

Nr 505

Av herr **Eliasson** i Sundborn m. fl., i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition nr 77, med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 2 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt, m. m.*

I proposition nr 77 framlägges förslag om viss utvidgning av möjligheterna till skattebefrielse för invalidernas fordon. Det nuvarande kravet på att fordonet skall vara utrustat med s. k. invalidaggregat föreslås slopat. Skattebefrielsen skall i stället grundas på invaliditetens art och grad. Därjämte skall fordonet användas för vederbörandes huvudsakliga förvärvsverksamhet. Skattebefrielsen skall alltså ha karaktären av kombinerad närings- och förflyttningshjälp. Möjlighet till skattebefrielse skall föreligga för såväl personbilar som för bilar av s. k. skåpvagnstyp, såframt icke tjänstevikten överstiger 1 800 kg. Den nuvarande automatiska skattebefrielsen för de hastighetsbegränsade speciella invalidmotorcyklarna skall bibehållas. Med skattebefrielse avses befrielse från såväl fordonsskatt som omsättningsskatt å motorfordon.

Den föreslagna utvidgningen är i viss utsträckning skenbar, enär många fordon numera har en sådan standardutrustning att de utan speciell utrustning kan framföras av ganska svårt invalidiserade personer. De helautomatiska växellådorna utgör ett exempel härpå. De ändringar av nu gällande bestämmelser, som föreslås i propositionen, bör till viss del betraktas som en anpassning till den tekniska utvecklingen.

Enligt vår mening vore det i och för sig önskvärt med en mera generös bedömning från samhällets sida i dessa frågor. Särskilt gäller detta den beskrivning av invaliditetens art och grad, som återfinnes i propositionen. Då emellertid bl. a. dessa frågor är föremål för översyn inom 1953 års trafikutredning och då sålunda de nu aktuella åtgärderna inte syftar till en slutgiltig lösning av problemen, inskränker vi oss i detta sammanhang till att föreslå vissa smärre justeringar i propositionens förslag.

Enligt propositionen skall skattebefrielse för bilar av mera konventionell typ kunna erhållas endast om bilen användes för vederbörandes huvudsakliga förvärvsverksamhet. De invalider, som inte har en sådan användning för sina fordon, sådana som är oförmögna till egentligt förvärvsarbete, hemmafruar m. fl., är enligt propositionen hänvisade att använda de särskilda hastighetsbegränsade invalidmotorcyklarna, om de skall kunna erhålla skattebefrielse.

Enligt vår mening bör alla, som lider av invaliditet av viss omfattning,

ha rätt till skattebefrielse för sina fordon, utan att det därvid krävs att fordonet skall användas för vederbörandes huvudsakliga förvärvsverksamhet. Det synes dock rimligt att denna rätt inskränkes till vissa mindre fordonstyper. I propositionen har dock avgränsningen gjorts alltför snäv, emedan endast invalidmotorcyklarna skulle bli föremål för automatisk skattebefrielse.

Invalidmotorcyklarna måste numera anses vara otidsenliga. Enligt uppgift i propositionen har också tillverkningen av dem nära nog upphört. De är öppna och ger intet skydd för väder och vind. Invalidmotorcyklarna utgör ett i stort sett passerat stadium i utvecklingen. Det måste vara felaktigt att hänvisa svårt invalidiserade personer, som inte kan åberopa förvärvsarbete som motiv för skattebefrielse, till sådana fordon. Syftet med den automatiska skattebefrielsen måste uppenbarligen vara att underlätta de invalidiserades anpassning till ett normalt liv. Deras situation är ofta psykiskt och socialt sådan att en åtgärd som befrielse från fordonsskatt och från omsättningsskatt å motorfordon framstår som motiverad. Det är enligt vår mening icke rimligt att hänvisa dem till fordon av ett sådant slag, som för ett överväldigande antal människor i praktiken är ett passerat stadium. Ett sådant förfarande synes oss strida mot skattebefrielsens syfte och mening.

Vid remissbehandlingen av invalidfordonsutredningens betänkande, vilket legat till grund för propositionen, har framförts förslag om att den automatiska skattebefrielsen skulle utsträckas att gälla även de s. k. minibilarna. Minibilen finns i konstruktion dels med tre hjul, vilken registreras som motorcykel, dels med fyra hjul, vilken registreras som automobil. Dess tjänstevikt överstiger icke 550 kg. Redan det sätt, på vilket myndigheterna bedömt minibilen vid registreringen, anger att den är att betrakta som en mera tidsenlig efterföljare till bl. a. den tidigare vanliga invalidmotorcykeln. Den är försedd med heltäckande kaross och ger sålunda ett bättre skydd såväl mot väder och vind som vid olyckor. Den är stabilare till sin konstruktion än invalidmotorcykeln och erbjuder alltså större komfort vid åkningen.

