

Nr 73

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om ändrad lydelse av 6 § förordningen den 23 november 1956 (nr 545) angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall, m. m.; given Stockholms slott den 1 mars 1963.

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

- 1) förordning om ändrad lydelse av 6 § förordningen den 23 november 1956 (nr 545) angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall; och
- 2) förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen den 25 november 1960 (nr 603) om bidrag till vanföra ägare av motorfordon.

GUSTAF ADOLF

G. E. Sträng

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen framlägges förslag till vissa tekniska ändringar i författningarna om skatteförmåner för motorfordon som ägs av invalid. Sålunda föreslås, att det nuvarande automatiska sambandet mellan befrielse från bilskatt och frihet från den särskilda omsättningsskatten på motorfordon upphäves. Härigenom möjliggöres en smidigare anpassning av bedömningen efter de speciella förhållandena i varje särskilt fall. Vidare föreslås en upp-
mjukning av föreskrifterna rörande förfarandet vid ansökan om s. k. bensin-
skattebidrag.

De nya bestämmelserna är avsedda att träda i kraft den 1 juli 1963.

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

(Nuvarande 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 motorfordon som, när det första gången upptagits i bilregister, befriats från skatteplikt jämlikt 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 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 motorfordon som, när det första gången upptagits i bilregister, befriats från skatteplikt jämlikt 2 § andra stycket nämnda förordning, såframt icke länsstyrelsen i samband med beslutet om skattebefrielse förordnat att återbäring av erlagd omsättningsskatt ej skall äga rum. Sådant förordnande må meddelas endast om särskilda skäl äro därtill. De närmare föreskrifter, som fordras till ledning för länsstyrelsens prövning i detta hänseende, meddelas av myndighet, som Kungl. Maj:t bestämmer.

I fråga om besvär över länsstyrelses beslut beträffande återbäring av omsättningsskatt skall i tillämpliga delar lända till efterrättelse vad i förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt är stadgat om besvär mot beslut i fråga om frihet från sådan skatt.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1963. Förordningens bestämmelser skola äga giltighet redan före ikraftträdandet med avseende på åtgärder, som erfordras för tillämpningen därefter. Äldre bestämmelser skola alltjämt lända till efterrättelse i fall, då framställning om befrielse från automobilskatt gjorts före den 1 juli 1963.

¹ Senaste lydelse av 6 § se 1959: 165.

Förslag

till

Förordning

**angående ändrad lydelse av 5 § förordningen den 25 november 1960 (nr 603)
om bidrag till vanföra ägare av motorfordon**

Härigenom förordnas, att 5 § förordningen den 25 november 1960 om bidrag till vanföra ägare av motorfordon skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Nuvarande lydelse)

5 §.

Ärenden rörande — — — av länsstyrelserna.

Ansökning om bidrag skall göras hos den länsstyrelse, i vars bilregister sökanden under den tid ansökningen avser senast varit antecknad såsom ägare av i 1 § avsett motorfordon.

Ansökning om bidrag skall göras skriftligen inom tre månader från bidragsårets utgång och skall innehålla uppgift om

sökandens fullständiga namn, yrke, hemvist och postadress;

den tid av bidragsåret sökanden innehaft i 1 § avsett fordon; samt fordonsslag och registreringsnummer.

(Föreslagen lydelse)

5 §.

Ärenden rörande — — — av länsstyrelserna.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1963.

Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 1 mars 1963.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, JOHANSSON, AF GEIJERSTAM, HOLMQVIST, ASPLING.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Sträng, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *tekniska ändringar i reglerna angående skattebefrielse för invalidfordon m. m.* och anför därvid följande.

I. Inledning

Invalidmotorcyklar med en maximihastighet av högst 30 kilometer i timmen är automatiskt befriade från bilskatt. För andra motorfordon, som ägs av invalid, kan länsstyrelse under vissa förutsättningar medge skattefrihet genom särskilt beslut. Motorfordon, som enligt dessa regler är automatiskt eller genom länsstyrelsens beslut frikallat från bilskatt, är även befriat från den särskilda omsättningsskatten på motorfordon, och erlagd omsättningsskatt skall återbäras till fordonsägaren. Vidare är ägare till sådant bilskattebefriat motorfordon berättigad till ett s. k. bensinskattebidrag av allmänna medel, motsvarande skatten på viss mängd bensin eller brännolja. Av hänsyn till risken för missbruk av omsättningsskattefriheten har i anvisningarna för tillämpningen av bestämmelserna om befrielse från bilskatt föreskrivits vissa inskränkningar, när det gäller att medge frihet från sådan skatt för nya fordon.

