

Nr 677

Av herr **Bengtsson** i Varberg m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 175, angående komplettering av riksstatsförslaget för budgetåret 1957/58, m. m.

I anledning av att Kungl. Maj:ts proposition nr 175 med förslag till allmän energiskatt även kommer att omfatta motorbensinen vill vi rikta uppmärksamheten på det *driftkostnadsproblem*, som i detta sammanhang blir aktuellt för den grupp *invalidiserade medborgare*, vilka för sin förflyttning är i oundgängligt behov av motorfordon.

Enligt propositionen kommer den särskilda skatten att uttagas med fyra öre per liter bensin. Ett invalidmotorfordon beräknas genomsnittligt för ägarens *förvärvsverksamhet* köras 1 000 mil per år. Medelbensinförbrukningen kan i de fall fordonet utgöres av bil fastställas till en liter per mil, vilket medför en förbrukningssiffra av 1 000 liter bensin per år. En extra skatt av nämnda storlek skulle således höja detta fordonens bensinkonto med 40 kronor per år.

Denna siffra kan i och för sig synas obetydlig, men man får vid bedömningen beakta, att det i den uppskattade körsträckan icke innefattas det körbehov, som ligger utanför förvärvsverksamheten. För den vanföre finns självfallet ett naturligt behov av att även kunna förflytta sig för andra ändamål. Den invalidiserades reala körsträcka per år måste därför bedömas som avsevärt större än den ovan angivna.

Vid bedömningen av invalidfordonets driftkostnader bör även storleken av den skatt beaktas, som enligt nu gällande förordning uttages på motorbensinen. Denna skatt uppgår till 32 öre per liter bensin. Med det ovan nämnda körbehovet av 1 000 mil per år och en medelbensinförbrukning per fordon och år av 1 000 liter medför detta ett skatteuttag av 320 kronor per år. Ett ytterligare pålägg av skatt enligt propositionens förslag kommer alltså att höja detta skatteuttag med 40 kronor, varför man får ett sammanlagt uttag om $320 + 40 = 360$ kronor, en summa som trefaldigt överstiger storleken av den fordonsskatt, vilken invalidfordonet enligt förordningen SFS 255/1954 icke behöver erlägga.

Redan nuvarande skattesats på motorbensinen måste således utgöra en icke önskvärd belastning av invalidfordonsägarens ekonomi.

När samhället lämnar bidrag till inköp av invalidfordon har de bidragsgivande organen även att bedöma, huruvida invalidens inkomster tillåter belastningen av en bils driftkostnader. Det synes oss därför vara av största betydelse för en fortsatt gynnsam utveckling av invalidmotorismen, att inte denna påföres statliga pålagor, vilka otvivelaktigt måste hämma den rehabiliteringsverksamhet, som med så goda

resultat kan redovisas. För den senaste femårsperioden har t. ex. pensionsstyrelsen kunnat bevilja bidrag till inköp av 977 stycken motorfordon, eller 1 843 150 kronor. Därtill kommer kommunernas och landstingens bidragsgivning, som i de flesta fall sker i samråd med pensionsstyrelsens och som på grundval härav kan uppskattas till ca 3 000 000 kronor, samt tillskottet från invalidernas ideella föreningar med ca 1 000 000 kronor, varför den sammanlagda bidragssumman för ändamålet uppgår till ca 6 000 000 kronor under nämnda tidrymd. För det kommande budgetåret har en utökning av denna bidragsverksamhet möjliggjorts genom det höjda anslaget för näringshjälp — 1 000 000 kronor — som står till pensionsstyrelsens förfogande.

Med anledning av propositionen 260/1954 med förslag till förordning angående ändring av lydelsen av 5 och 6 §§ förordningen den 22 juni 1922 om automobilskatt m. m. hade bevillningsutskottet att även taga ställning till de likalydande motionerna I: 480 och II: 608 samt motionen II: 537, i vilka hemställts att invalidbilar måtte undantagas från fordonsbeskattningen. I de båda förstnämnda motionerna yrkades därjämte, att riksdagen måtte bemyndiga Kungl. Maj:t att utfärda föreskrifter för restitution av bensinskatt för av invalidfordon förbrukad bensin. Härvid uttalade bevillningsutskottet, att "några delade meningar om det berättigade i och för sig av att medgiva lättnader för invalidbilar jämväl i fråga om den ordinarie automobilbeskattningen torde icke föreligga. Utskottet anser sig också *i princip böra tillstyrka* att möjlighet nu öppnas för befrielse från fordonskatt för invalidbilar".

