

Nr 77

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 2 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt, m. m.; given Stockholms slott den 27 februari 1959.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för denna dag, föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till

1) förordning angående ändrad lydelse av 2 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt; samt

2) förordning om ändrad lydelse av 6 § förordningen den 23 november 1956 (nr 545) angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall.

GUSTAF ADOLF

G. E. Sträng

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen framlägges förslag om viss utvidgning av möjligheterna till skattebefrielse för invalidernas fordon.

Sålunda föreslås slopande av det nuvarande kravet på att fordonet skall vara utrustat med s. k. invalidaggregat. Vidare skall förutom personbilar även bilar av skåpvagnstyp kunna bli skattefria.

Skattebefrielsen avser i första hand fordonsskatten enligt 1922 års förordning om automobilskatt. Liksom hittills skall enligt förslaget befrielse från fordonsskatt i förekommande fall medföra att skatt icke heller skall utgå enligt 1956 års förordning angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall.

De nya bestämmelserna föreslås skola träda i kraft den 1 januari 1960.

Förslag

till

**förordning angående ändrad lydelse av 2 § förordningen den 2 juni 1922
(nr 260) om automobilskatt**

Härigenom förordnas, att 2 § förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

2 §.

Från skatteplikt — — — civilförsvarslagen den 15 juli 1944 (nr 536).
Länsstyrelsen må medgiva befrielse från skatteplikt för personautomobil, som är inrättad såsom invalidfordon och som äges av invalid. Vid prövning av ärende om befrielse skall hänsyn tagas till invaliditetens art och grad samt behovet av bil för förvärvsverksamhet eller utbildning.

(Föreslagen lydelse)

2 §.

Från skatteplikt — — — civilförsvarslagen den 15 juli 1944 (nr 536).
Länsstyrelsen må, i annat fall än som avses i första stycket, medgiva befrielse från skatteplikt för

1. personautomobil, vars tjänstevikt ej överstiger 1 800 kilogram,
2. sådan med skåp-, stationsvagns- eller personbilskarosseri utrustad lastbil, vars tjänstevikt ej överstiger 1 800 kilogram, samt
3. motorcykel,

därest fordonet äges av höggradigt vanför person, som innehar körkort för förande av fordonet och som för sin huvudsakliga förvärvsverksamhet eller för sin utbildning är varaktigt beroende av fordonet såsom fortskaffningsmedel.

De närmare föreskrifter, som erfordras för tillämpning av vad i andra stycket stadgas, meddelas av myndighet som Konungen bestämmer.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1960, dock att förordningens bestämmelser skola gälla redan dessförinnan i avseende å åtgärder, som erfordras för förordningens tillämpning efter ikraftträdandet.

Har ägare av personautomobil erhållit befrielse från skatteplikt för fordonet med stöd av nu gällande bestämmelser i 2 § andra stycket, skall, där ägaren det begär, nämnda bestämmelser äga tillämpning även efter ingången av år 1960 vid prövning av fråga om fortsatt skattebefrielse för samma fordon.

Förslag

till

**förordning om ändrad lydelse av 6 § förordningen den 23 november 1956
(nr 545) angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall**

Härigenom förordnas, att 6 § förordningen den 23 november 1956 angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall skall erhålla följande ändrade lydelse.

¹ Senaste lydelse av 2 § se 1954:255.

(Nuvarande lydelse)

6 §.

Har motorfordon, för vilket omsättningsskatt utgått, i samband med fordonets upptagande första gången i bilregister funnits vara skattefritt jämligt 2 § första stycket a), b) eller c) förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt, skall kontrollstyrelsen, efter ansökan, förordna om återbäring av erlagd omsättningsskatt. Vad nu sagts skall ock gälla *personbil, som är inrättad såsom invalidfordon och som äges av invalid, därest fordonet, när det första gången upptagits i bilregister, befriats från skatteplikt jämligt 2 § andra stycket nämnda förordning.*

(Föreslagen lydelse)

6 §.

Har motorfordon, för vilket omsättningsskatt utgått, i samband med fordonets upptagande första gången i bilregister funnits vara skattefritt jämligt 2 § första stycket a), b) eller c) förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt, skall kontrollstyrelsen, efter ansökan, förordna om återbäring av erlagd omsättningsskatt. Vad nu sagts skall ock gälla *motorfordon som, när det första gången upptagits i bilregister, befriats från skatteplikt jämligt 2 § andra stycket nämnda förordning.*

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1960.

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 27 februari 1959.*

Närvarande:

Ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden NILSSON, STRÄNG, ANDERSSON, LINDELL, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, NETZÉN, JOHANSSON, AF GEIJERSTAM.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Sträng, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *utvidgning av skattefriheten för invalidfordon* samt anför därvid följande.

I. Inledning

I skrivelse den 18 juni 1955 till finansdepartementet hemställde De vanföras riksförbund, att skattefriheten för invalidfordon skulle anknytas — icke, såsom för närvarande är fallet, i huvudsak till fordonets tekniska utrustning — utan i stället till arten och graden av invalidens förflyttningshandikapp samt till det förhållandet, huruvida bidrag av allmänna medel beviljats för fordonets anskaffande. Med anledning av skrivelsen uppdrog jag den 17 januari 1956 åt kanslirådet Björn Dillén att verkställa en översyn av bestämmelserna om invalidfordon i 2 § förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt. Till utredningen, som benämnts *invalidfordonsutredningen*, överlämnades — förutom skrivelsen från De vanföras riksförbund — efter hand även vissa andra till Kungl. Maj:t ställda skrivelser rörande beskattningen av invalidfordon, nämligen från länsstyrelsen i Kopparbergs län, Svenska vanförevårdens centralkommitté och docenten Bo Bjerner i Göteborg.

Invalidfordonsutredningen har den 17 januari 1958 avgivit ett betänkande (stencilerat) med förslag till ändrade bestämmelser om beskattningen av invalidfordon. Förslaget innebär, att det nuvarande kravet på att fordonet skall vara utrustat med s. k. invalidaggregat i huvudsak slopas. Länsstyrelsen skall sålunda kunna medge skattefrihet för motorfordon — personbil, lastbil eller motorcykel — som äges och framföres av vanför person. Har fordonet anskaffats med bidrag av statliga medel, fordras icke att den vanföre även framför fordonet. Vid prövning av ärende om skattebefrielse skall enligt utredningens förslag hänsyn vidare tagas till vanförhetens art och grad samt behovet av motorfordonet för utkomst eller utbildning. Enligt nuvarande bestämmelser kan länsstyrelsen medge skattebefrielse endast be-

träffande personbil, därvid som förutsättning bl. a. gäller att bilen är försedd med invalidaggregat.

Nu gällande automatiska skattefrihet för s. k. invalidmotorcyklar avses bibehållen även enligt utredningens förslag.

Skattebefrielsen avser i första hand fordonsskatten enligt 1922 års förordning om automobilskatt. Liksom hittills skall enligt förslaget befrielse från fordonsskatt i princip medföra att skatt icke heller skall utgå enligt 1956 års förordning angående omsättningskatt å motorfordon i vissa fall. De vid betänkandet fogade författningsförslagen torde såsom *Bihang* få fogas vid statsrådsprotokollet i detta ärende.

Utredningen har i avvaktan på resultatet av den allmänna översyn av vägtrafikens beskattning som pågår inom 1953 års trafikutredning icke ansett sig böra framlägga förslag till slutgiltig lösning av beskattningen av invalidernas motorfordon utan endast avsett att åstadkomma en anordning, som tills vidare på ett mera enhetligt sätt än hittillsvarande beskattningsbestämmelser reglerar de frågor som aktualiserats i de till utredningen överlämnade skrivelserna.

Under utredningsarbetet har samråd fortlöpande ägt rum med De vanföras riksförbund och Svenska vanförevårdens centralkommitté, varjämte väg- och vattenbyggnadsstyrelsens synpunkter inhämtats rörande av utredningsuppdraget omfattade trafiktekniska frågor. Samråd har i övrigt ägt rum med bl. a. pensionsstyrelsen, medicinalstyrelsen, överståthållarämbetet och bilinspektionen. Såsom medicinsk expert har leg. läkaren Karl-Axel Haselrot, Stockholm, tillhandagått utredningen.

Över betänkandet har efter remiss *yttranden* avgivits av statskontoret, riksräkenskapsverket, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, medicinalstyrelsen, pensionsstyrelsen, kontrollstyrelsen, 1953 års trafikutredning, samtliga länsstyrelser (av vilka flertalet inhämtat yttrande över betänkandet från förste provinsialläkaren i länet och från vederbörande förste bilinspektör), De vanföras riksförbund, Svenska vanförevårdens centralkommitté, Svenska ortopedföreningen, Kungl. automobil klubben, Motormännens riksförbund, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Folkrörelsernas motorförbund och Svenska vägföreningen. Därjämte har De lungsjukas riksförbund i särskild skrivelse framfört vissa synpunkter med anledning av betänkandet. Vid remissbehandlingen har de av utredningen framlagda förslagen i huvudsak godtagits.

Jag anhåller nu att få taga upp detta ärende och skall till en början lämna en redogörelse för gällande bestämmelser och deras tillkomst.

II. Gällande bestämmelser m. m.

Genom förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt sker en årlig beskattning av innehavet av motorfordon. Från denna skatt — i det följande benämnd **f o r d o n s s k a t t e n** — kan befrielse i vissa fall åtnju-

tas för bl. a. invalidernas fordon. Sålunda föreligger automatisk skattefrihet för motorcykel, som är inrättad såsom invalidfordon och vars maximihastighet icke överstiger 30 kilometer i timmen (s. k. invalidmotorcykel). Vidare äger vederbörande länsstyrelse medge befrielse från skatteplikt för personbil — men ej andra motorfordon — om personbilen är inrättad såsom invalidfordon och äges av invalid. Vid länsstyrelsens prövning skall hänsyn tagas till invaliditetens art och grad samt behovet av bil för förvärvsverksamhet eller utbildning. Det förutsättes därjämte att invaliden innehar körkort, som berättigar till framförande av det skattebefriade motorfordonet.

Enligt förordningen den 23 november 1956 (nr 545) angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall skall omsättningsskatt erläggas för motorfordon, som tillverkas inom riket eller hit införes. Sådan skatt skall dock icke utgå för invalidmotorcyklarna och ej heller för de invalidbilar som befriats från fordonsskatt; har omsättningsskatt i angivna fall erlagts, restitueras den.

Automobilskatteförordningen av år 1922 innehöll från början icke några bestämmelser om skattefrihet för invalidfordon. Skattefriheten för invalidmotorcyklarna infördes nämligen först år 1933 och befrielsen för personbilarna tillkom så sent som år 1954. Båda dessa ändringar i förordningen föranleddes av riksdagsmotioner. Vid 1933 års riksdag väcktes sålunda en motion, vari föreslogs skattefrihet för sådan motorcykel som var hänförlig till invalidmotorvagn. Bevillningsutskottet tillstyrkte (bet. 1933: 39) motionen och förklarade, att det funnit humanitära skäl tala för förslaget. Utskottet föreslog emellertid att maximihastigheten för fordonet icke skulle få överstiga 30 kilometer i timmen till förhindrande av att skattefriheten ledde till missbruk. Riksdagen godkände bevillningsutskottets förslag. Författningsändringen skedde genom förordning den 9 juni 1933 (nr 281). Invalidmotorcykeln blev därmed den första och hittills enda motorcykeltyp, för vilken befrielse från fordonsskatt kan erhållas.

Vid 1954 års riksdag framlades proposition (nr 112) med förslag till höjd beskattning av motorfordonstrafiken. I anslutning härtill yrkades i vissa motioner att invalidbilar skulle undantagas från fordonsskatten. Till stöd härför anfördes bl. a., att den ökning av skattebördan för motorfordonstrafiken, som föreslogs i propositionen, skulle komma att leda till uppenbara svårigheter i synnerhet för den grupp bilförare som de vanföra tillhörde, och att ur social synpunkt en skattebefrielse för invalidbilar vore lika berättigad som invalidmotorcyklarnas befrielse från skatt. Det framhölls vidare, att skattefrihet även för invalidbilar skulle ge invaliderna större möjlighet att lösa sina förflyttningsproblem och därigenom förbättra sina inkomster.

Bevillningsutskottet ställde sig (bet. 1954: 45) positivt till motionerna och ansåg sig i princip bära tillstyrka att möjlighet öppnades för befrielse från fordonsskatt för invalidbilar. Utskottet föreslog emellertid att vissa förutsättningar för skattebefrielse skulle uppställas. Sålunda borde krävas att bi-

len innehades av invalid och var erforderlig för resor i arbetet eller för vinnande av yrkesutbildning. Vidare borde hänsyn tagas till invaliditetens art och grad. Däremot borde skattebefrielse medgivnas oberoende av invalidens ekonomiska förhållanden. Undantag från skatteplikt borde endast kunna avse personbil, som särskilt inrättats såsom invalidfordon. Ärenden angående skattebefrielse för invalidbilar borde prövas av vederbörande länsstyrelse. I tveksamma fall borde länsstyrelsen inhämta yttrande från pensionsstyrelsen, vilken myndighet förvärvat erfarenhet rörande invalidernas behov av motorfordon genom den bidragsverksamhet (till partiellt arbetsföra) som ägde rum i styrelsens regi.

Riksdagen godkände utskottets förslag. Författningsändringen skedde genom förordning den 21 maj 1954 (nr 255), som trädde i kraft den 1 januari 1955.

Som tidigare nämnts utgår icke omsättningsskatt för sådana invalidfordon, som befriats från fordonsskatt. Samma var förhållandet i fråga om den särskilda investeringsavgiften å motorfordon, som uttogs under åren 1955 och 1956.