I en den 11 mars 1961 dagtecknad skrivelse hemställde *länsstyrelsen i Östergötlands län* om sådana ändringar av gällande bestämmelser, att befrielse från bilskatt kan medges och därmed bensinskattebidrag kan utgå utan att därav följer frihet från omsättningsskatt.

Med anledning av länsstyrelsens framställning upprättades i oktober 1962 inom finansdepartementets rättsavdelning en *promemoria angående vissa frågor rörande beskattning av invalidfordon m. m.* (stencilerad). Enligt i promemorian framlagt förslag skulle länsstyrelse, där omständigheterna därtill föranleder, kunna i samband med beslut om befrielse från bilskatt förordna, att återbäring av erlagd omsättningsskatt ej skall äga rum. Härige-

nom skulle sålunda det nuvarande automatiska sambandet mellan frågorna om bilskattebefrielse och om omsättningsskattefrihet upphävas. Närmare föreskrifter till ledning för länsstyrelsernas prövning i fråga om återbäring av erlagd omsättningsskatt skall enligt promemorian, liksom fallet nu är med frågan om bilskattefrihet, utfärdas av myndighet, som Kungl. Maj:t bestämmer.

I departementspromemorian behandlas även frågan, om det tidigare nämnda bensinskattebidraget som utgår till vanföra ägare av registrerade motorfordon bör utgå även till vanföra ägare av moped. Frågan aktualiserades genom en författningsändring, som trädde i kraft den 1 juli 1962 och som innebar att vissa tunga invalidmotorcyklar överfördes till kategorien mopeder. Då bensinskattebidrag inte utgår för moped, innebar författningsändringen en motsvarande inskränkning av tillämpningsområdet för bidragsbestämmelserna. Enligt vad föredragande departementschefen uttalade i propositionen med förslag till nämnda författningsändring skulle frågan, om denna borde föranleda ändrade bidragsbestämmelser, tagas upp till prövning i ett senare sammanhang. I departementspromemorian uttalas, att någon vidgning av bidragsrätten till att omfatta mopedägare inte torde böra vidtagas för närvarande.

Över promemorian har efter remiss *yttranden* inkommit från kammarrätten, riksrevisionsverket, kontrollstyrelsen, riksförsäkringsverket, arbetsmarknadsstyrelsen, medicinalstyrelsen, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Stockholms, Östergötlands, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Västerbotens, Södermanlands, Jönköpings, Kronobergs, Kristianstads, Älvsborgs, Skaraborgs, Örebro, Västmanlands och Jämtlands län, De vanföras riksförbund, Svenska vanförevårdens centralkommitté, Svenska cykelfabrikant- & grossistföreningen, Motorbranschens riksförbund samt Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening. De båda sistnämnda remissinstanserna har avgivit gemensamt yttrande.

Vid yttrandet från länsstyrelsen i Stockholms län har fogats en promemoria av föreståndaren för länsstyrelsens bilregister, medan länsstyrelsen i Malmöhus län bifogat utlåtande av t. f. förste bilinspektören i länet. Vid yttrandet från Svenska vanförevårdens centralkommitté har fogats utlåtanden av Riksföreningen mot polio, vanförestalterna i Härnösand och i Hälsingborg, Svensk ortopedisk förening samt Riksföreningen mot reumatism.

Förslaget att upphäva det automatiska sambandet mellan frågorna om bilskattebefrielse och om omsättningsskattefrihet har tillstyrkts av samtliga remissinstanser utom en. Den i departementspromemorian uttalade mening- en, att bidragsrätt för vanföra ägare av moped för närvarande ej bör införas, har likaledes med något undantag godtagits av remissinstanserna.

I detta sammanhang synes lämpligt att taga upp en fråga, som rör förfarandet vid ansökan om bensinskattebidrag till vanföra ägare av registrerade motorfordon.

1† *Bihang till riksdagens protokoll 1963. 1 saml. Nr 73*

II. Sambandet mellan bilskattefrihet, bidragsrätt och omsättningsskattefrihet

Gällande bestämmelser m. m.

Motorecykel, vilken är inrättad som invalidfordon och vars maximihastighet inte överstiger 30 kilometer i timmen, är enligt 2 § första stycket c) förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt frikallad från skattskyldighet enligt denna förordning. I fall, då sådan automatisk skattefrihet inte föreligger, äger länsstyrelse enligt 2 § andra stycket samma förordning medge befrielse från skatteplikt för vissa slag av motorfordon under förutsättning att ifrågavarande fordon ägs 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. Fordon, för vilka länsstyrelse kan medge skattefrihet enligt denna bestämmelse, är personbilar med en tjänstevikt av högst 1 800 kilogram, lastbilar utrustade med skåp-, stationsvagns- eller personbilskarosseri och med en tjänstevikt av högst 1 800 kilogram samt motorecyklar.

