

Nr 31

Bevillningsutskottets betänkande i anledning av väckt motion om viss utvidgning av skattebefrielsen för invalidfordon.

(1:a avd.)

I en inom riksdagen väckt, till bevillningsutskottet hänvisad motion, II:126, av herr *Eliasson* i Sundborn *m. fl.* har hemställts,

1) att riksdagen måtte besluta att befrielse från fordonsskatt och omsättningskatt samt rätt till bidrag till vanför ägare av motorfordon må för personbil eller motorcykel av högst 550 kilograms tjänstevikt tillkomma även sådan höggradigt vanför person, som ej har behov av fordonet för förvärvsarbete eller utbildning, i enlighet med vad i motionen anförts, samt

2) att vederbörande utskott måtte utarbeta förslag till erforderliga författningsändringar.

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för de i motionen framförda yrkandena, får utskottet, i den mån redogörelse härför ej lämnas i det följande, hänvisa till motionen.

Genom förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobilskatt sker en årlig beskattning av innehavet av motorfordon. Från denna skatt — *f o r d o n s s k a t t e n* — kan befrielse i vissa fall åtnjutas för bl. a. invaliders fordon. Sålunda föreligger automatisk skattefrihet för s. k. invalidmotorcykel, dvs. motorcykel som är inrättad såsom invalidfordon och vars maxihastighet icke överstiger 30 kilometer i timmen (2 § första stycket c). Vidare äger vederbörande länsstyrelse under vissa förutsättningar medge befrielse från skatteplikt för personbil, bil av skåpvagnstyp eller motorcykel, som äges av höggradigt vanför person (2 § andra stycket). För att befrielse skall kunna medges fordras att den vanføre innehar körkort för förande av fordonet samt att han för sin huvudsakliga förvärvsverksamhet eller för sin utbildning är varaktigt beroende av fordonet såsom fortskaffningsmedel. Befrielse får ej avse bil med högre tjänstevikt än 1 800 kilogram. De återgivna bestämmelserna om rätt till skattebefrielse tillkom genom beslut vid 1959 års riksdag och gäller från och med den 1 januari 1960.

Enligt förordningen den 23 november 1956 (nr 545) angående omsättningskatt å motorfordon i vissa fall skall *o m s ä t t n i n g s s k a t t e r*

läggas 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 (1 och 6 §§).

Jämlikt förordningen den 25 november 1960 (nr 603) om bidrag till vanföra ägare av motorfordon, som antogs av 1960 års höstriksdag, skall ägare av invalidmotorcykel eller av motorfordon, för vilket skattebefrielse medgivits jämlikt automobilskatteförordningen, erhålla ett årligt bidrag för bensin- eller brännolja kostnader för fordonet. I princip skall bidraget motsvara skatten å den bränslemängd, som åtgår då fordonet användes i invalidens förvärvsverksamhet eller i och för hans utbildning. Därvid har man utgått från att invaliderna genomsnittligen kör 480 mil om året för angivna ändamål. Bidragsbeloppen har bestämts med utgångspunkt från att en bensindriven invalidbil drar en l/mil och en motorcykel en halv l/mil. På grund härav har bidragsbeloppen fastställts att motsvara skattekostnaderna för 480 l när det gäller bil och 240 l när det gäller motorcykel. För brännoljedriven bil skall bidraget överensstämma med skatten för en till 340 l avrundad bränslemängd. Med nuvarande skattesatser — 41 öre/l för bensin och 32,5 öre/l för motorbrännolja — blir de ifrågakommande bidragen, avrundade till närmast hela tiotal kronor, 200 kronor för bensindriven invalidbil, 100 kronor för invalidmotorcykel och 110 kronor för brännoljedriven bil. Bidragen utgår utan behovsprövning.

Enligt bestämmelserna i anvisningarna till 19 § kommunalskattelagen utgör bidragen icke skattepliktig inkomst.