Beträffande den särskilda skatt vid tillverkning och import av personbilar och motorcyklar, som utgick under åren 1951—1953, undantogs redan från början invalidmotorcyklarna från skatteplikt. Härjämte ägde enligt skatteförordningen Kungl. Maj:t eller myndighet, som Kungl. Maj:t bestämde, en allmän rätt att, då synnerliga skäl förelåg, medge befrielse från eller återbäring av skatt. Med stöd av denna bestämmelse kunde Kungl. Maj:t sålunda efter ansökan befria även invalidbilar från tillverkningskatten. Genom kungörelse den 22 maj 1953 (nr 260) bemyndigade Kungl. Maj:t kontrollstyrelsen att pröva sistnämnda ärenden. Vid prövningen skulle hänsyn tagas till invaliditetens art och grad samt behovet av fordon för förvärvsverksamhet eller utbildning. Det krävdes sålunda ej att bilen skulle vara inrättad såsom invalidfordon.

Bestämmelserna om befrielse från tillverkningskatt för invalidbilar tjänade i viss mån som förebild vid författningsändringen år 1954, då möjlighet infördes för länsstyrelse att medge undantag från fordonsbeskattningen för sådana bilar. Beträffande befrielse från fordonsskatt uppställdes dock, som tidigare nämnts, kravet att bilen skulle vara inrättad såsom invalidfordon.

Antalet skattebefriade invalidmotorfordon uppgick vid en av länsstyrelserna i slutet av år 1956 gjord sammanräkning till 1 748, varav 1 158 personbilar och 590 motorcyklar. Invalidfordonsutredningen uppskattade vid framläggandet av sitt betänkande i januari 1958 antalet skattebefriade fordon till ca 2 100.

Förutom möjligheterna till skattebefrielse för invalidfordon föreligger även vissa bidrags- och rabattmöjligheter för invalider vid anskaffande och brukande av motorfordon. Härom må nämnas följande.

Av pensionsstyrelsen lämnade bidrag för inköp av motorfordon. Partiellt arbetsföra kan erhålla statligt bidrag genom pensionsstyrelsen till anskaffande av motorfordon. Bidrag kan utgå för motorfordon, som behövs till igångsättande av självständig företagsverksamhet (t. ex. droskrörelse eller expressbyråverksamhet), och vidare för motorfordon av vilket den partiellt arbetsföre är beroende som fortskaffningsmedel för sin utkomst eller yrkesutbildning.

De flesta bidragen gäller det senare fallet. Vid prövningen av sådana ärenden tar pensionsstyrelsen hänsyn till arten och graden av nedsättningen i sökandens arbetsförmåga, hans eventuella möjligheter att anlita andra kommunikationsmedel, avståndet mellan hemmet och arbetsplatsen samt hans anställningsförhållanden m. m. Vidare sker en ekonomisk behovsprövning. Kan det antagas att sökanden själv disponerar erforderliga medel eller att dylika kan anskaffas från annat håll, utgår inget bidrag.

Bidragsgivningen omfattar personer, behäftade med vanförhet eller lyte eller lidande av kronisk sjukdom, vilka under kalenderåret fyller minst 22 år.

Det medicinska kravet för bidrag då det gäller vanföra, som är beroende av motorfordon för sin utkomst eller yrkesutbildning, är att sökanden skall vara höggradigt vanför och ha behov av fordonet för sin förflyttning.

Vidare fordras regelmässigt att sökanden innehar körkort. Sökanden avses sålunda själv skola köra fordonet. Endast i rena undantagsfall (t. ex. då hustrun kör förvärvsarbetande invalidiserad man) beviljas bidrag, om den sökande ej själv är i stånd att köra fordonet.

För erhållande av bidrag krävs i c k e att fordonet är inrättat som invalidfordon.

Bidraget skall i princip endast gälla e t t av vederbörande innehaft motorfordon.

Inkomster upp till omkring 12 000 kronor för ensamstående person och 18 000 kronor för makar brukar i och för sig ej utesluta från rätt till bidrag. Vid högre inkomstlägen blir frågan om bidrag beroende av andra faktorer, såsom underhållsskyldighet, den ekonomiska ställningen i övrigt och liknande.

Pensionsstyrelsens bidrag utgör högst tre fjärdedelar av anskaffningskostnaden och är dessutom begränsat till för närvarande högst 3 500 kronor. Det förutsättes att återstoden av inköpskostnaden kan täckas genom medel från annat håll, t. ex. bidrag från kommun eller landsting.

För budgetåret 1958/59 disponerar pensionsstyrelsen anslagsmedel om en miljon kronor för lämnande av näringshjälp i invaliditetsförebyggande verksamhet. Av medlen utgår emellertid bidrag även till annat än motorfordonsanskaffning. Under budgetåren 1951/52—1957/58 har bidrag till anskaffande av motorfordon lämnats i omkring 1 400 fall, varav cirka 1 200 gällt bilar. De sista tre budgetåren uppgick antalet bidragsfall genomsnittligt till ca 275 om året, varav ca 260 avsåg bilar.

I årets statsverksproposition har under femte huvudtiteln föreslagits viss provisorisk ändring i fråga om administrationen av bidragen till näringshjälp. Arbetsmarknadsstyrelsen avses sålunda få befogenhet att besluta om näringshjälp i de ärenden, vari utredning verkstälts av länsarbetsnämnderna och där sökanden icke uppbär folkpension och ej heller gjort ansökan om sådan pensionsförmån. För ändamålet skall arbetsmarknadsstyrelsen äga disponera viss del av de för näringshjälp avsedda anslagsmedlen, för budgetåret 1959/60 oförändrat föreslagna till en miljon kronor. Det skall enligt förslaget ankomma på Kungl. Maj:t att avgöra hur medlen skall fördelas mellan pensionsstyrelsen och arbetsmarknadsstyrelsen.

Ur allmänna arvsfonden lämnade bidrag för inköp av motorfordon. Efter beslut av Kungl. Maj:t i socialdepartementet lämnas bidrag ur allmänna arvsfonden åt yngre invalidiserade personer för inköp av motorfordon. Bidrag utgår i de flesta fallen till personer som lider av sviter av polio, muskelförlamningar och amputationer och som fyllt högst 21 år. Vidare skall fordonet vara behövt för att sökanden skall kunna genomgå skol- eller yrkesutbildning eller färdas till och från arbetsplats. Inkomstprövning äger rum.

Vederbörande skall i princip själv kunna framföra fordonet, som för det mesta brukar vara inrättat som invalidfordon.

Bidrag utgår i det enskilda fallet med högst 4 000 kronor, vanligen 3 000 kronor. Bidragsgivningen började i januari 1949 och har fram till i början av 1958 omfattat cirka 140 motorfordon, huvudsakligast bilar.

Annan bidragsverksamhet. Bidrag för anskaffande av motorfordon åt invalid lämnas även av landsting, kommuner, De vanföras riksförbund och vissa humanitära hjälporganisationer, bl. a. Riksföreningen mot polio.

Sveriges automobilimportörförbund och en del bilfabrikanter lämnar inköpsrabatt vid invalids förvärv av bil. En del motorcykelimportörer medger även rabatt vid invalids inköp av motorcykel, närmast s. k. scooter.

Företag inom gummibranschen lämnar även rabatter vid bilringsköp av invalid.

Försäkringsbolagen slutligen beviljar viss rabatt å grundpremien för trafik- eller helförsäkring, som avser skattebefriat invalidmotorfordon.

III. Invalidfordonsutredningens betänkande

Syftet med skattebefrielsen

Utredningen diskuterar till en början de olika grunder som kan motivera befrielse från fordonsskatt för invalid. Som tänkbara grunder anges a) kompenserande av i fysiskt eller psykiskt hänseende handikappade samhällsmedlemmar för deras handikapp, b) beredande av näringshjälp och c) beredande av förflyttningshjälp.

Beträffande den först angivna grunden — k o m p e n s e r a n d e av han-

dikappade personer — erinrar utredningen till en början om att gällande folkpensioneringslag i fråga om invalidpensioneringen bygger på principen, att den som på grund av sjukdom, sinnesslöhet, vanförhet eller annat lyte är varaktigt ur stånd att försörja sig genom sådant arbete, som motsvarar hans krafter och färdigheter, skall erhålla en statlig invalidpension, som för honom möjliggör en dräglig försörjning. Skulle en skattebefrielse för av invalider brukade motorfordon anses ha sin grund i en samhällets förpliktelse att kompensera en fysiskt eller psykiskt höggradigt handikappad person för hans handikapp, saknas enligt utredningen anledning att begränsa skattefriheten till allenast vanföra personer som brukar motorfordon. Varje invalidpensionerad eller på grund av ålder i fysiskt eller psykiskt hänseende allvarligt handikappad person borde, om en dylik förpliktelse antages skola läggas till grund för bestämmelser om befrielse från fordonsskatt, kunna med skäl göra anspråk på denna förmån. Under sådana omständigheter skulle, framhåller utredningen, antalet kompensationsberättigade bli mycket stort. (Antalet personer med invalidpension eller sjukbidrag enligt folkpensioneringslagen uppgick i mitten av år 1957 till omkring 131 000. Antalet ålderspensionärer, av vilka ett stort antal givetvis till följd av ålder lider av förflyttningssvårigheter, uppgick vid samma tid till omkring 700 000.) Tillräckliga skäl för att anknyta en dylik kompensation just till fordonsskatten torde enligt utredningen ej kunna förebringas.

I fråga om den andra grunden för skattefrihet anför utredningen att, om man betraktar invalidens befrielse från fordonsskatt såsom en näringshjälp, skattebefrielsen blir en form av socialhjälp och den invalides ekonomiska förhållanden då också kommer in i bilden. Ett dylikt betraktelsesätt ger, framhåller utredningen, till dels en snävare ram för befrielsen än de nu gällande bestämmelserna om skattefrihet för invalidfordon, vilka icke förutsätter inkomst- och förmögenhetsprövning. Å andra sidan bör en skattebefrielse av näringshjälpens natur omfatta alla förtidsinvalider med behov av ekonomisk hjälp, sålunda icke blott vanföra utan även andra, till följd av kropps- eller sinnessjukdom, sinnesslöhet eller annat lyte än vanförhet partiellt arbetsföra. Den enda invalidgrupp, som ej kommer i betraktande, synes alltså bli de åldersinvalider, vilka faller utanför de förvärvsarbetande åldrarna. Med detta betraktelsesätt skulle, påpekar utredningen, en skattefrihet för beredande av näringshjälp komma att omfatta ett stort antal personer.

Den uppfattning som de i utredningens arbete deltagande vanföreorganisationerna närmast företrätt har vilat på den tredje av de tidigare angivna grunderna, nämligen att skattebefrielsen i princip helst bör ses och utformas såsom en hjälp till erhållande av förflyttningshjälp för sådana vanföra, vilka för förflyttning utomhus är beroende av motorfordon. Skattebefrielsen skulle i detta fall lämnas oberoende av invalidens ekonomiska förhållanden. Utredningen fortsätter.

En skattebefrielse anordnad såsom förflyttningshjälp för extremitetsdefekta personer exkluderar omfattande invalidgrupper från skattefriheten. Syn- och hörselskadade, psykiskt defekta och åtskilliga av kroppssjukdomar

lidande personer ha icke behov av förflyttningshjälp i här avsedd mening. Däremot komma alla extremitetsdefekta fall in under frihetsbestämmelserna, sålunda även vanföra med förvärvsarbete i hemmet och icke förvärvsarbetande vanföra (t. ex. i det egna hushållet arbetande hustrur). Formellt skulle även åldersinvalida, vilka lida av förflyttningssvårigheter, i åtskilliga fall falla in under nämnda bestämmelser. Sistnämnda konsekvens har dock icke avsetts av vanföreorganisationerna, vilka funnit den åldersinvalida gruppen icke lämpligen böra inbegripas. Då emellertid förflyttningshjälpen avser att bereda icke blott möjlighet till förvärvsarbete utan också, och i vissa fall enbart, till rekreation och social anpassning, förefaller det som om det vid ett konsekvent genomförande av skattebefrielsen såsom enbart förflyttningshjälp knappast går att exkludera äldre med förflyttningsvårigheter.

Utredningen finner sig icke kunna bygga på någon av de nu redovisade skattefrihetsgrunderna separat. Envar av dessa grunder skulle sålunda, tillämpad för sig, ge till resultat att kretsen av de till befrielse berättigade i hög grad vidgades. Utredningen anför i övrigt bl. a. följande.

I praktiken påverkar befrielsen, så länge den har samma blygsamma omfattning som hittills, skatteuttaget från övriga motorfordon i sådan ringa utsträckning, att någon ändring i den allmänna fordonsskattenivån av denna grund icke ifrågakommer. (Totalt torde skattebefrielsen för år 1956 ha uppgått till ca 200 000 kronor, medan den sammanlagda fordonsskatten för budgetåret 1956/57 inflöt med 308 915 000 kronor.)

Skulle däremot skattebefrielsen för av invalider brukade motorfordon i mera väsentlig grad utsträckas och bli av mera betydande ekonomisk omfattning, torde det med större fog än nu kunna sägas, att den övriga motorismen får skattevägen svara för ifrågavarande subvention. En dylik kostnadsäckning för en subvention, som skäligen bör finansieras med allmänna budgetmedel, synes för sådant fall icke lämplig.

Härtill kommer att skattebefrielse såsom subventionsform innebär en avvikelse från de principer, som ligga till grund för gällande skattelagstiftning. Riksdagen har vid flerfaldiga tillfällen (senast, se bevillningsutskottets betänkande nr 34/1956 s. 4 och nr 36/1957 s. 8) uttalat, att främjandet av behjärtansvärda eller eljest allmännyttiga ändamål icke bör ske i form av lättnader vid beskattningen utan i förekommande fall genom direkta bidrag från statens sida. Den nuvarande skattebefrielsen för vissa invalidfordon innebär ett avsteg från denna princip, vilket dock med hänsyn till dess blygsamma omfattning icke får på principen genombrytande verkan. En vidsträckt befrielse av invaliders fordon från skatt låter sig däremot icke väl förlika med den allmänna utformningen av skattelagstiftningen. En mera omfattande subvention av invalider med motorfordon synes därför, om den anses böra komma till stånd, böra övervägas i formen av ett direkt statsbidrag för ändamålet, utan samband med särregler i beskattningsbestämmelserna för motorfordonstrafiken.

