vad som upptagits i femårsprogrammet (1954—1959). Den avvägning som måste ske vid en omprövning av programmet förutsätter emellertid en allmän överblick över samhällets samlade resurser och investeringsbehov. Underlaget härför beräknades föreligga 1956 genom utredningen om långtidsprogrammet för de samlade investeringarna. Fördenskull torde därför anstå med omprövning av vägprogrammet.

Behovet av ökade väginvesteringar har vid olika tillfällen berörts i för riksdagen redovisade handlingar. Sålunda anförde överrevisorerna för väg- och vattenbyggnadsverket i yttrande den 18 januari 1956 bl. a. att när man här i landet kunnat draga sig fram med i förhållande till trafikstorleken och trafikökningen så ringa åtgärder beror det på att grusvägarna tvingats upptaga en trafik, som ingenstans i världen anses lämplig eller möjlig för sådana vägar.

Statsutskottets utlåtande nr 6 år 1956 behandlar ingående situationen på vägområdet, och utskottet underströk också, att ökad vikt bör tillmätas behovet av en effektiv och framsynt upprustning av vägnätet.

Behovet av den effektiva upprustningen av vägnätet är klart dokumenterat, och att vägpolitikens omprövning ej kunde ske vid förra årets riksdag är också klarlagt. Men därmed följer även att åtgärder som syfta till en begränsning av för framtida vägbyggande lämpliga erforderliga medel förefalla mindre välbetänkta.

Den av riksdagen uttalade och tillämpade principen, att motorfordonsbeskattningen skall användas för vägnätets förbättring, bör alltfört gälla. Även om beskattningsformen gives en mera permanent karaktär i fråga om nya bilar, är det alltså en avgift, vars användning för vägbyggnadsändamål skulle medgiva en för handel och näringsliv i hög grad förbättrad vägtransportekonomi.

Ytterligare en omständighet påkallar i detta sammanhang uppmärksamhet. Under senare tid har med ökad skärpa gjorts gällande att automobil-

skattemedel borde komma till användning för en upprustning och utvidgning av landets skogsvägnät. Onekligen tala starka rättviseskäl för en sådan anordning, vilken även vore ägnad att förstärka landets försörjningsunderlag. Konstateras måste dock att en sådan anordning förorsakar en ökad förbrukning av automobilskattemedel. Det framstår därför, även ur dessa synpunkter, som motiverat att de medel som inflyta genom den föreslagna omsättningsskatten å motorfordon förbehållas vägväsendet.

Med stöd av vad ovan anförts få vi hemställa,

att riksdagen vid behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 188 måtte uttala, att inkomsterna av den föreslagna omsättningsskatten å motorfordon må redovisas på automobilskattemedlens specialbudget.

Stockholm den 7 november 1956

Harald Larsson
i Hedenäset

Ivar Jansson
i Kalix

Nils Jönsson
i Rosshol
