

## Nr 608.

Av herr **Hagård m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition, nr 112, med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 och 6 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt, m. m.*

I samband med att Kungl. Maj:t bemyndigade härads hövding H. V. Nitelius att verkställa en allmän utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken, överlämnades även frågan om en allmän skattebefrielse för invalidbilar till dennes prövning. Enligt det av utredningsmannen avgivna betänkandet synes emellertid detta senare särskilda spörsmål endast i förbigående ha behandlats av utredningen. Herr Nitelius anför sålunda:

”Ehuru vissa skäl tala för att den gällande befrielsen från fordonsskatt för invalidmotorecyklarna kan böra utsträckas till att omfatta även personbilar som äro inrättade och uteslutande användas såsom invalidfordon, har utredningen dels med hänsyn till de praktiska svårigheter som föreligga att urskilja personbilar, vilka uteslutande komma att användas av invalider, och att vid förlöpande beskattning utöva kontroll över dessa bilars användning, dels ock med hänsyn till att det ur social synpunkt mera angelägna behovet av skattebefrielse för invalidfordon närmast gör sig gällande i fråga om invalidmotorecyklarna, ansett sig böra föreslå allenast bibehållande av gällande bestämmelser om skattefrihet för sistnämnda slag av fordon.”

Med avseende på bensinskatten framhålles:

”Till utredningen har slutligen, såsom förut berörts, inkommit framställning om restitution av skatt för bensin, som användes vid körning med s. k. invalidfordon. Beträffande denna framställning vill utredningen understryka, att någon möjlighet att utöva kontroll av den kvantitet bensin som förbrukas vid nyttokörning med dylika fordon icke föreligger. Dessutom torde det — såsom riksdagens bevillningsutskott i olika sammanhang framhållit — vara principiellt oriktigt att subventionera en viss grupp samhällsmedlemmar genom att för dem tillskapa en speciell skattelättnad i stället för att bevilja ett understöd, som redovisas öppet i form av direkt statligt bidrag. Med hänsyn härtill anser utredningen anledning icke föreligga att tillmötesgå vad i framställningen yrkats.”

I Kungl. Maj:ts proposition nr 112 med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 5 och 6 §§ förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt m. m. synes Kungl. Maj:t, i avvaktan på en mer ingående undersökning av invalidfordonens ställning i beskattningshänseende, ha accepterat utredningsmannens ställningstagande i denna fråga. Någon lindring av beskatt-

ningen av invalidfordon utöver vad som för närvarande gäller har sålunda icke förordats av departementschefen.

Den ökning av skattebördan för hela motorfordonstrafiken som föreslås i propositionen kommer att leda till uppenbara svårigheter i synnerhet för den grupp bilförare, som den vanföre tillhör och där bilen ofta får sägas utgöra den grundläggande förutsättningen för att invaliden skall kunna anpassas till arbetslivet. Fordons- och bensinskatten utgör nämligen en betydande kostnad, som samhället här pålägger en medborgare, för vilken bilen — vilket ånyo betonas — är av vital, ofta livsviktig betydelse för att han eller hon skall kunna föra ett normalt liv.

Invalidernas speciella förhållanden i här berörda avseende har också lett till att specialbestämmelser för invalidfordon tillkommit i ett flertal länder. Sålunda erhåller exempelvis invalider i Norge restitution å bensinskatt och i Danmark restitution å motorfordonsskatt. I England erhåller krigsinvalider ett driftbidrag å 800 kronor per år.

Starka skäl kan anföras för att bilar tillhöriga invalider även i Sverige bör kunna komma i åtnjutande av skattelindring. Lågstiftaren är ej heller främmande för en särbehandling av invaliderna tillhöriga fordon, då redan nu invalidmotorecyklarna är befriade från fordonsskatt.