Med utgångspunkt från det lidigare sagda har utredningen — för att nå de ur social och humanitär synpunkt mest angelägna fallen och samtidigt begränsa kretsen av befrielseberättigade till vad som kan anses allttjämt förenligt med en subvention inom fordonsbeskattningens ram — funnit det lämpligast att söka utforma ett skattefrihetssystem, som i princip syftar till att bereda kombinerad närings- och förflyttningshjälp för högradigt vanföra, under bibehållande dock av friheten från inkomst-

prövning i fall av den art, där sådan frihet föreligger redan i den gällande skattelagstiftningen på området.

Utredningen erinrar i detta sammanhang om att en allmän översyn av vägtrafikens beskattning pågår inom 1953 års trafikutredning. En mera genomgripande ändring av bestämmelserna om beskattningen av invalidernas motorfordon bör därför enligt utredningen icke övervägas annat än i samband med denna allmänna översyn. Utredningens arbete har tagit sikte på att åstadkomma en anordning, som tills vidare — i avvaktan på den allmänna översynens resultat — på ett mera enhetligt sätt än hittillsvarande beskattningsbestämmelser reglerar de frågor som aktualiserats i de till utredningen överlämnade skrivelserna.

Invaliditetens art och grad

Inledningsvis erinrar utredningen om att med *invalid* rent språkligt brukar förstås en person, som till följd av sjukdom (närmast kroppssjukdom), skada eller hög ålder är mer eller mindre oförmögen till arbete. I automobilskatteförordningen har invalidbegreppet emellertid givits en annan innebörd. Med *invalidfordon* har nämligen vid förordningens tillämpning förståtts ett motorfordon, vars manöverorgan ändrats på det sättet, att viss manövrering överförts från fot till hand eller omvänt eller att något eller några av manöverorganen försetts med hjälpanordning, som minskar den eljest erforderliga kraftinsatsen, s. k. servoanordning. Ett *invalidfordon* är sålunda avsett att framföras av invalid, vars invaliditet är av sådant slag att den vid körning påfordrar dylika anordningar. Med denna tolkning blir — fortsätter utredningen — den invaliditet, som avses i automobilskatteförordningen, närmast att beteckna såsom vanförhet.

En mera bestämd avgränsning av den grupp invalider, som skall omfattas av skattebefrielsen, blir enligt utredningen nödvändig om kravet på att ifrågavarande fordon skall vara inrättat som *invalidfordon* slopas. Härvid förskjutes definitionssvårigheterna från en enklare teknisk företeelse (*invalidfordon*) till en komplicerad socialmedicinsk (*invalid*). Vanföreorganisationerna hade vid försök att definiera arten och den lägsta graden av den invaliditet, som bestämmelserna om skattebefrielse borde tillgodose, funnit stora svårigheter möta. Enighet hade nåtts om att endast rörelseinvalida fall borde tagas i beaktande och att invaliditeten borde vara höggradig. De åldersinvalida fallen borde icke medräknas — en princip som överensstämde med utredningens ståndpunkt att skattebefrielsen borde vara en kombinerad närings- och förflyttningshjälp.

Utredningen redovisar sitt närmare ställningstagande i förevarande avseende sålunda.

På grundval av de diskussioner, som förts under utredningsarbetet med vanföreorganisationerna och av dessa rådfrågade medicinska och sociala experter, har *invalidfordons*utredningen kommit till det resultat, att de från organisationerna framförda önskemålen bäst kunna inom ramen för det syftemål, som skattebefrielsen vill befrämja, nås därigenom att såsom första

och främsta förutsättning för skattefrihet uppställs, att densamma skall avse fordon, som äges av *vanför person*, därvid med *vanförhet* förstås deformitet, funktionsrubbnings eller annan defekt i hållnings- eller rörelseorganen. Defekterna bli härigenom lokaliserade till extremiteterna och rygggraden.

Beträffande *graden av vanförhet* synes böra fordras att densamma skall vara *höggradig*, d. v. s. *vanförheten* skall medföra sådan nedsättning i hållnings- eller rörelseorganens funktioner, att den *vanföre* till följd därav har varaktigt behov av motorecykel eller personbil (lätt lastbil vars konstruktion ej nämnvärt avviker från personbil) för sin förflyttning utomhus.

Fråga kan uppstå, huruvida *arminvalidiserade personer* kunna anses *höggradigt vanföra* i den bemärkelse som här avses. Härvid är att märka, att vissa *arminvalidiserade* redan med stöd av gällande bestämmelser befriats från fordonsskatt för personbil, som varit inrättad som *invalidfordon*. Det torde också stå klart, att *åtskilliga arminvalidiserade* kunna ha svårigheter att färdas med kollektiva transportmedel. En enkel huvudregel, vilken torde någorlunda svara mot befrielsebehovet, har *invalidfordonsutredningen* funnit vara att för skattebefrielse förutsätta, att *vanförheten* hos en *arminvalidiserad person* skall vara minst så grav, att bruket av en arm från parti ovanför armbågsleden och distalt helt saknas (ifrågavarande del av armen amputerad, totalt förlamad eller genom deformitet obrukbar) eller att bruket av båda händerna jämte handleder helt saknas.

Då det gäller att avgöra huruvida *ben- eller rygginvalidiserade personer* till följd av sin *vanförhet* ha behov av individuellt transportmedel för sin förflyttning, har utredningen ansett att ett indicium härför är, att den *vanföre* för att kunna köra motorfordon måste ha detsamma utrustat med *invalidaggregat*, i detta fall sådan särskild anordning — utöver eventuell automatisk växel- och/eller kopplingsanordning — vilken genom överflyttning av broms- eller kopplingsorgan från fot- till handmanövrering ersätter bruket av minst ett ben. Skulle aggregatet vara annorlunda beskaffat eller skulle den *vanföre* kunna framföra motorfordon utan aggregat, torde för skattebefrielse böra fordras att *vanförheten* likväl skall vara så grav, att han ej alls eller ej utan allvarlig olägenhet för honom själv eller medresande kan (har förmåga att) förflytta sig med kollektivt transportmedel. Det synes nödvändigt att prövningen av sistnämnda förhållande sker restriktivt, då eljest ett mycket stort antal personer med lindrig *ben- eller ryggsdefekt* skulle kunna komma att omfattas av skattebefrielsen. Fall, där den *vanföre* måste använda sig av rullstol eller gångbockar synas självfallet böra medtagas, medan exempelvis fall av *intermittent hälta* (*claudicatio intermittens*) i regel ej böra inbegripas. (Beträffande sistnämnda sjukdom torde även med hänsyn till symtomens oftast subjektiva karaktär och den därmed förenade risken för simulation eller överdrivande en synnerligen restriktiv prövning vara motiverad.) Det bör vid prövningen även uppmärksammas, att moped i åtskilliga fall kan vara tillräcklig hjälp för förflyttningen.

Vid prövningen, huruvida förflyttning med kollektivt transportmedel kan äga rum, avses närmast att avgöra *graden av invaliditet*, däremot ej att fastställa, huruvida för sökanden närmast tillgängliga kollektiva transportmedel lämpligen kan användas av denne för exempelvis färder mellan hemmet och arbetsplatsen. Vid prövningen bör därför bortses från de lokala trafikförhållandena. Prövningen skulle i motsatt fall kunna leda till att varje, än så lindrigt *vanför person* skulle bli berättigad till skattebefrielse, därest lämplig buss- eller tåglägenhet till och från arbetsplatsen saknades. Det må i sammanhanget framhållas, att de lokala trafikförhållandena fortlöpande förändras dels genom bostadsbyten, dels genom ändringar i trafikrörelsen

(linjesträckningar och tidtabeller). Kontrollen av att de vid provningstillfället i varje särskilt fall föreliggande trafikförhållandena fortsättningsvis bestå, skulle bli mycket tids- och arbetskraftskrävande.

Såsom en självfallen förutsättning för skattebefrielse finner utredningen böra uppställas, att vanförheten skall vara varaktig. Härmed bör enligt utredningens uppfattning förstås, att vanförheten kan i sin höggradiga form antagas bli bestående under en längre tid, icke understigande tre år.

Utredningen betonar avslutningsvis nödvändigheten av att enhetlighet i största möjliga utsträckning åstadkommes i den medicinska bedömningen, då provningens tyngdpunkt förskjutes från en teknisk företeelse (invalidfordonet) till en socialmedicinsk (den vanföre). Övergången till nya skattefrihetsbestämmelser förutsätter därför enligt utredningen att anvisningar i ämnet, inkluderande särskilt formulär för intyg rörande vanförhetens art och grad, lämnas samtliga läkare i riket av medicinalstyrelsen.

Ägare och förare av skattebefriat motorfordon

Utredningen förordar, att skattebefrielse, liksom för närvarande, endast lämnas för motorfordon, som äges av vanför person. Enligt utredningen är det även angeläget att i princip bibehålla nuvarande krav på att den vanföre skall inneha körkort; detta med hänsyn till att den erforderliga avgränsningen till de av närings- och förflyttningshjälpen åsyftade grupperna skall ernås och kringgångsförfaranden förhindras. Utredningen erinrar emellertid om att ett ovillkorligt krav på körkort skulle komma att utesluta även sådana fall, där tillgången till personbil, förd av annan person, måste anses utgöra en klar närings- och förflyttningshjälp. Härom anför utredningen.

Ett undantag från körkortskravet synes för dylika fall berättigat med hänsyn till det av invalidfordonsutredningen avsedda syftet med skattefrihetsbestämmelserna. Faran för missbruk — närmast genom registrering av bil, som brukas av icke vanför person, på sådan vanför anhörig, som formellt fyller det uppställda vanförhetskravet — gör emellertid, att stor restriktivitet torde böra iakttagas vid utformandet av skattefrihetsbestämmelser för icke körkortsinnehavande vanföra.

Vid de diskussioner, som förts inom invalidfordonsutredningen med de däri deltagande vanföreorganisationerna, har enighet nåtts därom, att av de körkortslösa fallen böra till skattebefrielse ifrågakomma endast sådana, där bilen anskaffats med bidrag av statliga medel (lämnat av Pensionsstyrelsen eller Allmänna arvsfonden) för den vanföres utkomst eller utbildning. I sammanhanget har från Pensionsstyrelsen upplysts, att bidrag till körkortslös invalid av styrelsen endast lämnats i sådana, enstaka undantagsfall, där det varit avsett att invalidens make skulle köra honom till och från arbetsplatsen.

Med hänsyn till att bidrag av statliga medel — bl. a. till följd av att begränsade belopp stå till förfogande för ändamålet — endast lämnas i klart kvalificerade behovsfall, synes enligt invalidfordonsutredningens uppfattning skattebefrielse böra medgivas i samtliga de fall, där motorfordonet anskaffats med bidrag av statliga medel såsom fortskaffningsmedel i och för den vanföres utkomst eller utbildning, oberoende av huruvida han innehar körkort eller ej. I övriga befrielsefall synes krav på körkortsinnehav böra uppställas.

Behov av motorfordon för utkomst eller utbildning

En skattebefrielse, som syftar till att bereda invalida personer kombinerad närings- och förflyttningshjälp, bör enligt invalidfordonsutredningens uppfattning lämnas under förutsättning, att invaliden har behov av fordonet för sin utkomst eller utbildning. Utredningen tar i detta sammanhang upp spörsmålet om hemmaarbetande vanföra och vanföra hemmahustrur vilka under nämnda förutsättning icke skulle komma att åtnjuta skattefrihet. Utredningen anser, att denna konsekvens möjligen kan te sig onödigt hård i fråga om de hemmaarbetande vanföra och yttrar.

Ehuru personer i denna invalidgrupp i regel ej ha behov av motorfordon såsom näringshjälp, synes det som om den omständigheten, att den vanföre kunnat ordna så, att hans arbete utföres i den egna bostaden, ej utgör tillräckliga skäl för att han skall ställas i ett sämre läge än om han förlagt sitt arbete till annan plats än hemmet. Den omständigheten, att vid prövningen av ben- och rygginvalidiserades behov av individuellt transportmedel bör bortses från de lokala trafikförhållandena, talar jämväl för att åtskillnad mellan hemma- och bortaarbetare icke bör göras. — — —

Det synes invalidfordonsutredningen, att en avvikelse från målsättningen för skattefrihetsbestämmelsernas sakinnehåll skulle kunna göras på denna punkt utan risk för en mera väsentlig utvidgning av de skattebefriades krets. Avvikelsen skulle innebära, att i fråga om vanför, som har sitt arbete för egen utkomst förlagt till hemmet, behovet av motorfordon bedömes såsom om han arbetat på plats utom hemmet. Därjämte torde för skattefrihet böra fordras, att i sådant fall hans behov av fordonet skulle ha varit så kvalificerat, att han — om hänsyn endast toges till detta behov — bort enligt av Pensionsstyrelsen tillämpad praxis kunna erhålla bidrag av statliga medel för fordonets anskaffning. Styrelsens yttrande blir i varje särskilt fall erforderligt.

Invalidfordonsutredningen vill under hänvisning till det anförda förorda nu angiven tillämpning vid prövning av fordonsbehovet för utkomst. Där emot har utredningen ej kunnat förorda en utvidgning av skattefriheten till vanföra hemmahustrur med hänsyn till den principiella ståndpunkt den intagit till syftet med skattefriheten och med hänsyn till att bördan av bilansskaffningen i detta fall såsom regel bäres av den förvärvsarbetande, ej vanföre mannen.

Vad därefter angår begreppet utkomst jämfört med den i gällande författningstext använda termen förvärvsverksamhet vill utredningen för sin del i förstnämnda begrepp inlägga endast sådan förvärvsverksamhet av vilken den arbetande är för sin försörjning beroende, medan begreppet »förvärvsverksamhet» synes utredningen innefatta all av den arbetande bedriven verksamhet, som ger honom även sådana inkomster som ej är erforderliga för hans försörjning. Utredningen yttrar härom.

Vid sin tillämpning av de gällande skattefrihetsbestämmelserna i fråga om invalidhilar torde länsstyrelserna i regel ha givit begreppet »förvärvsverksamhet» den innebörd, som utredningen här vill ge åt begreppet »utkomst». En dylik tolkning överensslämmer med den karaktär av näringshjälp, som utredningen för sin del vill inlägga i skattebefrielsen.