Bevillningsutskottet ansåg sig inte emellertid att vid detta tillfälle kunna taga ställning till det i motionerna I: 480 och II: 608 framställda yrkandet om restitution av bensinskatten för av invalidfordon använd bensin. Utskottet yttrade härom: "Bifalles förslaget om befrielse från fordonskatt för invalidbilar bör, sedan denna skattebefrielse varit i kraft någon tid, bättre utgångspunkter kunna erhållas för ett ställningstagande till detta speciella restitutionsspörsmål. Utskottet förutsätter att Kungl. Maj:t ägnar fortsatt uppmärksamhet åt denna fråga."

Behovet av en genomförd restitution i detta sammanhang har således tidigare uppmärksamats och blivit föremål för en positiv behandling. Det synes oss angeläget att erinra härom i anslutning till den nu aktuella propositionen.

De senaste årens utveckling av samhällets insatser för en allsidig arbetsvårdande verksamhet kommer — som ovan antytts — att ytterligare accentuera nödvändigheten av att invalidfordonet bedömes som ett tekniskt hjälpmedel, jämställt med övriga typer av sådana hjälpmedel, använda av invalidiserade i syfte att *kompensera ett förflyttningshandikapp*, såsom exempelvis en benprotes, rullstol etc. Invaliditeten får icke indirekt bli föremål för beskattning.

Principen för ett ställningstagande i denna riktning torde enligt vår uppfattning vara fastställd i och med att riksdagen har bifallit yrkandet rörande fordonets skatteplikt (SFS 255/1954).

Restitution av bensinskatt har för andra grupper i samhället kunnat genomföras, varför kontrollsvårigheter icke torde utgöra hinder för att restitution beviljas denna grupp. Vi vill här framhålla det restitutionsförfarande, som tillämpas på den bensin som förbrukas av jordbrukarnas traktorer och i fiskerinäringen, i vilka fall ett schablonmässigt fastställt restitutionsbelopp utgår.

I de fall fordonen är befriade från skatteplikt i enlighet med förordningarna SFS 329, som avser invalidmotorcykel, vars hastighet icke överstiger 30 km/t, samt SFS 255/1954, som avser personbil, vilken är inrättad som invalidfordon, är kontrollen i och med länsstyrelsens bifall till skattebefrielse given. För sådana invalidmotorfordon, vilka på grund av sin konstruktion inte innefattas i nämnda förordningar, såsom exempelvis trehjuliga icke hastighetsbegränsade vagnar av typer som Heinkel-Kabine, Messerschmitt etc., kan erforderlig kontroll åstadkommas genom läkarintyg, som visar invaliditetens art och grad, och intyg från statens bilinspektion, att vagnen är inrättad som invalidfordon. Denna form av kontroll bör även kunna avse sådana specialkonstruerade trehjuliga invalidmopeder, som enligt förordningen 280/1952 icke är belagda med registreringsplikt.

För invalidmotorfordon torde dessutom numera tillräckliga erfarenheter av befrielse från skatteplikt ha vunnits, så att man nu även kan låta skattebefrielsen omfatta restitution av bensinskatten för invalidfordon.

För invalidmotorfordonen bör således kunna fastställas ett schablonmässigt restitutionsbelopp, förslagsvis omfattande en förbrukning av 1 000 liter bensin per år för personbil, 500 liter för tung motorcykel och 200 liter för trehjuliga invalidmopeder.

Med anledning av vad ovan anförts hemställas,

att riksdagen måtte besluta

dels medgiva restitution för invalidmotorfordon av den allmänna energiskatt, som enligt den framlagda propositionen skall påföras motorbensinen;

dels ock åt vederbörande utskott uppdraga att utarbeta härför erforderlig lagtext.

Stockholm den 15 maj 1957

Ingemund Bengtsson

Varberg

Henrik Munktell

Ture Königson

Harald Larsson

i Hedenäset

Etty Eriksson