De närmare föreskrifter, som fordras för tillämpningen av de nu återgivna bestämmelserna om länsstyrelsens befogenhet att medge frihet från bilskatt, meddelas enligt 2 § tredje stycket bilskatteförordningen av myndighet, som Kungl. Maj:t bestämmer. I kungörelse den 15 maj 1959 (nr 164) uppdrogs åt pensionsstyrelsen att, efter samråd med arbetsmarknadsstyrelsen och medicinalstyrelsen, meddela sådana föreskrifter. Pensionsstyrelsens uppgifter har senare övertagits av riksförsäkringsverket.

Enligt 6 § förordningen den 23 november 1956 (nr 545) angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall är fordon, vilket enligt bl. a. 2 § första stycket c) bilskatteförordningen funnits vara frikallat från bilskatteplikt eller vilket enligt 2 § andra stycket samma förordning av länsstyrelse befriats från bilskatteplikt, även befriat från omsättningsskatt. Då frågan om befrielse från bilskatt i flertalet fall prövas i samband med att fordonet första gången registreras medan skattskyldighet för omsättningsskatt i regel inträder redan vid leverans från tillverkare eller importör till köpare, sker befrielsen från omsättningsskatt i form av återbäring av erlagd sådan skatt efter ansökan hos kontrollstyrelsen.

Sitt nuvarande innehåll fick 2 § andra stycket bilskatteförordningen genom förordning den 15 maj 1959 (nr 163) om ändrad lydelse av nämnda paragraf. Denna ändring trädde i kraft den 1 januari 1960. Dessförinnan gällde som förutsättning för befrielse från skatteplikt i detta hänseende, att fordonet var en som invalidfordon inrättad personbil. Vidare krävdes, att fordonet ägdes av en invalid. Vid prövning av ärende om befrielse skulle hänsyn tagas till invaliditetens art och grad samt till behovet av bil för förvärvsverksamhet eller utbildning. Samtidigt med att möjligheten till befrielse från bilskatt enligt 2 § andra stycket bilskatteförordningen sålunda utvidgades vidtogs motsvarande ändring av bestämmelserna om befrielse från

omsättningsskatt. Detta skedde genom förordning den 15 maj 1959 (nr 165) om ändrad lydelse av 6 § förordningen angående sådan skatt. Detta författningsrum fick därigenom sitt nuvarande innehåll.

De här berörda författningsändringarna grundades på ett av 1956 års invalidfordonsutredning den 17 januari 1958 avgivet betänkande med förslag till ändrade bestämmelser om beskattningen av invalidfordon. I betänkandet påpekades, att utvidgningen av möjligheten till befrielse från omsättningsskatt i vissa fall kunde leda till missbruk av skattefriheten i detta avseende. I prop. 1959: 77 med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 2 § bilskatteförordningen tog departementschefen upp denna fråga. Han anförde därvid (s. 36).

Genom avskaffandet av kravet på invaliddaggregat 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.

I de av pensionsstyrelsen utfärdade anvisningarna för tillämpningen av 2 § andra stycket bilskatteförordningen, vilka fortfarande gäller, uttalas, att endast i rena undantagsfall behov av fabriksnytt fordon torde anses föreligga om fordonet ersätter ett annat av invaliden innehaft fordon vilket såsom fabriksnytt registrerats på invaliden mindre än tre år före förvärvet av ersättningsfordonet. Enligt anvisningarna skall länsstyrelserna vid tillämpning av bestämmelserna om frihet från fordonsskatt inte medge ny befrielse för fabriksnytt fordon, om ett av invaliden tidigare såsom fabriksnytt förvärvat och skattebefriat fordon sålts av invaliden inom tre år från första registreringsdagen, såvida inte synnerliga skäl föranleder till ny befrielse.

Ägare av motorfordon, som jämlikt 2 § första stycket c) bilskatteförordningen är frikallat från skatteplikt eller för vilket befrielse från skatteplikt medgivits enligt 2 § andra stycket samma förordning, är enligt förordningen den 25 november 1960 (nr 603) om bidrag till vanföra ägare av motor-

fordon, vilken trädde i kraft den 1 juli 1961, berättigad till bidrag av allmänna medel. Detta s. k. bensinskattebidrag är för helt år beräknat till belopp, som motsvarar skatten för viss i förordningen angiven mängd bensin eller brännolja, och utgår i efterskott för bidragsår, varmed förstås tiden den 1 juli—den 30 juni. Berättigad till bidrag är den, som under sistförflutna bidragsåret varit i bilregister antecknad såsom ägare till det från skatteplikt frikallade fordonet.