Utredningen föreslår därför att de nuvarande bestämmelsernas formulering ändras så, att vid prövningen av ärende om befrielse hänsyn alltid skall tagas till behovet av motorfordonet (det i ärendet avsedda fordonet) för utkomst eller utbildning. Med hänsyn till att den gällande skattefriheten medges oberoende av invalidens ekonomiska förhållanden, föreslås att någon ekonomisk behovsprövning ej heller fortsättningsvis bör ifrågakomma, med undantag för de fall, där fordonet anskaffats med bidrag av statliga medel. (I sistnämnda fall har ju bidraget lämnats efter ekonomisk behovsprövning.)

Då det gäller de s. k. *invalidmotorcyklarna* anser utredningen likväl undantag från vad nu sagts böra göras. Sådan motorcykel är för närvarande frikallad från skatteplikt, oberoende av all behovsprövning, och denna frikallelse bör enligt utredningen bibehållas i oförändrat skick.

Utredningen framhåller vidare, att kravet på behov av motorfordon för utkomst eller utbildning får anses innebära, att skattebefrielse endast kan meddelas för ett av den vanföre innehafvt fordon. Skulle han inneha två skattepliktiga fordon samtidigt, torde nämligen endast det ena få anses oundgängligen behövt för hans förflyttning.

Beträffande motorfordon som anskaffats med bidrag av statliga medel vill utredningen särskilt framhålla att den förutsätter som princip, att befrielse från skatteplikt skall erhållas endast när bidragsmyndigheten förklarat att motorfordonet ansetts erforderligt såsom fortskaffningsmedel i och för den vanföres utkomst eller utbildning. Har däremot en droskbil eller en lastbil anskaffats med bidrag från pensionsstyrelsen för att användas i affärsrörelse, skulle — anför utredningen — skattebefrielsen komma att medföra en icke önskvärd snedvridning av konkurrensbetingelserna i förhållande till övriga företagare inom branschen. Utredningen framhåller dock att i praktiken torde ett fordon, anskaffat för mer eller mindre självständig företagsverksamhet, t. ex. en handelsresandebil, i regel få anses vara anskaffat såsom fortskaffningsmedel i och för utkomst.

Till skattebefrielse ifrågakommande motorfordon

Den ändringsanordning, som vidtages på ett motorfordon för att omställa det till ett invalidfordon, brukar benämnas *invalidaggregat*. Svårigheterna att avgöra vad som är invalidaggregat eller ej har enligt utredningen varit stora och utredningen finner detta förhållande tala för att prövningens tyngdpunkt, såsom föreslagits, flyttas från invalidfordonsbegreppet till invalidbegreppet. Utredningen framhåller i anslutning härtil, att frågan om beskaffenheten och utrustningen av ett motorfordon, som skall brukas av vanför person, även är ett trafiksäkerhetsproblem. Utredningen har från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inhämtat dess synpunkter på denna fråga och därjämte också på frågan om nödvändigheten att begränsa den konstruktiva hastigheten hos dessa fordon. Styrelsen har därvid bl. a. anfört följande (här återgivet i sammandrag).

Att hastigheten beträffande invalidmotorcyklar år 1933 begränsades till 30 kilometer i timmen, torde bero på att man till en början hyste vissa belänkigheter mot invalidernas förmåga att framföra motorfordon med högre hastighet. Efter hand har emellertid uppfattningen om invalidernas förmåga att trafiksäkert framföra motorfordon ändrats. Numera finnes ett stort antal även svårt invalidiserade personer som med hjälp av manöveraggregat av olika slag framför såväl motorcyklar som bilar även vid höga hastigheter med stor skicklighet. Ett uttryck för denna ändrade uppfattning är den omständigheten, att personbil, som är inrättad som invalidbil, under vissa förutsättningar numera är befriad från automobilskatt.

Många invalider är emellertid för sin förvärvsverksamhet bättre betjänade av en mindre lastbil än en personbil. Med hänsyn härtill synes lämpligt att utsträcka skattebefrielsen till lätta lastbilar, vilka till konstruktion och utseende ej nämnvärt avviker från personbil. En lämplig gräns synes vara en totalvikt av 2 500 kg.

Numera finnes vidare trehjuliga motorcyklar med täckt karosseri, vilka är lämpliga som invalidmotorfordon. Dessa är emellertid ej befriade från fordonsskatt enär deras maximihastighet överstiger 30 kilometer i timmen. Denna hastighetsgräns synes därför böra slopas. Ur fordonsteknisk synpunkt torde detta kunna ske utan men för trafiksäkerheten, eftersom fordonen skall godkännas vid besiktning av bilinspektör.

Styrelsen konstaterar slutligen att besiktningsmän och länsstyrelser ofta ställes inför besvärliga avgöranden inför begreppet invalidfordon och att det förekommit, att bil ombyggs till invalidfordon för erhållande av skattebefrielse, oaktat ägarens invaliditet icke varit sådan att ombyggnaden varit nödvändig för att ägaren skulle kunna framföra fordonet.

Invalidfordonsutredningen erinrar för sin del i trafiksäkerhetsfrågan om att länsstyrelsen vid utfärdande av körkort för vanför person regelmässigt fastställer de särskilda villkor beträffande framfört motorfordons utrustning, som kan anses nödvändiga ur trafiksäkerhetssynpunkt med hänsyn till förarens vanförhet. Särskilda krav i skatteförfattningen på fordonets utrustning torde därför ur säkerhetssynpunkt icke vara motiverade. Utredningen framhåller vidare.

Vad vanföreorganisationerna samt Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anför har gett invalidfordonsutredningen den uppfattningen, att kravet på fordonets inrättande såsom invalidfordon ej längre bör utgöra ett ofrånkomligt villkor för skattebefrielse.

Utredningen har — såsom tidigare nämnts — funnit den gällande frikallelsen av *fartbegränsade invalidmotorcyklar* böra oförändrad bibehållas.

I fråga om *motorfordon, vilka anskaffats med bidrag av statliga medel i och för vanför persons utkomst eller utbildning* , har utredningen icke funnit invalidaggregat böra vara en obligatorisk fordran. Ej heller synes sådan fordran böra uppställas i fråga om övriga av invalider förda *motorcyklar, personbilar med tjänstevikt ej överstigande 1 800 kg samt lastbilar med totalvikt ej överstigande 2 500 kg* . Utrustning av fordonet med invalidaggregat kan emellertid vara ett indicium vid bedömandet av vanförhetens grad.

Anledningen till att storleken av de till skattebefrielse ifrågakommande personbilarna ansetts böra begränsas till fordon med högst 1 800 kg tjänstevikt, är att skattefriheten bör avse ett fordon, som är anpassat till invalidens eget behov av förflyttningshjälp, men lämpligen ej bör omfatta mycket dyrbara, större personbilar med höga fordons- och omsättningsskattebelopp.

Tjänsteviktsgåransen synes dock bora sätts så pass högt att fritt val bland marknadens mindre och mellanstora bilar, d. v. s. alla bilar som kunna vara lämpade för invalider, erbjudes.

Beträffande lastbilarna har utredningen funnit den av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna totalviktsgråransen vara lämplig.

För ben- eller rygginvaliderade personer har utredningen ansett, att någon ingående prövning av förmågan till förflyttning med kollektivt transportmedel ej är erforderlig, därest den vanföre helt saknar bruket av minst ett ben och har sitt motorfordon utrustat med *invalidaggregat*, i detta fall sådan särskild anordning — utöver eventuellt förefintlig automatisk växel- och/eller kopplingsanordning — som genom överflyttning av broms- eller kopplingsorgan från fot- till handmanövrering ersätter bruket av benet. Konstaterad nödtvungenhet att vid körning använda motorfordon, som genom andra väsentliga ändringar av manöverorgan inrättats till invalidfordon, ger givetvis också i övriga vanförhetsfall material för bedömningen av vanförhetens grad.

Utredningen rekommenderar, att yttrande över ansökan om skattebefrielse i varje tveksamt fall inhämtas från sakkunnig central myndighet, lämpligen pensionsstyrelsen, som i sin tur vid behov av särskild medicinsk expertis torde bora i ärendet höra medicinalstyrelsen.

Skattebefrielsens omfattning ur fiskalisk synpunkt

Såsom tidigare nämnts uppgick antalet skattebefriade invalidmotorfordon i slutet av år 1956 till 1 748, varav 1 158 personbilar och 590 motorecyklar.

Utredningen framlägger vissa beräkningar rörande konsekvenserna från skattesynpunkt av utredningens förslag. Om man antager att antalet skattebefrielsefall år 1961 stigit till 6 000, fördelade med 4 500 på person- och lastbilar samt 1 500 på motorecyklar, kan det genom befrielsen uppkommande fordonsskattebortfallet för året beräknas uppgå till bortåt 1 miljon kronor vid nuvarande skattesatser. Vad gäller omsättningsskatten å motorfordon skulle en årlig nyinsättning av ca 700 skattebefriade motorfordon, fördelade med 500 på personbilar och 200 på motorecyklar, uppskattningsvis medföra ett årligt bortfall av omsättningsskatt med ca 500 000 kronor. Utredningen tror emellertid icke att skattebortfallet under de allra närmaste åren blir av den storleksordning som nu antytts.

Någon ändring av det nuvarande systemet med befrielse i förekommande fall från omsättningsskatt för invalidfordon har utredningen icke ansett bora ifrågakomma vid den föreslagna utvidgade fordonsskattebefrielsen. Angående risken för eventuellt missbruk av befrielsen från omsättningsskatt i samband med den utsträckta skattefriheten framhåller utredningen.

Det skulle kunna tänkas, att till skattebefrielse berättigad invalid köper och säljer fabriksnya motorfordon i rask följd. Då fordonet köpes blir det till följd av fordonsskattebefrielsen också befriat från omsättningsskatt (återbåring). När det därefter säljes, utgår ej omsättningsskatt, eftersom fordonet då är begagnat. Genom ett flertal dylika transaktioner skulle invaliden kunna skaffa sig vinning. — Det kan för att förhindra ett förfaringsätt av här angivet slag övervägas, att i omsättningsskatteförordningen införa bestämmelse av innehåll, att därest motorfordon, som efter invaliditets-

prövning befriats från fordonsskatt och därmed också från omsättningsskatt, inom tre år från första intagandet i bilregistret övergår till ny ägare som ej erhåller fordonsskattebefrielse, skall omsättningsskatt erläggas av den nye ägaren. En dylik anordning har emellertid den olägenheten, att omsättningsskatt då kommer att utgå även i fall, där överlåtelse av fordonet skett inom tre-årsperioden av fullt legitim anledning (invaliden kan ha tillfrisknat eller avlidit, fordonet kan ha visat sig olämpligt för invaliden etc.). En annan lösning, som bättre tar hänsyn till de legitima transaktionerna, är att länsstyrelserna vid tillämpning av bestämmelserna om frihet från fordonsskatt icke medgiva ny befrielse för fabriksnytt fordon, om ett av invaliden tidigare såsom fabriksnytt förvärvat och skattebefriat fordon försålts av invaliden inom tre år från första registreringsdagen, såvida icke synnerliga skäl föranleda till ny befrielse. Länsstyrelserna skulle m. a. o. anse att behov av återinsättning av fabriksnytt fordon i dylikt fall icke föreligger. Invaliden har ju alltid möjlighet att skaffa sig ett begagnat fordon och erhålla skattebefrielse för detta.

Utredningen förordar för sin del det senare av de angivna båda alternativen.

Avslutningsvis framhåller utredningen, att den utsträckning i vilken befrielsemöjligheterna under de allra närmaste åren kommer att utnyttjas, det fiskaliska utfallet härav samt övriga erfarenheter av skattefrihetssystemets funktion i praktiken torde kunna tjäna 1953 års trafikutredning till ledning vid dess utformande av definitiva beskattningsregler på detta särskilda område i samband med den allmänna översynen av vägtrafikbeskattningen.

Handläggningen av ärenden om skattebefrielse

Ärenden angående befrielse från fordonsskatt för invalidfordon handlägges för närvarande av länsstyrelserna, vilka i tveksamma fall inhämtar yttranden från pensionsstyrelsen. Utredningen anser det naturligt att länsstyrelserna, som enligt automobilskatteförordningen handhar debitering och uppbörd av fordonsskatten, även i fortsättningen blir den instans som meddelar beslut i ärenden om skattebefrielse.

Vidare finner utredningen det nödvändigt, att ett centralt rådgivande organ står till länsstyrelsernas förfogande och föreslår därför att pensionsstyrelsen, hos vilken länsstyrelserna som nämnts redan nu inhämtar yttranden i tveksamma fall, tills vidare bör fungera som sådant organ. Utredningen anför härom följande.

Styrelsen besitter genom sin bidragsverksamhet i fråga om motorfordon för invalider en ingående kännedom om och erfarenhet i därmed sammanhängande frågor. De vanföra, som erhållit bidrag från styrelsen till inköp av motorfordon i och för utkomst eller utbildning, kunna också enligt utredningens förslag erhålla skattebefrielse. Ett sammanförande av befrielse- och bidragsfrågor till en och samma centralmyndighet synes därför lämpligt.

Utredningen förutsätter sålunda, att länsstyrelserna i tveksamma fall inhämta yttrande från Pensionsstyrelsen. Ehuru remisser i fullt klara fall givetvis böra undvikas, är det för vinnande av enhetlighet och utbildande av en fast praxis angeläget, att typfall och särfall underställas styrelsen för

yttrande, i synnerhet under det första året av de föreslagna skattefrihetsbestämmelsernas tillämpning. I den mån styrelsen finner sig för sitt ståndpunkttagande behöva tillgång till medicinskt expertutlåtande, torde den i sin tur böra inhämta dylikt från Medicinalstyrelsen.

Utredningen framhåller i övrigt följande beträffande handläggningen av ärenden om skattebefrielse.

Ansökan om skattebefrielse bör vara åtföljd av — förutom övriga för prövningen erforderliga handlingar — läkarintyg enligt av Medicinalstyrelsen i samråd med Pensionsstyrelsen fastställt formulär.