I anledning av propositionen nr 77 till 1959 års riksdag med förslag om utvidgning av möjligheterna till skattebefrielse för invalidernas fordon yrkades i de likalydande motionerna I: 423 och II: 505 bl. a., att envar som företedde invaliditet av den art och den grad, som erfordrades för att bereda invalida personer närings- och förflyttningshjälp, skulle erhålla skattebefrielse för s. k. minibil, vars tjänstevikt icke översteg 550 kg. I sitt av riksdagen godkända betänkande nr 28 erinrade bevillningsutskottet om att den i propositionen föreslagna utvidgningen av rätten till skattebefrielse för invalidernas fordon inte var att betrakta som en slutlig lösning av problemet utan som ett provisorium i avvaktan på det resultat vartill 1953 års trafikutredning kunde komma i sina överväganden rörande beskattningen av motorfordonstrafiken. Med hänsyn härtill och då en ytterligare utvidgning av skattefriheten av så generell omfattning, som den motionärerna förordat för det dåvarande inte syntes bära ifrågakomma, ansåg sig utskottet inte kunna tillstyrka bifall till motionerna i denna del.

Av innehållet i den förevarande motionen må här återges följande.

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

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

Med den föreslagna befrielsen från fordonsskatt skulle även följa befrielse från omsättningsskatt och rätt till bidrag för vanför ägare av motorfordon. Det synes lämpligt att sistnämnda bidrag i fråga om minibil bestämmes till samma belopp som gäller för motorcykel.

Över motionen har utskottet under hand inhämtat yttrande från *pensionsstyrelsen* och *1953 års trafikutredning*.

Pensionsstyrelsen anför i huvudsak följande.

Frågan om skattelättnader för invalidmotorcyklar och minibilar har tidigare i olika sammanhang varit föremål för prövning.

Sålunda föreslog De Vanföres Riksförbund i ett yttrande över invalidfordonsutredningens betänkande år 1958 att den automatiska skattebefrielsen för invalidmotorcyklar skulle utsträckas till att gälla även de s. k. minibilar. Förbundet framhöll såsom skäl därtill, att invalidmotorcykeln var det förhärskande fordonet 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 ansåg det synnerligen eftersträvansvärt att hålla en enkel typ av fordon tillgänglig för den grupp vanföra som av någon anledning icke i nämnvärd utsträckning kunde yrkesarbета och därigenom försörja sig och föreslog därför att från skatteplikt obligatoriskt befriades motorfordon med en tjänstevikt av högst 550 kg och inrättade såsom invalidfordon. Vid prövning av sådant ärende skulle hänsyn tagas till vanförhetens art och grad.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 77 år 1959, som föranledde den nu gällande lydelsen av 2 § förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt förordade departementschefen att den gällande utformningen av skattefriheten för invalidmotorcyklar bibehölles. Departementschefen framhöll att syftet med skattebefrielsen borde vara att bereda kombinerad närings- och förflyttningshjälp. I den mån denna och övriga förutsättningar för skattebefrielse förelåg i fråga om sådant mindre fordon som ovan nämnts, exempelvis s. k. minibil, hade länsstyrelsen att vid sin prövning medge skattebefrielse i vanlig ordning. En automatisk skattefrihet för de mindre fordonen som sådana skulle innebära att man gick betydligt utöver syftet med skattebefrielsen. Departementschefen fann därför icke skäl föreslå automatisk skattebefrielse för minibilar.

I anledning av de motioner (I: 423 och II: 505) som väcktes på grund av ovannämnda proposition uttalade bevillningsutskottet i betänkande däröver, att enligt de föreslagna bestämmelserna möjligheter förelåg till skattebefrielse för minibil vare sig den registrerats som motorcykel eller som bil under förutsättning dock att fordonet var erforderligt för den vanföres förvärvsverksamhet eller utbildning. Utskottet ville emellertid erinra om att den föreslagna utvidgningen av rätten till skattebefrielse för invalidernas fordon inte var att betrakta som en slutlig lösning av problemet utan som ett provisorium i avvaktan på det resultat vartill 1953 års trafikutredning kunde komma i sina överväganden rörande beskattningen av motorfordonstrafiken. Med hänsyn härtill ansåg sig utskottet icke kunna tillstyrka bifall till motionerna i denna del. Riksdagen beslöt den 15 maj 1959 i enlighet med utskottets utlåtande.

