

## Nr 550.

Av herr **Rosén m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 114, med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt, m. m.

I anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 114 om en provisorisk höjning av fordonsskatten i avvaktan på ett definitivt förslag till sådan beskattning få vi härmed framföra några synpunkter beträffande utformningen av den framtida fordonsskatten.

Fordonsskattens nuvarande utformning med en stigande skatteskala allt efter bilens tjänstevikt medför att fordonsskatten på de vanligen förekommande personbilarna av amerikansk tillverkning blir rätt kännbar. För den som förvärvar bilen som ny och väl som regel har en ekonomi därefter kan detta kanske ej betyda så mycket. Icke så för den person, som förvärvar vagnen i andra hand. Där spelar vagnens fordonsskatt större roll.

I fråga om de s. k. lyxåken så betyder vagnsskatten föga för förstahandsköparen, ofta kan skatten debiteras omkostnadskontot. Dessa bilägare i goda ekonomiska förhållanden behålla dock i regel ej den kostbara bilen mer än några år utan byta sedan ut den emot en ny årsmodell. Personbilarna, det här gäller, äro i regel kvalitetsmärken och såsom sådana slitstarka, men på grund av den höga vagnsskatten äro de ej begärliga i andra hand och ännu mindre i tredje eller fjärde köparens hand. Sådana bilar bliva därför alltför tidigt nedskrotade, vilket torde vara en nationalekonomisk förlust, eller ock bliva de ombyggda till s. k. epa-traktorer — ett ingalunda säkrare inslag i trafiken, än vad de i sitt ursprungliga skick utgöra. Såsom epa-traktor äro de dock befriade från fordonsskatten.

För många sistahandsbilägare — ofta sådana som på grund av isolering mycket väl skulle behöva en personbil — blir det endast fråga om några 100 mils körning pr år. Den högre drivmedelsåtgången för en tyngre vagn spelar härvid ej så stor roll — körmilen kunna anpassas därefter — som just fordonsskatten. För jordbrukare skulle en tyngre, kraftigare personbil ofta lämpa sig bättre, då man med den kan utföra mindre transporter och även vid behov koppla till en släpvagn.

Den markanta övergången till småvagnar med de lägre omkostnader dessa medföra är ur nationalekonomisk synpunkt tacknämlig, men det förhållandet av sådana vagnar i andra hand ofta betinga ett högre pris än vid nyförvärvet talar i någon mån om att det s. k. skattetänkandet slagit igenom även på detta område.

I vissa andra länder har man beaktat dessa synpunkter och tillämpar en fallande fordonsskatt beroende på huru många år bilen varit registrerad. Sålunda tillämpas i Norge en reducering av den ursprungliga fordonsskatten med 10 % för varje år bilen varit registrerad ned till 90 %, dock lägst 50 kr. per år och bil. Ett sådant system medför givetvis ökat arbete för upp-  
bördsmyndigheterna, men det förhållandet bör icke avskräcka från en åtgärd som är både ur social och nationalekonomisk synpunkt försvarlig. Reduceringen av vagnsskatten skulle ock kunna bli föremål för en engångsåtgärd, så att t. ex. när bilen varit registrerad i 10 år skulle den ursprungliga skatten reduceras med 50 %. Detta är dock en avvägningsfråga, beroende på vilken ursprungliga fordonsskatt som tillämpas.

Den storleksordning, som man har anledning räkna med att den kommande fordonsskatten kommer att få, torde även motivera att densamma fördelas på tvenne årsuppbörder. Det är ingalunda lätt för en person i mindre goda ekonomiska omständigheter att på en gång komma ut med hela vagnsskatten för året, vilken, då det gäller en lastbilsägare, kan röra sig om ett par tusen kronor. Systemet med tvenne årsuppbörder har ock redan tillämpats såsom fallet var med den s. k. dubbla fordonsskatten.

Om möjligt skulle en sådan omläggning göras så, att skatten erlades dels för tiden 1 april—30 september och dels för tiden 1 oktober—31 mars. Härigenom skulle ock tillfälle kunna beredas den, som endast brukar sin bil för endera halvåret, att endast behöva erlägga det halvårets skatt. Vederbörande, som ville begagna sig av en sådan förmån, skulle ha att i god tid meddela detta till vederbörande upp-  
bördsmyndighet, varigenom arbetet med utsändandet av postförskott å nästa halvårsskatt undvikas. Det kan genmålans att möjlighet redan nu finnes att slippa erlägga fordonsskatt för mer än den tid bilen brukas genom att begära restitution å erlagd skatt, men detta förfaringsätt torde dock vara mera arbetskrävande för upp-  
bördsmyndigheten.

Med stöd av vad här anförts få vi hemställa,

att riksdagen vid behandling av proposition nr 114 måtte hos Kungl. Maj:t hemställa om utredning i fråga om:

a) en reducering av fordonsskatten efter vissa års registrering;

b) omläggning av uppbörden av fordonsskatten så att denna erlättes i tvenne terminer nämligen dels för tiden 1 april—30 september och dels för tiden 1 oktober—31 mars.

Stockholm den 2 april 1952.

*Erik Rosén.*

*Oscar Andersson.*

*Birger Utbult.*

*Axel Gustafsson,*

*A. Widén.*

Borås.