Som redan anförts utgör de ändringar i gällande bestämmelser, som föreslås i propositionen, i viss utsträckning en anpassning till den tekniska utvecklingen beträffande bilar av mera konventionell typ. Det är då konsekvent att motsvarande anpassning sker även beträffande invalidmotorcyklarna och deras efterföljare minibilarna. Av den anledningen vill vi förorda att skattebefrielse utan krav på användning huvudsakligen för förvärvsarbete, skall kunna erhållas även för minibilar med en tjänstevikt på högst 550 kg. Om nu gällande hastighetsbegränsning för invalidmotorcyklar slopas, skulle automatisk skattebefrielse i princip kunna erhållas för med invalidaggregat utrustad minibil, som är registrerad som motorcykel.

Då emellertid ett sådant förfarande leder till en omotiverad avgränsning, vill vi förorda att denna skattebefrielse skall gälla även minibil, som registrerats som automobil. Vederbörande bör ha fritt val mellan de olika typer och märken som förekommer i marknaden. Visserligen kan det i vissa fall alltjämt vara befogat med en hastighetsbegränsning av invalidfordon. En sådan bör dock vara beroende av fordonets konstruktion och invaliditetens art och bör alltså avgöras vid fordonsbesiktning respektive körkortsprov. Däremot är inte en generell hastighetsbegränsning av invalidfordon lämplig för att motverka ev. missbruk av rätten till skattebefrielse.

Tidigare har den automatiska skattebefrielsen grundats på fordonets konstruktion, enär den endast gällt den särskilt konstruerade invalidmotorcykeln. En direkt utvidgning av denna bestämmelse till att omfatta även minibilarna skulle närmast leda till ett invalidaggregatskrav för dessa. Ett sådant krav synes mindre välbetänkt med hänsyn till den tekniska utvecklingen. På sistone har förekommit uppgifter om helautomatiska växellådor konstruerade på sådant sätt att de väl skulle passa för minibilar. Det kan därför vara en tidsfråga när invalidaggregaten i viss utsträckning blir inaktuella för minibilar på samma sätt som de redan blivit det för bilar av konventionell typ. Av den anledningen bör rätten till skattebefrielse för minibilar grundas på vanförhet av den art och grad, som enligt propositionen skall erfordras för skattebefrielse avseende kombinerad närings- och förflyttningshjälp. Den automatiska skattebefrielsen för hastighetsbegränsade invalidmotorcyklar bör bibehållas oförändrad, så att de som nu har sådana fordon även i fortsättningen kan använda dem på oförändrade villkor.

Invalidfordonsutredningen, vars betänkande legat till grund för propositionen, har föreslagit att skattebefrielse i princip skall kunna erhållas för personbilar med en högsta tjänstevikt av 1 800 kg och för lastbilar med en totalvikt av högst 2 500 kg. I propositionen har emellertid vissa lastbilar uteslutits från möjligheten till skattebefrielse. Befrielse skall kunna erhållas endast för med skåp-, stationsvagns- eller personbilskarosseri utrustade lastbilar, vilkas tjänstevikt ej överskrider 1 800 kg.

Då skattebefrielsen avser kombinerad närings- och förflyttningshjälp, leder en sådan bestämmelse till en inskränkning i möjligheterna för den vanföre att välja det fordon, som med hänsyn till hans situation och näringsutövning skulle vara det lämpligaste. I sammanhanget bör uppmärksammas att pensionsstyrelsen beviljar bidrag till vanföra i syfte att möjliggöra deras självständiga försörjning. Bidrag kan utgå för anskaffande av motorfordon att användas exempelvis i expressbyråverksamhet. Även pensionsstyrelsen skulle i sådana fall få vidkännas en viss bundenhet, om vissa av de lättare lastbilarna undantages från rätten till skattebefrielse. Det får nämligen anses givet att pensionsstyrelsen måste räkna med

skattebefrielsen som en av de ekonomiska faktorer, som inverkar på den vanföres möjligheter till självständig försörjning. I syfte att åstadkomma friare valmöjlighet för den enskilde och för att nå en bättre samklang mellan olika samhällseliga åtgärder, föreslår vi att skattebefrielse jämväl skall kunna erhållas för lastbil vars totalvikt ej överskrider 2 500 kg. Detta förslag sammanfaller för övrigt med såväl invalidfordonsutredningens som väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag.

Med stöd av vad ovan anförts hemställas,

att riksdagen vid behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 77 måtte besluta

dels att envar, som företer invaliditet av den art och den grad, som enligt propositionen skall erfordras för skattebefrielse avseende att bereda invalida personer kombinerad närings- och förflyttningshjälp, skall erhålla skattebefrielse för s. k. minibil, vars tjänstevikt icke överskrider 550 kg;

dels att vad som i propositionen anförts beträffande skattebefrielse för med skåp-, stationsvagns- eller personbilskarosseri utrustade lastbilar jämväl skall gälla annan lastbil, vars totalvikt ej överskrider 2 500 kg; samt

att vederbörande utskott måtte utarbeta förslag till här för erforderlig författningstext.

Stockholm den 1 april 1959

Lars Eliasson

i Sundborn

Karl Björkänge

Gunnar Larsson

Harry Wahrendorff

i Luttra

Harald Larsson

C. O. Carlsson

J. Onsjö

i Hedenäset

i Bakeröd