Beslut om skattebefrielse bör meddelas för ett år i sänder eller också tillsvida för en tid av högst tre år, därvid i det senare fallet dock såsom villkor för beslutets giltighet bör föreskrivas, att den vanföre varje år i december under giltighetstiden skall till beskattningsmyndigheten avlämna förklaring på tro och heder, att ändring icke inträtt i något av de förhållanden som angivits i ansökningshandlingarna med därtill hörande handlingar — givetvis under förutsättning att så är fallet. Har skattefrihet beviljats för allenast ett år, bör också vid förnyad ansökan för de nästkommande två åren den vanföre endast behöva bifoga dylik förklaring. För undvikande av missbruk torde under alla förhållanden vart tredje år helt ny ansökan med läkarintyg och övriga hithörande handlingar böra fordras.

I befrielsesresolution torde böra föreskrivas att densamma skall i original medföras i stället för skattekvitto under färd med fordonet för att uppvisas på tillsägelse av polisman.

IV. Remissyttrandena

Utredningens förslag har i allt väsentligt tillstyrkts eller lämnats utan erinran vid remissbehandlingen. De invändningar, som förekommit, avser sålunda endast detaljer och icke huvudlinjerna i förslaget.

Från flera håll uttalas, att förslaget är väl avvägt och i huvudsak tillgodoser de önskemål, som i skilda sammanhang framförts om utsträckning av skattefriheten för invalidernas motorfordon. Det erinras emellertid samtidigt om att utredningens arbete endast tagit sikte på att åstadkomma en provisorisk lösning av denna fråga i avvaktan på den allmänna översynen av vägtrafikens beskattning inom 1953 års trafikutredning. Trafikutredningen själv framhåller i sitt remissyttrande, att de av invalidfordonsutredningen föreslagna beskattningsreglerna icke behöver befaras föregripa den pågående översynen utan fastmer kan ge erfarenheter av värde för nämnda översyn.

Syftet med skattebefrielsen

Utredningens ställningstagande i fråga om de allmänna förutsättningarna för fordonsskattebefrielse för invalid — beredandet av kombinerad närings- och förflyttningshjälp för höggradigt vanföra — godtages allmänt.

I några yttranden uttalas emellertid att systemet med befrielse från fordonsskatt såsom subventionsform innebär avvikelse från principen att bidrag från statens sida för olika ändamål bör ges icke som skattebefrielse

utan i form av direkta bidrag. Man vill dock, av skäl som utredningen anfört, i allmänhet icke motsätta sig att nuvarande ordning med befrielse från fordonsskatt fortfarande tillämpas i avvaktan på resultatet av 1953 års trafikutredning. *Länsstyrelsen i Kristianstads län* finner det likväl tveksamt om avsteg från nyssnämnda princip bör ske ens i den begränsade omfattning som utredningen föreslagit. Den begränsning av befrielsefallen som utredningen med hänsyn till denna princip funnit nödig, synes vidare enligt länsstyrelsen ha medfört svårigheter att redovisa enkla och från rättvisesynpunkt fullt övertygande grunder för befrielsereglernas uppbyggande.

Invaliditetens art och grad

Flertalet remissinstanser — däribland *medicinalstyrelsen* — har icke något att invända mot utredningens avgränsning av de invalider som skall kunna erhålla skattebefrielse. Också i övriga yttranden godtogs i stort sett kommitténs förslag, men vissa speciella frågor tas dock upp till närmare diskussion.

Förste provinsialläkaren i Kristianstads län framhåller sålunda beträffande de arminvalidiserade, att det icke synes riktigt att knyta skattebefrielse för invalid till att del av arm skall saknas eller vara funktionsoduglig från en punkt ovanför armbågsleden, och fortsätter vidare.

Det föreligger samma invaliditet därest en individ förlorat sin arm några centimeter ovanför armbågsleden eller i själva leden. Invaliditetskravet synes här böra knytas till huruvida funktionsduglig armbågsled med möjlighet till protes föreligger eller icke. Samtliga invalider som saknar funktionsduglig armbågsled med möjlighet till protes böra anses högggradigt vanföra i den bemärkelse, som här avses.

Det ifrågasättes vidare om ej kravet på att bruket av båda händerna jämte handleder skall helt saknas är alltför restriktivt. En individ som helt saknar funktionsförmåga i den ena handen samt har starkt nedsatt brukbarhet av den andra handen bör anses högggradigt vanför i den bemärkelse som här avses.

Däremot anser *förste provinsialläkaren i Norrbottens län*, att utredningens krav på invaliditetsgraden hos arminvalidiserade personer är synnerligen moderat. En person, som saknar en arm eller har en arm totalt obrukbar, torde utan vidare kunna förflytta sig med kollektivt transportmedel. Skattebefrielsen torde därför icke böra gälla arminvalidiserades fordon, som användes för resor till och från arbetsplatsen.

Förste bilinspektören i Stockholms distrikt anser att utredningens definition på ett invalidaggregat som indicium för erhållande av skattefrihet bör utvidgas. Till dylikt aggregat bör hänföras icke blott sådan anordning, som helt ersätter bruket av minst ett ben, utan även anordning som delvis ersätter bruket av minst ett ben. Såsom motivering anföres.

Invalidaggregat kunna vara av många varierande slag och utföranden. Invalid som t. ex. har defekt höger ben kan skaffa sig bil med automatisk koppling och/eller växling samt utan kopplingspedal. Han kan överflytta

gas- och bromspedaler från höger till vänster fot och behöver då icke bygga upp något organ till handmanövrering. När det gäller höger ben, är ej ovanligt, att högra foten kan användas för skötsel av gaspedalen men icke för bromspedalen. Endast denna behöver då bli överflyttad till vänster fot eller till handmanövrering. Fall finnas där den vanføre kan i viss utsträckning använda ett eller båda benen, men blir uttröttad i benet eller benen vid mera ihållande körning. Han kan då, med bibehållande av fotorganen, bygga upp ett eller flera av dessa till jämväl handmanövrering såsom en reservanordning.

Förste bilinspektören i Gävle distrikt anför liknande synpunkter och föreslår — med instämmande av länsstyrelserna i Gävleborgs och Kopparbergs län — att begreppet invalidaggregat skall avse icke enbart sådan anordning, där handmanövrering helt ersätter bruket av minst ett ben, utan även sådan anordning där höger bens funktioner helt eller delvis övertagits av vänster ben.

Vidare förordar *länsstyrelsen i Uppsala län* och *De vanföras riksförbund* i sina yttranden, att en ben- eller rygginvalidiserad person skall få sin skattebefrielse rätt prövad trots att vederbörande ej helt saknar bruket av ett ben.

Förste bilinspektören i Malmö distrikt föreslår att mera koncisa bestämmelser införes beträffande vilken form och grad av vanförhet, som skall vara för handen för att skattefrihet skall kunna beviljas av länsstyrelse. I lagtexten bör vidare som ett ovillkorligt krav för befrielse från fordonsskatt uppställas, att den invalidiserade lider av förflyttningssvårigheter.

Utredningens förslag, att skattebefrielse endast skall kunna medgivas sådana höggradigt vanföra vilkas invaliditet är lokaliserad till extremiteterna eller ryggraden, behandlas bl. a. av *länsstyrelsen i Kronobergs län*. Länsstyrelsen framhåller, att fall kan tänkas, där rörelseinvaliditeten icke är beroende på dylik vanförhet utan förorsakas av sjukdom, vilken dock icke är sådan att den förhindrar förvärv av körkort. Då kretsen av dylika fall icke torde vara särskilt stor, finner länsstyrelsen billighetsskäl tala för att möjligheten av skattebefrielse även här bör stå öppen. Även *De lungsjukas riksförbund* berör samma fråga. Förbundet vill sålunda fästa uppmärksamheten på att det bland de partiellt arbetsföra finns personer med höggradig invaliditet, vilka kan ha lika stort behov av motorfordon som sådana med synbar vanförhet. Såsom exempel anföres lungsjuka med andningssvårigheter och höggradigt astmasjuka.

Länsstyrelsen i Kristianstads län framhåller, under åberopande av vad förste provinsialläkaren i länet anfört rörande de arminvalidiserade, att begreppet vanför person erbjuder sådana definitionssvårigheter att någon verklig egen prövning icke därutinnan kan — med hänsyn till behovet av enhetlig rättstillämpning — företagas av den för tillämpningen likväl ansvariga myndigheten, länsstyrelsen. Länsstyrelsens beroende i detta fall av det föreslagna centrala rådgivande organet borde komma till uttryck i författningstexten. Remissinstansen hänvisar i sammanhanget till bestämmelserna i 67 § vägtrafikkungörelsen, enligt vilka tillstyrkan från bl. a. medicinalstyrelsen skall vara förutsättning för utfärdande av körkort i vissa fall.

Ägare och förare av skattebefriat motorfordon

Utredningens förslag att den vanföre skall vara ägare till det motorfordon, som omfattas av skattebefrielsen, godtages allmänt. Förslaget att den vanföre i princip själv skall framföra motorfordonet — d. v. s. inneha körkort men att undantag härifrån i vissa fall skall kunna göras, då motorfordonet anskaffats med bidrag av statliga medel — kommenteras däremot i några yttranden.

Från vissa håll ifrågasättes sålunda, om ej möjlighet bör finnas att ge avkall beträffande kravet på körkort även i sådana fall, då statsbidrag icke utgått. *Pensionsstyrelsen* anser det böra övervägas om inte — för vinnande av större likställighet — körkorts kravet kunde slopas i dessa fall, när synnerliga skäl därtill föreligger. *De vanföras riksförbund* framhåller att härigenom skulle även den principen upprätthållas, att befrielsen från skatteplikten för dylika fordon icke skall vara underställd en ekonomisk behovsprövning. *Förste provinsialläkaren i Norrbottens län* anser att vederbörande länsstyrelse i särskilda fall bör kunna medge skattefrihet, även om invaliden icke kan betros med körkort. Som exempel nämnes det fall, där en vanför person genom arv, gåva eller på annat sätt (t. ex. lotterivinst) blivit ägare till motorfordon och där förutsättningarna eljest förelegat för erhållande av statsbidrag.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län anser bestämmelsen att fordonet skall framföras av den vanföre vara alltför obestämd och innebära risk för missbruk av skattebefrielsen. Länsstyrelsen förordar därför, att krav uppställles på att fordonet huvudsakligen skall framföras av den vanföre.

Behov av motorfordon för utkomst eller utbildning

Utredningens överväganden i denna del har i allmänhet vunnit gillande vid remissbehandlingen.

I några yttranden behandlas närmare frågan om fordonsskattebefrielse för h e m m a a r b e t a n d e vanföra. *Länsstyrelsen i Kristianstads län* anser att den av utredningen förordade tillämpningen beträffande nämnda vanföra, nämligen att behovet av motorfordonet skall bedömas som om vederbörande arbetat på plats utom hemmet, saknar täckning i den föreslagna författningstexten. Det låter sig ej göra, framhåller länsstyrelsen, att förut-sätta sådan tillämpning enbart på grund av uttalanden i förarbetena. Även *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* hyser viss tvekan om vad utredningen här yttrat står i överensstämmelse med det framlagda författningsförslaget. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* framhåller för sin del, att den icke är helt övertygad om att de skäl, som utredningen åberopat till förmån för de hemmaarbetande vanföra, är tillräckligt bärande för att motivera ett avsteg från utredningens principiella ståndpunkt, att skattefrihetssystemet skall syfta till att bereda kombinerad närings- och förflyttningshjälp. Länsstyrelsen ifrågasätter därför om ej avgörandet av detta spörsmål bör anstå i avbidan på resultatet av 1953 års trafikutrednings översyn av vägtrafik-

beskattningen. Däremot tillstyrker *länsstyrelsen i Uppsala län* utredningens förslag med understrykande av att det icke kan anses tillfredsställande att arbetsplatsens belägenhet skall vara utslagsgivande för erhållande av skattebefrielse.

Medicinalstyrelsen, som anser den av utredningen förordade skattebefrielsen för hemmaarbetande vanför kunna diskuteras när denne icke har behov av motorfordonet för sin utkomst, ifrågasätter om man icke vid ett accepterande av utredningens förslag bör göra samma avsteg för de vanföra hemmahustrurna. *Statskontoret* framhåller att utredningens förslag om behovsprövning synes innebära, att förvärvsarbetande hustru, som är vanför, i allmänhet icke skulle kunna beviljas skattefrihet för motorfordon. Enligt statskontorets mening finnes emellertid skäl för att tillerkänna även denna kategori av invalider sådan förmån oavsett vederbörandes inkomst- och förmögenhetsförhållanden.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län anser det icke räcka enbart med att den vanføre har behov av motorfordon för sin utkomst eller utbildning utan behov av regelbunden användning av motorfordonet, t. ex. för färd varje dag till arbetsplats eller undervisningsanstalt, bör styrkas. *Länsstyrelsen i Stockholms län* uttalar i anledning av utredningens principuttalande, att endast fordon som anskaffats såsom fortskaffningsmedel i och för utkomst eller utbildning skall befrias från skatteplikt, att föreskrift härom lämpligen synes böra intagas i författningstexten.

Utredningens förslag till tolkning av begreppet utkomst finner *länsstyrelsen i Kronobergs län* kunna ge anledning till viss tveksamhet och anför.

Det skulle sålunda kunna tänkas, att en invalid med en årsränta, som skänker honom och hans familj nödortfödig bärgning, vill och kan genom något arbete skaffa sig en något förhöjd standard men att han därvid kommer i det läge att han icke kan få skattebefrielse för den bil, som han för arbetets utförande är i ofrånkomligt behov av, enär hans inkomst av arbetet anses icke vara erforderlig för hans försörjning. Samma negativa tolkning skulle även kunna tänkas i det fall invaliden visserligen har en arbetsinkomst, vars förvärvande icke kräver, att han har motorfordon, och som med hänsyn till hans bristfälliga arbetskapacitet är låg men dock kan anses till nöds förslå till hans försörjning, samt att han till förbättrande av sin ställning vill åtaga sig ett fritidsarbete, som emellertid med hänsyn till hans lyte kräver insättande av ett motorfordon. *Länsstyrelsen* finner det därför vara önskvärt, att beträffande begreppet utkomst göres ett sådant förtydligande, att tolkningen därav icke blir alltför snäv.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län ställer sig också tveksam till innebörden och konsekvenserna av det av utredningen föreslagna utbytet av begreppet »förvärvsverksamhet» mot begreppet »utkomst» och anser det bl. a. ej fullt klart, huruvida denna förändring står i överensstämmelse med utredningens uttalande att någon ekonomisk behovsprövning ej bör ifrågakomma.

