

2) *Förslag*  
till

*förordning om ändrad lydelse av 3 § förordningen den 21 maj 1954 (nr 260) om brännoljeskatt.*

Härigenom förordnas, att 3 § förordningen den 21 maj 1954 om brännoljeskatt skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

3 §

Brännoljeskatt utgår med tjugofem öre för liter.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1960, dock skall vad i förordningen den 21 maj 1954 (nr 260) om brännoljeskatt är stadgat alltjämt äga tillämpning i fråga om brännolja, som använts före den 1 januari 1960.

Stockholm den 27 januari 1959

*C. Östlund*  
*Tage Magnusson*  
i Borås

*Einar Setterberg*  
*Rolf Eliasson*

*N. Stenberg*  
*Gösta Darlin*  
*Gustav Boija*

---

**Nr 209**

Av herrar **Asp** och **Sundelin**, om *sänkning av skatten på motorbrännolja som förbrukas i yrkesmässig trafik.*

Sverige är det mest motoriserade landet i Europa. Vi har det största antalet bilar i förhållande till folkmängden. I prognoser för de närmaste åren räknas med att ökningen av fordonsparken icke kommer att avtaga utan i stället öka ytterligare. Det är givet att bättre landsvägskommunikationer i många avseenden bidragit till den gynnsamma ekonomiska utveckling vi haft, men å andra sidan uppstår också problem som en direkt följd av denna alltför snabba utveckling. Trängseln på vägarna, bristen på parkeringsplatser i städer och tätorter, den stora importen av bilar, bränslen och andra förnödenheter är några av de negativa följdverkningar en ständigt expanderande bilism medför.

De kollektiva transportmedel som skall betjäna allmänheten med såväl person- som godstransporter kommer ständigt i ett allt brydsammare läge. Med ett krympande trafikunderlag får dessa transportmedel allt svårare att upprätthålla en trafik som tillgodoser berättigade krav på skälig trafikstandard. När allt fler människor löser sina trafikbehov med egna fordon uppstår svårigheter för dem som av ekonomiska eller andra skäl icke kan skaffa egna fordon, detta gäller i särskilt hög grad glesbygdernas befolkning. Man talar i vissa sammanhang om de kollektiva transportmedlens kris.

Bussföretagen tvingas minska sina kostnader genom att inskränka på turtätheten eller helt nedlägga linjer som icke ger täckning för trafikens kostnader. Drosktrafiken på landsbygden har hittills kompenserat sig för minskat trafikunderlag med skolskjutsar som genom skolväsendets centralisering ökat. För lastbilstrafiken är trenden att transportuppdragen blir alltmer säsongbetonade, det blir huvudsakligen topparna i transportarbetet som ger en något så när full sysselsättning. Det minskade trafikunderlaget för den yrkesmässiga biltrafiken i dess olika former är således en direkt följd av den snabba tillväxten av bilar i landet.

Yrkesmässig biltrafik är huvudsakligen att hänföra till nyttotrafik och i fråga om godstransporter till s. k. tung trafik som utföres med dieseldrivna vagnar. För dessa fordon utgår för närvarande en skatt på motorbrännolja med 30 öre/liter. I nuvarande läge och med den utveckling som pågår inom hela trafikområdet anser vi det riktigt att med lämpliga medel bromsa upp tillkomsten av nya bilar samtidigt som man bör stödja den kollektiva trafiken. Brännoljeskatten är för dessa fordon en betydande del av den totala automobilskatten. För fordon på landsbygden med långa avstånd och icke de bästa vägförhållanden är brännoljeskatten den tyngre delen av utgående skatt. En skattesänkning i här berört avseende som skulle gynna den tunga trafiken — nyttotrafiken — samt omnibus- och drosktrafik anser vi i nuvarande läge vara välmotiverad.

Med hänvisning till vad ovan anförts föreslår vi riksdagen besluta,

att skatt på motorbrännolja som förbrukas av motorfordon med *tillstånd till yrkesmässig trafik* skall utgå med 15 öre/liter och att bestämmelsen träder i kraft den 1 juli 1959.

Stockholm den 23 januari 1959

*Einar Asp*

*B. Sundelin*