Pensionsstyrelsen finner för sin del att det ur humanitär synpunkt vore behjärtansvärt med skattebefrielse även för minibilar avsedda för höggradigt vanföra personer även om dessa ej har behov av fordonet för förvärvsarbete eller utbildning. En dylik skattebefrielse skulle ge ifrågavarande invalider förbättrade möjligheter att lösa sina förflyttningsproblem och att bryta den isolering som deras handikapp otvivelaktigt medför.

Styrelsen anser emellertid en viss tveksamhet kunna råda huruvida i nu föreliggande motion föreslagen utvidgning av skattebefrielse för invalidfordon bör genomföras innan 1953 års trafikutredning framlagt sitt förslag beträffande beskattningen av motorfordonstrafiken.

1953 års trafikutredning anför.

Inom trafikutredningen pågår en översyn av vägtrafikbeskattningen. Med hänsyn till att slutjustering av utredningens principbetänkande rörande de allmänna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken och vissa i samband därmed aktuella trafikpolitiska spörsmål pågår inom utredningen, kan nämnda översyn ännu ej på någon tid slutföras. Utredningen har därför icke möjlighet att nu ta definitiv ställning till principfrågor på vägtrafikbeskattningens område.

I ett den 26 mars 1958 avgivet yttrande till chefen för finansdepartementet över invalidfordonsutredningens betänkande anförde trafikutredningen bl. a. följande.

Den nuvarande motorfordonsbeskattningen har i princip utformats enligt kostnadsansvarighetsprincipen, i de delar så varit möjligt. Fördelning av de för olika vägtrafikarter gemensamma kostnaderna torde emellertid icke kunna ske enligt några på vetenskapliga forskningsresultat baserade grunder; fördelningsprinciperna för ifrågakvarande, mycket omfattande kostnader bli därför arbiträra och kunna mer eller mindre bygga på trafikpolitiska överväganden.

Antages överslagsvis att ca 50 procent av vägtrafikväsendets kostnader äro särkostnader, vilka kunna fördelas enligt kostnadsansvarighetsprincipen, skulle återstående ca 50 procent utgöras av gemensamma kostnader, vilka även vid ett fasthållande av kostnadsansvarighetsprincipen såsom trafik-ekonomisk fördelningsgrund kunna fördelas efter trafikpolitiska bedömanden. Då beträffande de av invalider nyttjade motorfordonen fordonsskatten utgör överslagsvis ca 25 procent av de totala fordons- och drivmedelsskatter, som — om skattebefrielse ej ifrågakomme — skulle utgå för dylika fordon, torde i och för sig föreligga gott utrymme för anläggande av trafikpolitiska, sociala och humanitära synpunkter på frågan om befrielse från fordonsskatt, om och så länge den från dessa fordon härflytande drivmedelsskatten helt eller till större delen betraktas såsom svarande mot av dem förorsakade särkostnader.

En befrielse från fordonsskatt för här ifrågakvarande motorfordon är givetvis att betrakta såsom en subvention av de invalider, det här gäller. Riksdagen har — såsom i det föreliggande betänkandet framhålles — vid flerdig tillfällen uttalat, att främjandet av behjärtansvärda eller eljest allmännyttiga ändamål icke bör ske i form av lättnader i beskattningen utan i förekommande fall genom direkta bidrag från statens sida. Trafikutredningen är icke beredd att på nuvarande utredningsstadium taga ställning till denna fråga, dvs. huruvida dylika ändamål böra främjas vid fördelningen av vägtrafikens gemensamma kostnader eller uteslutande i annan form. Med hänsyn härtill och till önskvärheten att avgöranden rörande vägtrafikbeskattningen nu icke träffas, som — i betraktande av svårigheten att på här ifrågakvarande område senare införa beskattningsregler vilka inskränka på en gång medgivna skattelättnader — kunna bli av mer eller mindre definitiv natur, vill trafikutredningen förorda att försiktighet i princip iakttages i fråga om mera väsentliga utvidgningar av gällande skattelättnader.