Till skattebefrielse ifrågakommande motorfordon

Utredningens förslag att fordonets inrättande såsom invalidfordon ej längre bör utgöra ett ofrånkomligt villkor för skattebefrielse hälsas allmänt med tillfredsställelse. Även den föreslagna utvidgningen i fråga om de motorfordon, som skall kunna erhålla skattebefrielse, mottages i huvudsak positivt.

De vanföras riksförbund föreslår att den automatiska skattefriheten för invalidmotorcyklarna skall utsträckas till att gälla även de s. k. minibilarna. Förbundet framhåller, att invalidmotorcykeln — som i allmänhet konstrueras med tre hjul och en motor om 125 cc, vilken utvecklar ca 2 hkr — var det förhärskande för de vanföra fram till år 1948 men att den därefter ersatts främst av bilen men även i viss utsträckning av s. k. minibilar och liknande vagnar. Förbundet anför vidare bl. a. följande.

Minibilarna finns i konstruktion dels med två hjul, vilken registreras som motorcykel, dels med fyra hjul, vilken registreras som bil. Dess tjänstevikt överstiger icke 550 kg.

Tillverkningen av den specialkonstruerade hastighetsbegränsade invalidmotorvagnen har numera nästan upphört. — — — Den tekniska utvecklingen visar, att den konventionella och enligt automobilskatteförordningen skattefria typen av motorcykel i stor utsträckning ersatts av andra typer av trehjuliga vagnar, försedda med motorer om 0,8 hkr, vilka sorterar under mopedförordningen, samt de s. k. minibilarna, t. ex. Messerschmitt, Heinkel Kabine etc.

Enär förbundet anser det synnerligen eftersträfvansvärt att hålla en enkel typ av fordon tillgänglig för den grupp vanföra, som av någon anledning icke i nämnvärd utsträckning kan yrkesarbeta och därigenom försörja sig, föreslås att från skatteplikt obligatoriskt befrias motorfordon med en tjänstevikt av högst 550 kilogram och inrättade såsom invalidfordon. Vid prövning av sådant ärende skall hänsyn tagas till vanförhetens art och grad. Den kontroll som erfordras vid en övergång från den specialkonstruerade, hastighetsbegränsade motorcykeln till ett motorfordon av standardtyp torde enligt förbundet kunna etableras på samma grunder, som utredningen föreslår genomförda för den hemmaarbetande gruppen vanföra. Pensionsstyrelsen föreslås bli den instans som prövar sökandens art och grad av vanförhet samt det därav betingade behovet av motorfordon.

Svenska ortopedföreningen vill slopa bestämmelserna beträffande den fartbegränsade invalidmotorcykeln och anför.

Dessa bestämmelser synes ha tillkommit för att kontrollera att enbart invalidiserade skall komma i åtnjutande av skattefrihet. Att denna kontrollmöjlighet kan vara en chimär inses utan vidare. Det är knappast troligt att någon som ej är invalid överhuvudtaget kommer att skaffa sig ett fordon av här åsyftat slag.

Även *länsstyrelsen i Västmanlands län* ifrågasätter — med hänsyn till den utformning skattebefrielsen fått enligt utredningens förslag samt till den utveckling som ägt rum på invalidfordonens område — huruvida anledning finnes att bibehålla särbestämmelsen om obligatorisk skattebefrielse för invalidmotorcykel med en maximihastighet av 30 km i timmen. Som tidigare

berörts har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* i ett till utredningen avgivet yttrande föreslagit att nämnda maximihastighet måtte slopas.

Medicinalstyrelsen går i sitt yttrande även in på frågan om storleken av personbil, för vilken skattebefrielse skall kunna medgivas. Under erinran om att utredningen föreslagit en högsta tjänstevikt av 1 800 kilogram, yttrar *medicinalstyrelsen*.

Utredningen har anfört, att skattebefrielsen borde avse ett fordon, som vore avpassat till invalidens eget behov av förflyttningshjälp, men lämpligen ej borde omfatta mycket dyrbara, större personbilar med högre fordons- och omsättningsskattebelopp. En gräns vid 1 800 kilos tjänstevikt ligger emellertid så högt, att endast ett förhållandevis litet antal mycket stora biltyper falla utanför densamma. Det synes uppenbart, att även en betydligt lägre gräns skulle medföra tillfredsställande möjligheter till för invalid lämpligt val bland marknadens mindre och medelstora bilar.

Även *länsstyrelsen i Älvsborgs län* ifrågasätter, om tjänsteviktsgrensen beträffande personbilar bör sättas så högt som till 1 800 kilogram.

Förste provinsialläkaren i Kalmar län föreslår att vanför ej skall kunna erhålla skattebefrielse för tvåhjuligt motorfordon. En person med den höggradiga vanförhet, som förutsättes för skattefrihet, bör ej föra ett så vingligt och riskabelt fordon som en tvåhjulig motorcykel. Å andra sidan framhåller förste provinsialläkaren att höggradigt vanför knappast torde kunna beviljas körkort för sådan motorcykel.

Skattebefrielsens omfattning ur fiskalisk synpunkt

Några väsentliga erinringar ur fiskalisk synpunkt till utredningens förslag förekommer ej i remissyttrandena.

Statskontoret påpekar visserligen att i rådande statsfinansiella läge största restriktivitet måste iakttagas vid genomförande av reformer som är ägnade att minska statens inkomster. Enligt statskontorets mening kan emellertid särskilda skäl andragas för att låta en större krets av invalider komma i åtnjutande av skattebefrielse för motorfordon, och statskontoret vill därför icke göra någon erinran mot utredningens härom framlagda förslag. Ämbetsverket framhåller dock i sammanhanget vikten av att frågan om beskattningen av invalidernas motorfordon toges under omprövning i samband med den allmänna översynen av vägtrafikens beskattning inom 1953 års trafikutredning. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* uttalar, att i sak är befrielsen från automobils katt för vissa typer av invalidmotorfordon ett bidrag från det allmänna till invaliden, bekostat av bilskattemedlen. Styrelsen instämmer i utredningens åsikt att en sådan form av bidrag kan tolereras så länge bidragen är så blygsamma som hittills varit fallet vid jämförelse med hela den inflytande fordonsskatten.

Frågan om bestämmelser till förhindrande av att befrielsen från omsättningsskatt missbrukas, behandlas i några yttranden. *Kontrollstyrelsen* föreslår att särskilda tillämpningsföreskrifter utfärdas, innehållande de rikt-

linjer utredningen förordat för länsstyrelsens prövning, nämligen att befrielse från automobils katt och i anslutning därtill återbäring av omsättningskatt i princip icke bör förekomma för fabriksnytt motorfordon, förrän tre år förflutit efter tidigare medgiven dylik befrielse för samme sökande. Enligt styrelsens mening torde det vara mest rationellt, att prövningen av inkommande ansökningar även i detta hänseende anförtros åt länsstyrelserna i enlighet med vad utredningen förordat. Härigenom kan tillbörlig hänsyn tagas till undantagsvis förekommande, fullt legitima fordonsbyten inom en treårsperiod. *Statskontoret* förklarar att det ej vill motsätta sig att frågan löses i enlighet med utredningens förslag men att ämbetsverket förutsätter, att 1953 års trafikutredning kommer att ägna sin uppmärksamhet jämväl åt denna fråga. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* ifrågasätter för sin del om ej spörsmålet lämpligen bör närmare regleras lagstiftningsvägen.

Handläggningen av ärenden om skattebefrielse

Utredningens överväganden i denna del kommenteras i ett stort antal yttranden men föranleder endast detaljerinringar.

Beträffande förslaget att pensionsstyrelsen tills vidare skall fungera som rådgivande organ till länsstyrelserna vill *statskontoret* och *medicinalstyrelsen* fästa uppmärksamheten på att riksdagens revisorer i den år 1957 avgivna berättelsen (del I, § 16) föreslagit, att samtliga ärenden rörande näringshjälp skulle överflyttas från pensionsstyrelsen till arbetsmarknadsstyrelsen. Medicinalstyrelsen framhåller i detta sammanhang, att styrelsen av Kungl. Maj:t erhållit i uppdrag att utreda frågor som sammanhänger med bidragsrätten till ortopediska hjälpmedel. Styrelsen anför vidare.

I detta sammanhang har frågor om sådana hjälpmedel som transportmedel, även motordrivna sådana, upptagits till prövning. För närvarande anskaffas invalidfordon i stor utsträckning med bidrag från pensionsstyrelsen i form av näringshjälp. Denna näringshjälp förutsättes framdeles i regel kunna ingå som ett led i de arbetsvårdande åtgärder åt partiellt arbetsföra, som numera i växande omfång handhaves av arbetsmarknadsstyrelsens arbetsvårdsorgan. Medicinalstyrelsen överväger att i sin utredning föreslå, att anskaffning med bidrag av statsmedel av sådana för invaliden nödvändiga arbetsvårdande hjälpmedel av ortopediskt slag skall administreras av arbetsmarknadsstyrelsens arbetsvårdsbyrå.

Pensionsstyrelsen har för sin del icke något att erinra mot förslaget att styrelsen skall fungera som rådgivande organ till länsstyrelserna.

Förste provinsialläkaren i Östergötlands län anser, att det knappast torde finnas anledning i det stora flertalet fall av invaliditet att inhämta central myndighets utlåtande med därav följande fördröjning av ärendets behandling. Förste provinsialläkaren utgör i första hand länsstyrelsens medicinska konsult i fråga om beviljande av körkort och är tillika allsidigt socialmedicinskt utbildad och kunnig. Efter av medicinalstyrelsen utfärdade anvisningar bör därför, framhålls det, de flesta ärendena kunna handläggas å länsplanet.

Beträffande det läkarintyg, som enligt utredningens förslag bör medfölja ansökan om skattebefrielse, anför *medicinalstyrelsen* följande.

Utredningen förutsätter, att intyg om vanförhetens art och grad skall kunna utfärdas av varje läkare. Upprätthållandet av en enhetlig praxis skulle emellertid underlättas genom en begränsning, så att dylika intyg skulle utfärdas endast av en viss eller vissa kategorier av läkare. För närvarande förefinnas sådana begränsande bestämmelser vad gäller utfärdande av intyg för statsbidrag till ortopediska hjälpmedel, och det kan ifrågasättas, om icke en anknytning till dessa bestämmelser bör ske i fråga om läkarintyg för medgivande av skattebefrielse. *Medicinalstyrelsen*, som avser att upptaga frågan härom i sin ovanberörda utredning, är icke för närvarande beredd att taga ställning i detta hänseende.

Svenska ortopedföreningen anser att intyg beträffande invaliditet bör utfärdas av läkare vid ortopedisk lasarettavdelning, vanföreanstalt och kustsanatorium. *Förste provinsialläkaren i Jönköpings län* framhåller att bedömningen på länsstyrelseplanet kräver utförligt läkarintyg som, när det praktiskt taget alltid gäller extremitets- eller rygginvalida, bör vara utfärdat av läkare med kirurgisk eller ortopedisk specialitet.

Vad angår giltighetstiden för beslutet om skattebefrielse råder flera olika meningar. *Länsstyrelsen i Östergötlands län* ifrågasätter huruvida beslut om skattebefrielse över huvud taget skall tidsbegränsas och föreslår att, om så likväl anses böra vara fallet, kortare giltighetstid än tre år icke bör ifrågakomma. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* framhåller att tiden inom vilken ny ansökan skall göras ej bör sättas för kort — förslagsvis ej kortare än fem år — med hänsyn till det besvär en förnyad ansökan skulle förorsaka den vanföre och det merarbete förnyade ansökningar skulle föranleda för länsstyrelserna. Även *länsstyrelsen i Västmanlands län* anser, att giltighetstiden för ett beslut om skattebefrielse bör kunna sättas längre än till tre år, och ifrågasätter om ej i vissa fall av kronisk invaliditet befrielse borde kunna få medgivas tills vidare. *Länsstyrelsen i Örebro län* förordar att beslutet om skattebefrielse skall gälla tills vidare för en tid av högst tre år. Däremot anser *länsstyrelsen i Västernorrlands län* att beslut om skattebefrielse bör meddelas för endast ett år i sänder.

Länsstyrelsen i Jämtlands län framhåller i sammanhanget, att den av utredningen föreslagna utformningen av 2 § automobilskatteförordningen kan ge anledning till tveksamhet, och anför.

Länsstyrelsen åsyftar sådana fall, där vanför person utan bidrag av statliga medel förvärvar fordon, försett med efter hans vanförhet avpassade särskilda anordningar, för att bli i tillfälle att företaga övningskörning. Beslut om skattebefrielse synes enligt förslaget kunna meddelas först sedan vederbörande erhållit körkort och torde bli gällande för tiden från och med nästföljande månad. Enligt länsstyrelsens mening bör i sådant fall skattebefrielse kunna medgivas från tiden för förvärvet. Därest den nu föreslagna utformningen av 2 § automobilskatteförordningen icke kan anses ge utrymme för en tolkning, som möjliggör skattebefrielse för angiven tid, anser länsstyrelsen det önskvärt att författningsrummet ändras med hänsyn till påtalat förhållande.

Länsstyrelsen fortsätter.

Vidare synes i detta sammanhang böra övervägas, om icke 5 § kungörelsen den 12 december 1924 angående uppbörd av automobils katt m. m. bör ändras så, att anstånd med inbetalande av bils katt kan medgivas, till dess en i samband med registreringsansökan ingiven ansökan om skattebefrielse prövats. För en sådan författningsändring talar den omständigheten, att flertalet invalider befinna sig i små ekonomiska omständigheter.

