

Nr 126

Av herr **Eliasson** i Sundborn m. fl., om viss utvidgning av skattebefrielsen för invalidfordon.

Enligt förordningen den 2 juni 1922 om automobils katt kan vanför person under vissa förutsättningar erhålla befrielse från fordonsskatt. Intill den 1 januari 1960 kunde skattebefrielse erhållas för s. k. invalidmotorcykel, hastighetsbegränsad till 30 kilometer per timme. Därjämte ägde länsstyrelsen medgiva befrielse från skatteplikt för personbil, om denna var inrättad som invalidfordon och ägdes av invalid. Vid länsstyrelsens prövning skulle hänsyn tagas till invaliditetens art och grad samt behovet av bil för förvärvsverksamhet eller utbildning.

Genom beslut av 1959 års riksdag upphävdes kravet på att fordonet skulle vara inrättat som invalidfordon, dvs. utrustat med s. k. invalidaggregat, samt vidtogs vissa andra ändringar i tidigare bestämmelser. Enligt detta beslut, som motiverades av den tekniska utvecklingen, bl. a. förekomsten av helautomatiska växellådor, äger höggradigt vanför person som har behov av fordonet för förvärvsverksamhet eller utbildning rätt till skattebefrielse för personbil av högst 1 800 kilograms tjänstevikt eller för med skåp-, stationsvagns- eller personbilskarosseri utrustad lastbil av högst 1 800 kilograms tjänstevikt. I fråga om rätten till skattebefrielse för invalider, som inte har behov av fordon för förvärvsverksamhet eller utbildning, vidtogs emellertid ingen ändring. Dessa invalider kan således erhålla befrielse från fordonsskatt endast vid innehav av invalidmotorcykel.

Genom beslut av 1959 års riksdag medgavs vidare befrielse från omsättningsskatt för fordon som anskaffas av invalider. Sådan befrielse kan erhållas då befrielse från fordonsskatt medgivits enligt ovan.

Befrielsen från fordonsskatt har betydelse även för det bidrag till vanföra ägare av motorfordon, varom beslut fattades av 1960 års riksdag. Detta bidrag utgör en schablonmässigt beräknad restitution av erlagd skatt å bensin och motorbrännolja och utgår med belopp motsvarande den skatt, som under bidragsåret belöpt sig på 480 liter bensin i fråga om bensindriven bil och 340 liter motorbrännolja i fråga om brännoljedriven bil. Till innehavare av motorcykel utgår bidraget med hälften av bidraget för bensindriven bil. Bidraget utgår emellertid endast om vederbörande erhållit befrielse från fordonsskatt. En höggradigt vanför person, som inte har behov av fordonet för förvärvsverksamhet eller utbildning, kan således inte erhålla befrielse från vare sig fordonsskatt eller omsättningsskatt eller rätt till nämnda

som skatterestitution avsedda bidrag, om han inte innehar invalidmotorcykel.

En sådan ordning är enligt vår mening otillfredsställande. Inte minst ur social och psykologisk rehabiliteringssynpunkt är det angeläget att de vanföras kontakter med omvärlden och möjligheter till ett så långt möjligt normalt liv främjas. Detta har också varit syftet med skattebefrielsen för invalidmotorcyklar. Dessa är emellertid otidsenliga och motsvarar inte berättigade krav på åkkomfort. De är öppna, och den åkande är följaktligen oskyddad mot väder och vind. Numera tycks också tillverkningen av invalidmotorcyklar ha upphört.

Det är i hög grad berättigat att underlätta de vanföras anskaffning och hållande av annat fordon än invalidmotorcykel även i de fall fordonet icke behövs för förvärvsverksamhet eller utbildning. Genom 1959 års beslut skedde en anpassning till den tekniska utvecklingen beträffande fordon för invalider, som använder fordonet för förvärvsverksamhet eller utbildning. Motsvarande anpassning beträffande nuvarande bestämmelse för invalidmotorcyklar skulle kunna ske genom att denna mera generellt betonade skattebefrielse utsträcktes att gälla s. k. minibilar, vilka får anses utgöra tidsenliga efterföljare till invalidmotorcyklarna. Oavsett en minibil är trehjulig och registrerad som motorcykel eller fyrehjulig och registrerad som personbil erbjuder den en bättre åkkomfort och ett bättre skydd mot väder och vind än invalidmotorcykeln. Även i tekniskt avseende och ur säkerhetsympunkt har minibilen betydande fördelar. Bl. a. förekommer i vissa fall sådan utrustning som kan göra speciellt invalidaggregat överflödigt. Vid medgivande av här förordade skattebefrielse för vanför persons minibil bör därför icke uppställas generellt krav på viss konstruktion i form av invalidaggregat eller hastighetsbegränsning. Om det i vissa fall bedöms erforderligt att föreskriva hastighetsbegränsning eller speciell utrustning bör detta avgöras vid fordonsbesiktning resp. körkortsprov. Även i övrigt bör samma grunder för skattebefrielsen gälla som för den nu gällande befrielsen för invalider som har behov av fordonet för förvärvsverksamhet eller utbildning. En maximal tjänstevikt bör dock föreskrivas. Denna är givetvis i viss mån beroende av den tekniska utvecklingen. För närvarande synes den dock kunna fastställas till 550 kilogram och bör kunna ändras när den tekniska utvecklingen så påkallar.

Med här förordade befrielse från fordonsskatt skulle även följa befrielse från omsättningsskatt och rätt till nämnda bidrag till vanför ägare av motorfordon. Det synes lämpligt att sistnämnda bidrag i fråga om minibil bestämmas till samma som gäller för motorcykel.

Med hänvisning till ovan anförda hemställas,

att riksdagen måtte besluta att befrielse från fordonsskatt och omsättningsskatt samt rätt till bidrag till vanför ägare av motorfordon må för personbil eller motorcykel av

högst 550 kilograms tjänstevikt tillkomma även sådan högradigt vanför person, som ej har behov av fordonet för förvärvsarbete eller utbildning, i enlighet med vad i motionen anförts, samt

att vederbörande utskott måtte utarbeta förslag till erforderliga författningsändringar.

Stockholm den 23 januari 1961

Lars Eliasson
i Sundborn

Einar Gustafsson
i Kärby

Karl Gust. H. Boo

Nr 127

Av herr **Carlsson** i Stockholm m. fl., *angående åtgärder till främjande av bostadssparandet.*

(Lika lydande med motion nr 100 i Första kammaren)

Stockholm den 23 januari 1961

N. Stenberg

Mac Hamrin
i Kalmar

C. W. Carlsson

Daniel Wiklund
i Stockholm