

## Nr 726

Av herr Wennerfors m. fl., om åtgärder i syfte att stimulera båt-sporten.

(Lika lydande med motion nr 609 i Första kammaren)

Av en nyligen avslutad kartläggning av behovet av hamnar för fritidsbåtar inom storstockholmsregionen framgår att båtsporten utvecklas alltmer till en dominerande fritidssysselsättning. Enligt den beräkning som gjorts kommer det 1980 att finnas 150 000 fritidsbåtar inom regionen. Behovet av gästhamnar är påfallande stort i norra Roslagen och dessa bör kompletteras med serviceanordningar. Det framgår exempelvis av prognosen att i Norrtälje kommer var femtonde invånare att äga en fritidsbåt 1980. För hela landet gäller samma tendens. Antalet fritidsbåtar i landet uppskattas till ca 300 000, och den årliga ökningen beräknas till 20 000—30 000.

Av de skatter som belastar användandet av bensin är bensinskatten specialdestinerad till vägväsendet. För bensin som användes i annat sammanhang än i samband med fordonstrafik på väg har man därför sedan länge tillämpat principen att endera genom skattefrihet eller restitution begränsa effekten av bensinskatten till vägtrafiksektorn. Antalet ändamål för vilka denna princip använts har successivt ökat. Skattefrihet tillämpas för bensin till järnvägsdrift, flygplansdrift, provkörning av motorer på provbädd eller för andra tekniska ändamål än motordrift. För andra grupper utgår gottgörelse i form av individuell eller kollektiv restitution varvid utbetalda medel avräknas mot automobilskattemedlen. Jordbruksnäringen erhåller en individuell, schablonmässigt bestämd gottgörelse för bensinskatt som erlagts vid användning av traktorer och skördetröskor. Till trädgårdsnäringen och fiskerinäringen utgår kollektiv restitution som användes till vissa för näringarna allmännyttiga behov. Nyligen infördes individuell restitution för skatt erlagd i samband med förvärvsmässig användning av motorsåg samt kollektiv restitution för skatt erlagd vid användning av snöskoter inom rennäringen.

Gemensamt för samtliga dessa olika former av gottgörelse är att det uppgår till hela det belopp som beräknas vara inbetalt i form av bensinskatt av grupperna i fråga. Vad gäller den grupp som betalar in mest bensinskatt utan att utnyttja vägväsendet — småbåtsägarna — är visserligen principen om gottgörelse genomförd men tillämpas i begränsad omfattning.

Beräkningar visar att båtfolket årligen inlevererar mellan 30 och 35 miljoner i bensinskatt. Av dessa restitueras 2—5 miljoner som bidrag till småbåtshamnar m. m. Anslaget var specificerat i 1967 och 1968 års statsverkspropositioner med motiveringen: »Med anslaget avses att ge kollektiv restitution för erlagd bensinskatt genom att disponera automobilskattemedel för ändamål som tjänar den mindre sjöfartens intressen.» Vid 1969 års genomförda programbudgetering för sjöfartsverket har dess samtliga utgifter förts samman under ett anslag varför det inte är möjligt att avgöra hur mycket som är avsett för just detta ändamål.

Genom de senaste årens mycket starka expansion av småbåtarnas antal har den principiellt fastlagda compensationen för bensinskatten inte hållit jämna steg med inlevererandet av dylik skatt. Den sittande bilskatteutredningen har diskuterat problematiken och av praktiska skäl avvisat tanken på färgad bensin som endast skulle säljas till båtar liksom möjligheterna till individuell restitution. Den möjlighet som återstår är alltså kollektiv restitution: »Genom att disponera automobilskattemedel för ändamål som tjänar den mindre sjöfartens intressen.»

Bidrag till småbåtshamnar minskades 1968 med motiveringen att reservationerna hade blivit så stora. De uppgår för närvarande till omkring 8 miljoner. Enligt sjöfartsverket ges enligt Kungl. Maj:ts praxis endast 50 % av anläggningskostnaden i bidrag. Detta medför att många kommuner som söker och får bidrag sedan inte har råd att genomföra ett projekt. Detta gäller speciellt för fattiga skärgårdskommuner. En åtgärd som skulle bidra till att minska den stora bristen på hamnanläggningar vore att ge större statligt bidrag. I samband med detta är det dock viktigt att se till att bidrag inte ges på sådant sätt att företagsamheten ute i skärgårdarna missgynnas. Så finns det till exempel för närvarande gott om lediga vinteruppläggningsplatser på varv i Stockholms skärgård. Det huvudsakliga behovet av bidrag torde föreligga vad gäller hemmahamnar.

De senaste årens diskussion om förändringar av sjöfartsverket har bland annat behandlat indragning av leder. Det är i sig riktigt att den yrkesmässiga sjöfarten inte skall belastas av kostnader för utprickning av leder vilka endast fyller ett behov för fritidsbåtarna. Det är emellertid mycket kortsynt att av ekonomiska skäl draga in redan befintliga leder eftersom det då kommer att ske en koncentration även av småbåtar till lederna för yrkesmässig trafik med allt vad det för med sig ur sjösäkerhetssynpunkt. Med tanke på den fortsatta ökningen av antalet småbåtar bör man snarare öka än minska antalet leder. Man bör då låta den inbetalade bensinskatten bekosta leder för fritidsbåtar.

Sjövettskommittén har under flera år haft stora ekonomiska problem. Även här är det fullt befogat med en anslagshöjning för att bidra till en ökad säkerhet till sjöss. Också en sådan kan ses som en gottgörelse till småbåtsägarna.

Det torde vara nödvändigt att göra en översyn över vilka förmåner småbåtsägarna i dag har från sjöfartsverket och andra statliga organ och göra en beräkning av värdet av dessa. Därefter bör nya förslag läggas fram om på vilka sätt en gottgörelse för inbetalade bensinskattemedel kan ske.

Med stöd av ovanstående hemställas,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller att åt sjöfartsstyrelsen uppdrages att efter skyndsam utredning framlägga förslag till åtgärder i syfte att stimulera båtporten.

Stockholm den 28 januari 1969

*Alf Wennerfors (m)*

*Allan Åkerlind (m)*

*Britt Mogård (m)*

---