I anslutning till sistnämnda yttrande må nämnas att *länsstyrelserna i Södermanlands och Kopparbergs län* ifrågasätter om ej den vanföre skulle kunna erhålla förhandsbesked i fråga om skattebefrielse.

I övrigt anser *länsstyrelsen i Kristianstads län* i likhet med *förste provi-sialläkaren* i länet att utredningens förslag om att beslut om skattebefrielse skall tidsbegränsas och att vanför, som erhållit skattebefrielse, årligen skall avge en försäkran om oförändrad status, icke bör genomföras. Befrielseärendenas störande inverkan på arbetet med bilbeskattningen skulle nämligen genom sådana inskränkingsbestämmelser onödigt förstöras. *Länsstyrelsen i Stockholms län* finner däremot kontrollsystemet med försäkran riktigt och även *länsstyrelserna i Malmöhus och Örebro län* förordar uttryckligen detta förslag.

V. Departementschefen

Såsom framgått av den tidigare redogörelsen är invalidernas motorfordon i viss utsträckning fritagna från fordonss katt enligt 1922 års automobils katteförordning. Länsstyrelse äger sålunda medge skattebefrielse för personbil, som är inrättad såsom invalidfordon och som äges av invalid. Vid prövning av ärende om befrielse skall hänsyn tagas till invaliditetens art och grad samt behovet av bil för förvärvsverksamhet eller utbildning. Det förutsättes vidare att invaliden innehar körkort, som berättigar till framförande av det skattebefriade motorfordonet. Härjämte gäller automatisk skattefrihet för motorcykel, som är inrättad såsom invalidfordon och vars maximihastighet icke överstiger 30 kilometer i timmen. Befrielse från fordonss katt för personbil och motorcykel, som nu nämnts, medför även frihet i förekommande fall från omsättningskatten å motorfordon enligt 1956 års härom gällande förordning.

Skattebefrielsen för invalidernas motorfordon är sålunda anknuten till villkoret att fordonet skall vara inrättat såsom invalidfordon. Härmed avses att fordonet skall vara försett med s. k. invalidaggregat, d. v. s. speciella manöveranordningar som möjliggör att fordonet kan framföras av invaliden. Vidare gäller skattebefrielsen endast personbilar och hastighetsbegränsade motorcyklar men icke andra motorfordon, såsom lastbilar.

I olika sammanhang har aktualiserats frågan om utvidgade möjligheter till skattefrihet. Huvudspörsmålet har därvid varit om kravet på invalidaggregat bör bibehållas. Vidare har ifrågasatts utsträckande av skattebefri-

elsen till alla slags motorfordon samt slopande i viss utsträckning av fordran på körkort för sådan befrielse.

Det nu föreliggande, av invalidfordonsutredningen — efter samråd med de vanföras organisationer — framlagda förslaget innebär i huvudsak ett tillgodoseende av de sålunda framförda synpunkterna. Enligt förslaget skall nämligen möjlighet till skattebefrielse för motorfordon, som äges av invalid, förefinnas oberoende av om fordonet är utrustat med invalidaggregat. Skattefrihet skall i princip kunna erhållas icke blott för personbilar utan även för lastbilar och vanliga motorcyklar. Fordran på körkort för skattebefrielse skall icke gälla i fråga om motorfordon som anskaffats med bidrag av statliga medel. Härjämte föreslås den nuvarande automatiska skattebefrielsen för de speciella invalidmotorcyklarna bibehållen.

Vid remissbehandlingen har utredningens förslag i allt väsentligt tillstyrkts eller lämnats utan erinran.

I sammanhanget må erinras om att riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken, däri inbegripet frågan om vägtrafikens beskattning, är föremål för översyn inom 1953 års trafikutredning. Invalidfordonsutredningen har därför icke ansett sig böra taga sikte på en slutgiltig lösning av det föreliggande beskattningsspörsmålet utan endast åsyftat att åstadkomma en anordning som tills vidare — i avbidan på den allmänna översynens resultat — på ett mera enhetligt sätt än nuvarande bestämmelser reglerar hithörande frågor. Att utredningens förslag är att se mot bakgrunden av denna begränsade målsättning har också understrukits vid remissbehandlingen.

Gällande bestämmelser om skattebefrielse för invalidernas motorfordon ingår såsom ett led i de åtgärder från samhällets sida som syftar till att möjliggöra eller befordra den sociala rehabiliteringen och anpassningen av denna kategori medborgare. Skattebefrielsen avser sålunda att underlätta anskaffandet och bibehållandet av motorfordon för invalid, som i och för sin förvärvsverksamhet eller utbildning är i behov av sådant fordon såsom fortskaffningsmedel. För närvarande pågår också utredning om lättnader för invalider i fråga om bensinbeskattningen.

I likhet med invalidfordonsutredningen anser jag att de nuvarande bestämmelserna innefattar en alltför snäv begränsning av möjligheterna till skattebefrielse för motorfordon, som innehas av invalid. Från synpunkten av att bättre tillgodose de syften, skattefriheten vill tjäna, synes därför en utvidgning av bestämmelsernas tillämplighet böra ske. Jag delar också invalidfordonsutredningens uppfattning att åtgärder härvidlag bör genomföras utan att man avvaktar resultatet av den mera genomgripande översyn av fordonsbeskattningen, som pågår inom 1953 års trafikutredning. Å andra sidan finner jag det med hänsyn till den pågående översynen motiverat att underlättandet av invalidernas fordonsinnehav alltjämt sker enligt skattebefrielsens princip.

Av det tidigare anförda framgår att möjligheterna till skattebefrielse för invalidernas motorfordon begränsas främst i två avseenden, nämligen dels

genom att endast vissa fordon kan ifrågakomma till skattefrihet och dels genom kravet på att fordonet skall vara utrustat med invalidaggregat. Invalidfordonsutredningens förslag innebär att dessa begränsningar i princip skall avskaffas. Såsom jag i det följande kommer att närmare utveckla anser jag mig i huvudsak böra biträda detta förslag. Även i övrigt har jag i stort sett kunnat ansluta mig till den utformning av skattebefrielsen som förordats av utredningen. Som utgångspunkt för mitt ställningstagande i förevarande lagstiftningsfråga har därvid gällt att syftet med skattebefrielsen bör vara att bereda kombinerad närings- och förflyttningshjälp åt högradigt vanföra; en uppfattning, som även utredningen kommit till och som allmänt godtagits vid remissbehandlingen. Utöver vad som framgår av det följande har jag icke heller eljest funnit anledning frånga utredningens förslag.

Enligt nuvarande bestämmelser är frågan om skattebefrielse för invalidfordon i regel beroende på prövning av vederbörande länsstyrelse. I ett avseende föreligger emellertid *automatisk skattefrihet*, nämligen beträffande de för invalider särskilt inrättade hastighetsbegränsade motorcyklarna. Utredningen har föreslagit att denna skattefrihet skall i oförändrad form gälla även fortsättningsvis.

Det kan ifrågasättas huruvida anledning föreligger att bibehålla den nuvarande särbestämmelsen för de speciella invalidmotorcyklarna även efter övergången till ett system, enligt vilket invalidaggregat icke längre skall utgöra villkor för skattefrihet. Uttalanden om att särbestämmelsen bör slopas har också förekommit vid remissbehandlingen. Användningen av dylika motorcyklar torde vidare ha betydligt minskat under senare år och tillverkningslära numera nästan ha upphört.

Ett avskaffande av särbestämmelsen skulle emellertid innebära att frågan om skattefrihet för invalidmotorcyklarna skulle — i likhet med vad jag i det följande föreslår beträffande övriga motorfordon — prövas av länsstyrelsen. Med hänsyn till dessa motorcyklars speciella konstruktion och begränsade användningsområde torde de praktiskt taget undantagslöst innehåsa av sådan invalid, som uppfyller förutsättningarna för skattebefrielse. Tillräckliga skäl saknas därför enligt min mening att här införa ett prövningsförfarande i stället för den nuvarande automatiska skattefriheten. Jag förordar därför att nu gällande utformning av skattefriheten för invalidmotorcyklarna bibehålles.

I ett remissyttrande har föreslagits att automatisk skattefrihet skulle kunna erhållas för alla med invalidaggregat utrustade motorfordon, vilkas tjänstevikt utgör högst 550 kilogram. Som motivering har angivits att man bör hålla en enkel typ av fordon tillgänglig för den grupp av invalider, som av någon anledning icke i nämnvärd utsträckning kan yrkesarbeta och därigenom försörja sig.

Som tidigare nämnts bör syftet med skattebefrielsen vara att bereda kombinerad närings- och förflyttningshjälp. I den mån denna och övriga förutsättningar för skattebefrielse föreligger i fråga om sådant mindre fordon

som nyss nämnts (exempelvis s. k. minibil), har länsstyrelsen att vid sin prövning medge skattebefrielse i vanlig ordning. En automatisk skattefrihet för de mindre motorfordonen som sådana skulle — även om de är försedda med invalidaggregat — innebära att man gick betydligt utöver syftet med skattebefrielsen. Sådana företrädesvis praktiska skäl som gjort att jag ansett mig böra föreslå automatisk skattefrihet för invalidmotorcyklar föreligger uppenbarligen icke i fråga om minibilar och liknande. Jag finner därför icke anledning föreslå automatisk skattefrihet för sistnämnda motorfordon.

När det härefter gäller skattebefrielse efter särskild prövning har som tidigare nämnts utredningen föreslagit att icke blott personbilar utan även lastbilar och motorcyklar skall kunna ifrågakomma till sådan skattebefrielse. Utredningen har dock föreslagit att skattebefrielsen skall begränsas till sådana personbilar, vars tjänstevikt icke överstiger 1 800 kilogram, och till lastbilar med en totalvikt av högst 2 500 kilogram.

Vid remissbehandlingen har utredningens förslag i förevarande avseende i stort sett lämnats utan erinran. Från några håll har emellertid ifrågasatts om icke viktgränsen för personbilar bör kunna sättas lägre än 1 800 kilogram, varjämte i ett yttrande förordats att tvåhjuliga motorcyklar bör undantagas från möjligheten till skattebefrielse. I sistnämnda hänseende har åberopats att invalid med den höggradiga vanförhet, som enligt utredningens förslag skall fordras för erhållande av skattebefrielse, icke bör föra tvåhjuligt fordon.

I likhet med utredningen anser jag, som jag tidigare antytt, att i princip alla slags motorfordon bör kunna ifrågakomma till skattebefrielse. Jag delar också utredningens uppfattning, att vissa maximivikter bör gälla beträffande personbilar och lastbilar. Vad angår personbilarna bör, såsom utredningen framhållit, skattefriheten ej omfatta större personbilar med höga skattebelopp. Gränsen bör dock sättas så pass högt att fritt val mellan marknadens mindre och medelstora bilar, d. v. s. alla bilar som kan vara lämpade för invalider, erbjuder sig. Även om detta syfte kan i huvudsak tillgodoses med en något lägre maximigräns än den av utredningen föreslagna, kan det dock i speciella fall — t. ex. vid förvärv av begagnad bil — vara av värde att utrymme finns för skattebefrielse i den omfattning utredningen förordat. Härmed uppnås också överensstämmelse med den maximivikt i fråga om lastbilar som jag föreslår i det följande. Erinras må vidare om att det under alla omständigheter ankommer på länsstyrelsen att pröva huruvida behov föreligger för invaliden av det fordon för vilket skattebefrielse begäres. Jag tillstyrker därför utredningens förslag på denna punkt.

Beträffande lastbilarna finner jag mig däremot icke kunna till alla delar biträda utredningens förslag. Invalids behov av lastbil såsom närings- och förflyttningshjälp synes i huvudsak inskränka sig till sådana bilar av skåpvagnstyp. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har också uttalat sig för att skattebefrielse bör avse sådana lätta lastbilar, vilka till konstruktion och utseende ej nämnvärt avviker från personbilar. En lämplig anordning sy-

nes enligt min mening vara att skattebefrielsen får omfatta de lastbilar som avses i 1956 års omsättningsskatteförordning, d. v. s. sådana med skåp-, stationsvagns- eller personbilskarosseri utrustade lastbilar vilkas tjänstevikt ej överstiger 1 800 kilogram.

Vad slutligen angår motorcyklarna finner jag ej anledning frångå utredningens förslag. Jag anser sålunda skäl ej föreligga att generellt undantaga tvåhjuliga fordon från möjligheten till skattebefrielse. Även härvidlag blir det i sista hand beroende på länsstyrelsens prövning huruvida skattebefrielse skall medgivas. Såsom även framhållits i det yttraude, vari skattebefrielse för tvåhjuliga fordon avstyrkts, torde den vars invaliditet är så höggradig att han ej kan på betryggande sätt föra sådant fordon icke erhålla körkort härför, varför skattebefrielse i sådant fall redan på denna grund är utesluten.

I likhet med utredningen anser jag vidare att några särskilda krav på utrustningen av det motorfordon, för vilket skattebefrielse skall kunna erhållas, icke behöver uppställas. Såsom utredningen påpekat fastställer länsstyrelsen, vid utfärdande av körkort för vanför person, regelmässigt de särskilda villkor beträffande framfört motorfordons utrustning, som kan anses nödvändiga från trafiksäkerhetssynpunkt med hänsyn till förarens vanförhet.

Som jag tidigare angivit har jag funnit mig böra biträda utredningens vid remissbehandlingen allmänt godtagna förslag att utrustning med invalidaggregat icke längre skall utgöra villkor för erhållande av skattebefrielse för fordonet. Detta villkor tillkom ursprungligen för att man skulle undvika de mycket svårbedömbara gränsfall, som eljest kunde komma att underställas länsstyrelserna. Såsom framgått av utredningen och vid remissbehandlingen har kravet på invalidaggregat i stället medfört att besiktningsmän och länsstyrelser icke sällan ställts inför besvärliga avgöranden i fråga om vilka ändringsanordningar på motorfordonet, som skall anses tillräckliga för skattefrihet. Det har även visat sig, att också en del svårt vanföra personer kan framföra normalutrustade fordon. Numera finns för övrigt bilar med automatisk koppling och växellåda, som onödiggör särskilda ändringsanordningar för rörelseinvalida förare.