Invalidfordonsutredningen räknar med att skattebefrielsen under de närmaste åren kommer att få en viss ökad, ehuru ej alltför betydande omfattning. Under förutsättning att befrielse medgives allenast i fullt klara behovsfall av den art, som invalidfordonsutredningen anger, synes det också trafikutredningen sannolikt, att så kan bli fallet. Vid detta förhållande och

under förutsättning, att den avsedda begränsningen av skattelättnadernas omfattning icke äventyras genom en extensiv tillämpning av de föreslagna beskattningsreglerna, anser trafikutredningen icke att desamma behöva befaras föregripa den pågående översynen av vägtrafikbeskattningen utan fastmer kunna ge erfarenheter av värde för nämnda översyn.

I enlighet med 1959 års riksdags beslut (Rskr. 211), som grundats på propositionen 1959: 77 och invalidfordonsutredningens däri upptagna förslag, kan jämlikt 1922 års automobilskatteförordning — i dess lydelse enligt kungörelsen 1959:163 — skattebefrielse för motorcyklar av alla slag, personbilar med högst 1 800 kg tjänstevikt och vissa därmed jämställbara lastbilar medges av länsstyrelse, när fordonet äges av höggradigt vanför person, som innehar körkort för fordonet och som för sin huvudsakliga förvärvsverksamhet eller för sin utbildning är varaktigt beroende av fordonet såsom fortskaffningsmedel. Skattebefrielse för motorcyklar och personbilar kan sålunda erhållas efter behovsprövning, oavsett om fordonet är utrustat såsom invalidfordon eller ej. Motorcykel, som är inrättad såsom invalidfordon och vars maximihastighet icke överstiger 30 km/tim., är vidare — utan dylik behovsprövning — frikallad från skatteplikt.

1959 års riksdagsbeslut innebar att tidigare gällande, på behovsprövning grundad skattebefrielse för personbilar, inrättade såsom invalidfordon, utsträcktes till att avse på behovsprövning grundad skattebefrielse för personmotorfordon — med eller utan invalidaggregat — vilka såsom sådana erfordras för invalids fortskaffning. Samtidigt bibehölls den sedan lång tid tillbaka gällande generella skattefriheten för hastighetsbegränsade invalidmotorcyklar — väl närmast av det skälet att det nya systemet icke borde lända till inskränkning av det lättnadsområde som redan tidigare funnits.

Trafikutredningen är för närvarande icke beredd att biträda en principiell utvidgning av området för gällande skattelättnader av här förevarande slag. Utredningen är ej heller beredd att på nuvarande utredningsstadium tillstyrka att motiven för skattefrihet utökas när det gäller sådana motorcyklar och personbilar, vilkas tjänstevikt ej överstiger 550 kg. Däremot anser utredningen att det kan böra utredas, huruvida gällande, av behovsprövning oberoende frikallelse från skatteplikt för hastighetsbegränsade invalidmotorcyklar lämpligen bör omfatta alla sådana med invalidaggregat utrustade motorcyklar och personbilar, som ha högst 550 kg tjänstevikt. Utredningen har emellertid icke vid den pågående översynen av vägtrafikbeskattningen ännu behandlat denna fråga och kan därför icke ge några närmare synpunkter till ledning för frågans bedömning.

Utskottet

Såsom framgår av den ovan lämnade redogörelsen är invalidernas motorfordon i viss utsträckning fritagna från fordonsskatt enligt automobilskatteförordningen. Sålunda föreligger automatisk skattefrihet för s. k. invalidmotorcykel, dvs. motorcykel, som är inrättad såsom invalidfordon och vars maximihastighet icke överstiger 30 km/tim. Vidare äger länsstyrelsen medge befrielse från skatteplikt för motorfordon, som äges av höggradigt vanför person, under förutsättning att vederbörande för sin huvudsakliga förvärvsverksamhet eller för sin utbildning är varaktigt beroende av fordonet

såsom fortskaffningsmedel. Skattebefrielsen får dock inte avse bil med högre tjänstevikt än 1 800 kg. Befrielse från fordonsskatt för fordon, som nu nämnts, medför även frihet i förekommande fall från omsättningsskatt å motorfordon enligt 1956 års härom gällande förordning. Vidare är ägare av invalidmotorcykel eller av motorfordon, för vilket befrielse från fordonsskatt medgivits, berättigad till visst årligt bidrag för bensin- eller brännolja-kostnaderna för fordonet, motsvarande skatten på en genomsnittlig mängd drivmedel. Sådant bidrag till vanför ägare av motorfordon utgör icke skattepliktig inkomst vid inkomsttaxeringen.