Ur social synpunkt är emellertid en skattebefrielse för invalidbilar lika berättigad som för invalidmotorecyklar. Härför talar bl. a. att den av pensionsstyrelsen bedrivna bidragsverksamheten till motorfordon åt invalider i huvudsak och till allt större del numera avser bilar. En ökad skattelindring avseende även invalidbilar skulle ge invaliderna större möjlighet att lösa sina förflyttningsproblem och därigenom förbättra sina inkomster. En sådan standardförbättring skulle också i sista hand komma samhället till godo.

Vi vill därför förorda att icke blott invalidmotorecyklar utan även personbilar tillhöriga invalider, som med läkarintyg eller på annat sätt styrkt invaliditet och behov av motorfordon, befrias från både fordonsskatt och bensinskatt. Som villkor för skattebefrielse bör dock gälla att motorfordonet för att kunna framföras av invaliden försetts med sådana särskilda manövreringsanordningar, som länsstyrelse finner skäl föreskriva för utfärdande av körkort för invalid. Undantag från detta krav bör kunna medgivas endast då särskilda omständigheter föreligger.

Vad beträffar utredningsmannens ovan citerade invändning om att praktiska svårigheter till kontroll av att fordonen endast användes för invalider föreligger vid en generell skattebefrielse, har denna ett visst berättigande. Ett eventuellt missbruk torde dock förekomma i ytterst begränsad omfattning och synes också väga lätt mot det ur social synpunkt mycket angelägna behovet av en skattelättnad för den speciella grupp det här gäller.

I fråga om en eventuell restitution av bensinskatt borde ett genomförande härav icke möta några större hinder. Man skulle lämpligen här kunna tillämpa samma principer som när det gäller jordbrukarnas komensation för erlagd

bensinskatt. Beträffande invalidvagnar kunde förslagsvis skatten för bensin använd för körning 1 000 mil restitueras.

De svårigheter som utredningsmannen anfört som skäl mot restitution av skatt för sådan bensin som förbrukas av invalidfordon är icke av den arten att de bör förhindra en för invaliderna godtagbar lösning av problemet. De ur kontrollsynpunkt återopade betänkligheterna torde nämligen principiellt kunna anföras även i de fall då restitution nu beviljats. Vi tror att ett positivt beslut i här berörda frågor kommer att mötas med förtroende från invalidernas sida och att det inte finns anledning förstora upp svårigheterna för en kontroll som fyller rimliga anspråk.

Med anledning av vad ovan anförts hemställas,

att riksdagen vid behandlingen av proposition nr 112 måtte  
A. antaga följande

### *Förslag*

till

*Förordning angående ändrad lydelse av 2 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt.*

Härigenom förordnas, att 2 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

### 2 §.

Från skatteplikt frikallas:

- a) automobil — — — undersåte.
- b) automobil — — — brandväsendet.
- c) automobil, vilken är inrättad såsom invalidfordon.
- d) motoreykel, som är inrättad såsom invalidfordon och vars hastighet icke överstiger 30 kilometer i timmen; samt
- e) automobil eller släpvagn, då fordonet är taget i anspråk med nyttjanderätt jämlikt bestämmelserna i allmänna förfogandelagen den 22 juni 1939 (nr 293), ackvisionslagen den 30 juni 1942 (nr 583), beredskapsförfogandelagen den 30 juni 1942 (nr 584) eller civilförsvarslagen den 15 juli 1944 (nr 536).

---

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1955.

---

B. i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att Kungl. Maj:t i enlighet med i motionen angivna riktlinjer måtte utfärda er-

forderliga föreskrifter dels för tillämpning av under A förslagen ändring i automobilskatteförordningen, dels ock för restitution av bensinskatt för av invalidfordon förbrukad bensin.

Stockholm den 24 mars 1954.

*Alarik Hagård.*

*Erik Magnusson.*

*Ivar Johansson*  
i Mysinge.

*Carl Lindberg.*

*Einar Rimmerfors.*

*Stig F. Hansson*  
i Önnarp.

*Etty Eriksson.*

*Yngve Hamrin.*