Avskaffandet av kravet på invalidaggregat som villkor för skattefrihet innebär givetvis icke att förekomsten av sådant aggregat blir utan betydelse för frågan om skattebefrielse. Såsom utredningen framhållit utgör ett fordons utrustning med invalidaggregat i vissa fall ett indicium på den vanföres behov av motorfordonet som transportmedel för sin förflyttning. Erinnras må även om att länsstyrelse, som nyss nämnts, kan såsom villkor för utfärdande av körkort åt vanför uppställa att vederbörande fordon är utrustat så att den vanföre kan på betryggande sätt framföra detsamma.

Med sloandet av kravet på invalidaggregat följer, såsom utredningen också anfört, att bedömningen förskjutes från en enklare teknisk förete-

else (fordonet) till en komplicerad social-medicinsk (invaliden). Givet är att vissa svårigheter föreligger att bestämma arten och graden av den invaliditet, som skattebefrielsen bör tillgodose. Det ställningstagande härvidlag, till vilket utredningen efter samråd med vanföreorganisationerna kommit, innefattar enligt min mening en i stort sett ändamålsenlig avvägning i förevarande avseende. Därvid har jag särskilt beaktat att pensionsstyrelsen och medicinalstyrelsen icke haft något att erinra mot utredningens förslag.

I likhet med utredningen anser jag sålunda att endast rörelseinvalida, d. v. s. vanföra, skall kunna erhålla skattebefrielse samt att vanförheten skall vara höggradig. Av sakens natur följer vidare att vanförheten skall vara varaktig. Någon bestämd tidsgräns bör icke utsättas i författningen.

Även till de närmare riktlinjer, som utredningen uppdragit för tillämpningen av vanförhetsbegreppet, kan jag i princip ansluta mig. Självfallet kan vissa svårbedömbara gränssfall uppkomma. Tillämpningen bör därför ej vara alltför formell utan ske med tillbörligt beaktande av omständigheterna i det enskilda fallet. De synpunkter som framförts i vissa remissyttrandena kan härvidlag förtjäna beaktande. Å andra sidan bör avsteg icke ske från de grundläggande principerna att fråga skall vara om höggradig vanförhet av varaktig natur.

Såsom utredningen föreslagit bör som villkor för skattefrihet i princip gälla, att motorfordonet äges och framföres av den vanföre. Kravet på att den vanföre skall framföra fordonet får anses uppfyllt, därest vederbörande innehar körkort för förande av det fordon varom fråga är. Utredningen har föreslagit att fordran på körkort icke skall upprätthållas, därest motorfordonet av den vanföre anskaffats med bidrag av statliga medel. Jag är emellertid icke beredd att i förevarande sammanhang tillstyrka något avsteg från körkortskravet såsom förutsättning för skattebefrielse.

Enligt nu gällande bestämmelser skall vid prövning av ärende om skattebefrielse hänsyn tagas till behovet av fordonet för förvärvsverksamhet eller utbildning. Utredningen har föreslagit att begreppet förvärvsverksamhet utbytes mot termen utkomst. Till stöd härför anför utredningen, att under förvärvsverksamhet ingår även sådana inkomster som ej är erforderliga för vederbörandes försörjning. Vid tillämpningen torde vidare, enligt utredningen, länsstyrelserna ha givit begreppet förvärvsverksamhet en innebörd som närmast motsvarar termen utkomst. Utredningen anser dock att frågan om skattefrihet liksom hittills skall medgivas oberoende av invalidens ekonomiska förhållanden.

Det till grund för skattebefrielsen liggande syftet att bereda närings- och förflyttningshjälp bör enligt min mening icke ges en sådan författningsteknisk utformning att tillämpningen därav blir alltför snäv. Skattebefrielsen bör därför icke begränsas till sådana fall, där behov av motorfordon förefinnes endast för sådan verksamhet varav invaliden är i oundgängligt behov för sitt och sin familjs uppehälle. Med hänsyn härtill och då någon egentlig

ekonomisk behovsprövning icke bör ske, synes mig den av utredningen föreslagna termen utkomst mindre ändamålsenlig. Å andra sidan bör icke behov av motorfordon för allehanda slag av fritidsarbete eller annan liknande verksamhet berättiga till skattebefrielse. En lämplig avgränsning torde kunna ske genom att behovet av motorfordon anknytes till vederbörandes huvudsakliga förvärvsverksamhet.

I sammanhanget må framhållas att den förflyttningshjälp, som skattebefrielsen syftar att åstadkomma, givetvis avser invalidens egen förflyttning. Skattebefrielse bör sålunda icke ifrågakomma för fordon som användes i yrkesmässig trafik.

Utredningen har vidare föreslagit att i fråga om hemmaarbetande vanföra — dock icke vanföra hemmahustrur — behovet av fordon skall kunna bedömas som om vederbörande haft sitt arbete förlagt till plats utom hemmet. Detta förslag har blivit föremål för vissa invändningar vid remissbehandlingen. Även om vissa skäl otvivelaktigt talar för att helt jämställa de hemmaarbetande vanföra, liksom vanföra hemmahustrur, med andra vanföra, är jag dock icke för närvarande beredd att tillstyrka en sådan utvidgning av möjligheterna till skattebefrielse.

I anledning av vad utredningen i övrigt anfört om när behov skall anses föreligga av motorfordon vill jag uttala att de lokala kommunikationsförhållandena icke i och för sig bör vara avgörande för frågan om behov av motorfordon för förflyttning föreligger. Å andra sidan bör vid prövning av behovet liksom andra förutsättningar för skattebefrielse samtliga föreliggande omständigheter tagas i beaktande. Som jag i annat sammanhang framhållit bör tillämpningen ej vara alltför formell.

Såsom utredningen uttalat innebär kravet på behov av motorfordon för förflyttning att skattebefrielse kan meddelas för endast *ett* av den vanföre innehaft fordon.

Beträffande handläggningen av ärenden angående skattebefrielse kan jag i huvudsak ansluta mig till utredningens förslag. Jag förordar således — såsom redan framgått av det föregående — att länsstyrelserna liksom nu är fallet skall pröva och avgöra dessa ärenden. I likhet med vad hittills skett synes länsstyrelserna i tveksamma fall böra inhämta yttrande från pensionsstyrelsen. Även arbetsmarknadsstyrelsens liksom medicinalstyrelsens yttrande kan i vissa fall behöva inhämtas.

De närmare föreskrifter som erfordras för tillämpningen av bestämmelserna om skattebefrielse synes lämpligen böra meddelas av pensionsstyrelsen efter samråd med arbetsmarknadsstyrelsen och medicinalstyrelsen. I denna ordning bör alltså fastställas bl. a. formulär till läkarintyg och andra liknande handlingar som bör åtfölja ansökan om skattebefrielse. Anvisningar bör vidare utfärdas exempelvis rörande i vilken utsträckning läkarintyg bör förnyas.

Vad däremot angår själva giltighetstiden för beslut om skattebefrielse synes närmare bestämmelser liksom hittills ej vara erforderliga. Beslutet

bör således alltefter omständigheterna i det enskilda fallet kunna meddelas för viss tid eller tills vidare. I beslutet bör angivas de villkor, som skall gälla för beslutets fortbestånd. Bl. a. bör utsättas att den vanföre skall vara skyldig att underrätta länsstyrelsen om ändring inträder i förhållande som föranlett skattebefrielse. I beslutet kan vidare lämpligen, såsom nu sker på sina håll, intagas föreskrift om att den skriftliga resolutionen skall medföras i fordonet och på tillsägelse uppvisas för besiktningsman eller polisman. Självfallet är att beslutet skall avse visst av den vanföre innehaft fordon och ej anknytas enbart till den vanföres person.

Som tidigare nämnts medför enligt gällande bestämmelser befrielse från fordonsskatt även frihet i förekommande fall från den särskilda omsättningskatten på motorfordon. Den nu föreslagna utvidgningen av bestämmelserna om befrielse från fordonsskatt bör — såsom utredningen även förordat — medföra motsvarande utvidgning beträffande reglerna om frihet från omsättningsskatt.

Genom avskaffandet av kravet på invalidaggregat kan emellertid — såsom utredningen påpekat — risk uppkomma för missbruk av omsättningsskattefriheten. Det skulle sålunda enligt utredningen kunna tänkas att till skattefrihet berättigad invalid köper och säljer fabriksnya fordon i rask följd. När invaliden säljer fordonet utgår nämligen icke omsättningsskatt, enär fordonet då är begagnat. Å andra sidan kan stundom fullt legitimt behov föreligga av att kort tid efter förvärvet avyttra skattefritt inköpt fordon. Till förhindrande av missbruk har utredningen anvisat en lösning av det föreliggande problemet, vilken även tar hänsyn till de legitima transaktionerna. Enligt utredningens förslag bör nämligen länsstyrelserna endast då synnerliga skäl föreligga medgiva befrielse från fordonsskatt för fabriksnytt fordon, om ett av invaliden tidigare såsom fabriksnytt förvärvat och skattebefriat fordon försålts av invaliden inom tre år från första registreringsdagen.

Givet är att vid länsstyrelsens prövning av huruvida invaliden har behov av motorfordon, tiden för tidigare innehav av sådant fordon får betydelse. Utan att genom uttrycklig författningsbestämmelse binda länsstyrelserna vid viss tidsgräns härvidlag, bör likväl framhållas att kortare tids innehav av ett och samma fordon i regel tyder på att behovet är mindre utpräglat. Skattebefrielse synes därför icke utan särskild prövning i förevarande hänseende böra ifrågakomma, därest tidigare skattebefriat fordon försålts inom jämförelsevis kort tid efter förvärvet. Den av utredningen förordade tidsperioden, tre år, kan anses utgöra en lämplig riktpunkt för avgränsningen av de fall, där den särskilda prövningen bör sätta in.

De nya beskattningsreglerna bör — med hänsyn bl. a. till att en omläggning under löpande beskattningsår skulle medföra ett omständligt restitutionsförfarande samt till att viss tid för förberedande av omläggningen åtgår — lämpligen träda i kraft den 1 januari 1960.

I enstaka fall kan tänkas att skattebefrielse beviljats med stöd av nuvarande bestämmelser men att enligt de nya bestämmelserna befrielse ej kan

ifrågakomma. Så blir exempelvis fallet, därest befrielse medgivits för personbil med en tjänstevikt överstigande 1 800 kilogram. Till förhindrande av att tidigare åtnjuten skattebefrielse upphör och för att över huvud taget åstadkomma en smidig övergång till de nya reglerna för de fordon, i fråga om vilka hittillsvarande stadganden tillämpats, bör särskild övergångsbestämelse meddelas. Syftet därmed bör vara att den, som redan nu åtnjuter skattebefrielse för visst fordon, icke skall komma i sämre läge än om nuvarande bestämmelser alltjämt ägt tillämpning.

Utredningen har beräknat att ett genomförande av dess förslag skall — sedan det nya systemet om några år fått full verkan — med oförändrade skattesatser medföra ett skattebortfall per år av bortåt 1 000 000 kronor i fordonsskatt och ca 500 000 kronor i omsättningsskatt. De av mig förordade modifikationerna av utredningens förslag torde icke nämnvärt påverka skattebortfallet.

VI. Departementschefens hemställan

På grundval av vad här anförts har inom finansdepartementet upprättats förslag till

- 1) *förordning angående ändrad lydelse av 2 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt; samt*
- 2) *förordning om ändrad lydelse av 6 § förordningen den 23 november 1956 (nr 545) angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall.*

Föredragande departementschefen hemställer, att nämnda författningsförslag måtte genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdade hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Karl-Henrik Ekberg

Invalidfordonsutredningens förslag

till

förordning om ändrad lydelse av 2 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt

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

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §.

Från skatteplikt — — — (nr 536).
Länsstyrelsen må medgiva befrielse från skatteplikt för *personautomobil*, som är inrättad såsom *invalidfordon* och som äges av *invalid*. Vid prövning av ärende om befrielse skall hänsyn tagas till *invaliditetens* art och grad samt behovet av *bil* för *förvärvsverksamhet* eller utbildning.

Från skatteplikt — — — (nr 536).
Vederbörande länsstyrelse må, då fråga icke är om fordon som är skattefritt jämligt första stycket c), medgiva befrielse från skatteplikt för *motorfordon*, som äges av *vanför person* och av denne *anskaffats med bidrag av statliga medel*, så ock *eljest* för sådan *personautomobil* vars *tjänstevikt* ej överstiger 1 800 kilogram, sådan *lastautomobil* vars *totalvikt* ej överstiger 2 500 kilogram eller sådan *motorcykel*, som äges och *framföres* av *vanför person*. Vid prövning av ärende om befrielse skall hänsyn tagas till *vanförhetens* art och grad samt behovet av *motorfordonet* för *utkomst* eller utbildning.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1959.

Invalidfordonsutredningens förslag

till

**förordning om ändrad lydelse av 6 § förordningen den 23 november 1956
(nr 545) angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall**

Härigenom förordnas, att 6 § förordningen den 23 november 1956 angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse***6 §.**

Har motorfordon, för vilket omsättningsskatt utgått, i samband med fordonets upptagande första gången i bilregister, funnits vara skattefritt jämlikt 2 § första stycket a), b) eller c) förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt, skall kontrollstyrelsen, efter ansökan, förordna om återbäring av erlagd omsättningsskatt. Vad nu sagts skall ock gälla *personbil, som är inrättad såsom invalidfordon och som äges av invalid, därest fordonet, när det första gången upptagits i bilregister, befriats från skatteplikt jämlikt 2 § andra stycket nämnda förordning.*

Har motorfordon, för vilket omsättningsskatt utgått, i samband med fordonets upptagande första gången i bilregister, funnits vara skattefritt jämlikt 2 § första stycket a), b) eller c) förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt, skall kontrollstyrelsen, efter ansökan, förordna om återbäring av erlagd omsättningsskatt. Vad nu sagts skall ock gälla *sådant jämlikt 2 § andra stycket nämnda förordning från skatteplikt befriat motorfordon, som när det första gången upptagits i bilregister, sålunda befriats.*

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1959.