I den förevarande motionen har hemställts att även höggradigt vanför person, som inte har behov av fordon för förvärvsarbete eller utbildning, skall erhålla befrielse från fordonsskatt och omsättningsskatt samt rätt till sådant bidrag, som tillkommer vanför ägare av motorfordon, för motorcykel eller personbil, vars tjänstevikt inte överstiger 550 kg. Som motivering för yrkandet har anförts att det måste anses i hög grad berättigat, att de vanföras anskaffning och hållande av andra mindre fordon än de otidsenliga invalidmotorcyklarna underlättas, även när fordonet inte är erforderligt för vederbörandes förvärvsverksamhet eller utbildning.

Utskottet vill till en början erinra om att man från samhällets sida vidtagit ett flertal åtgärder, som syftar till en bättre anpassning av invaliderna. Sålunda lämnas bidrag och stöd i andra former såväl av staten som av kommuner, organisationer och enskilda företag för att underlätta för invaliderna att hålla sig med motorfordon. Bestämmelserna om skattebefrielse för invalidfordon ingår som ett led i dessa åtgärder.

Den skattebefrielse, som efter särskild prövning medges för vissa motorfordon, som innehas av höggradigt vanföra, avser att bereda dessa kombinerad närings- och förflyttningshjälp, medan den automatiska skattefriheten för hastighetsbegränsade invalidmotorcyklar är betingad av praktiska skäl. Med hänsyn till dessa motorcyklars speciella konstruktion och begränsade användningsområde torde de nämligen praktiskt taget undantagslöst innehas av invalid, som uppfyller förutsättningarna för skattebefrielse. En sådan utvidgning av rätten till skattebefrielse och bidrag, som förordas av motionärerna, skulle således innebära ett betydande avsteg från de av 1959 års riksdag beslutade principerna för att genom skattebefrielse underlätta invalidernas innehav av motorfordon.

Enligt utskottet tillhandahållna uppgifter biföll pensionsstyrelsen under år 1960 207 ansökningar om statliga bidrag till invalider för anskaffande av motorfordon. Av dessa avsåg endast sex s. k. minibilar. Detta kan tyda på att endast ett mycket begränsat antal höggradigt vanföra skulle vara beljanta av ett motorfordon av den typ, som närmast avses i motionen. Därest för de mindre fordonens del kravet på att fordonet skall vara anskaffat för vederbörandes förvärvsverksamhet eller utbildning inte upprätthålles, torde

det vidare vara förenat med betydande svårigheter att avgöra, om fordonet i praktiken kommer att användas av den vanföre eller av annan person, som inte är invalid. För att förhindra missbruk måste därför bestämmelser om skattebefrielse av i motionen angivet slag kompletteras med föreskrifter, som möjliggör erforderlig kontroll.

I likhet med pensionsstyrelsen och 1953 års trafikutredning, från vilka yttranden inhämtats över motionen, anser sig utskottet inte höra förorda en principiell utvidgning av området för skattelättnader av ifrågavarande slag, innan resultatet av trafikutredningens översyn av fordonsbeskattningen föreligger. Utskottet avstyrker således bifall till yrkandena i den förevarande motionen.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,
att motionen II: 126 av herr Eliasson i Sundborn m. fl.
om viss utvidgning av skattebefrielsen för invalidfordon
icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 23 mars 1961

På bevillningsutskottets vägnar:

JOHN ERICSSON

Närvarande:

från första kammaren: herrar John Ericsson, Hagberg, Einar Eriksson, Jansson, Spetz, fröken Ranmark, herrar Gustaf Elofsson, Söderquist, Oscar Carlsson och Yngve Nilsson; samt

från andra kammaren: herrar Brandt i Aspabruk, Allard, Nilsson i Svalöv, Kärlander, Wiklund i Öjebyn, Engkvist, Gustafson i Göteborg, Magnusson i Borås, Nilsson i Tvärälund och Rydén.