Framställningen från länsstyrelsen i Östergötlands län

I sin skrivelse hemställde länsstyrelsen, såsom inledningsvis nämnts, om sådana ändringar av bestämmelserna rörande befrielse från skatt på invalidfordon, att befrielse från bilskatt kan medges och därmed bensinskattebidrag kan utgå utan att därav följer frihet från omsättningsskatt.

Länsstyrelsen erinrar i skrivelsen till en början om det samband, som enligt nuvarande bestämmelser finns mellan de olika skatteförmånerna, och anför därvid.

Om en invalid inom treårsperioden köper fabriksnytt fordon utan att synnerliga skäl föreligger, medför detta ej blott att han måste betala omsättningsskatt för det nya fordonet utan även att han under en längre eller kortare tid måste *dels* betala bilskatt för fordonet *dels ock* går miste om bidrag enligt Kungl. Maj:ts förordning den 25 november 1960, nr 603, om bidrag till vanföra ägare av motorfordon. Sistnämnda påföljd är otillfredsställande ej minst med hänsyn till att det ofta är en mycket känslig omdömesfråga att avgöra om tillräckliga skäl föreligga för bilbyte i det enskilda fallet. Då ärendet kommer till länsstyrelsens prövning, kan det t. ex. vara svårt att fastställa om den bil invaliden tidigare ägt vid tiden för bilbytet var i sådant skick, att inköp av ny bil kan anses motiverat. Det har också visat sig, att invaliderna vid bilbyte ofta ej haft en tanke på att det kunde medföra ovan angivna konsekvenser. Någon möjlighet för invaliderna att låta köpet gå åter då de upplysts om konsekvenserna torde ytterst sällan finnas.

Länsstyrelsen ansåg, att de här återgivna bestämmelserna i många fall medförde obilliga resultat och att handläggningen av ärendena angående omsättningsskatt för invalidfordon skulle kunna förenklas om de handlades av länsstyrelserna i samband med frågorna rörande befrielse från bilskatt för sådana fordon.

Under återopande av vad länsstyrelsen sålunda anført hemställdes i skrivelsen om ändring av bestämmelserna angående skatt för invalidfordon, så att bilbyte inom den angivna treårsperioden väl kunde medföra att invaliden ej erhöi befrielse från omsättningsskatt men att han för övrigt erhöi skattebefrielse och bidrag i enlighet med vad som skulle varit fallet om bilbytet ej skett. Enligt länsstyrelsen syntes detta kunna ske genom en sådan ändring av författningsbestämmelserna, att länsstyrelserna i samband med beslut angående befrielse från bilskatt skulle besluta huruvida vederbörande jämväl skulle erhålla återbäring av erlagd omsättningsskatt. I författningstexten borde, menade länsstyrelsen, anges, när rätt till återbäring ej skulle föreligga.

Departementspromemorian

I promemorian erinras till en början om att de uttalanden angående nödvändigheten att hindra missbruk av bestämmelserna rörande skattefrihet för invaliders motorfordon, som gjordes i samband med tillkomsten av nuvarande regler i ämnet, tog sikte på risken att omsättningsskattefriheten skulle missbrukas genom inköp och försäljningar i rask följd av fabriksnya fordon. Eftersom omsättningsskattefriheten följer av befrielsen från bilskatt, utformades, heter det vidare, även pensionsstyrelsens anvisningar för tillämpningen av reglerna om bilskattebefrielse med hänsyn till önskemålet att förebygga missbruk av omsättningsskattefriheten.

I promemorian framhålles, att missbruk av en möjlighet till befrielse från enbart bilskatt knappast kan uppkomma genom täta byten av motorfordon och att sådana fordonsbyten inte heller torde medföra missbruk av den tidigare omnämnda bidragsrätten. Däremot kan tiden för innehav av förut ägt fordon, såsom det vidare framhålles, påverka bedömningen i fråga om invalidens behov av fordonet och därmed frågan om befrielse från bilskatt.

Härefter konstateras i promemorian, att delvis skilda synpunkter sålunda gör sig gällande vid bedömningen av frågan om frihet från bilskatt och av samma fråga beträffande omsättningsskatt. Det kan därför, heter det, förefalla irrationellt att låta länsstyrelsens bedömande i det förra hänseendet i samtliga fall bli avgörande även i det senare hänseendet, något som ofta kan leda till obilliga resultat.

På grund av de nu redovisade övervägandena föreslås i promemorian, att den automatiska sammankopplingen av frågorna om bilskattebefrielse och om omsättningsskattefrihet upphäves. Därvid bör man dock, framhålles det, som huvudregel behålla den nuvarande bestämmelsen i 6 § förordningen angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall, enligt vilken återbäring av erlagd omsättningsskatt skall ske när länsstyrelse vid första registreringen av motorfordon med stöd av 2 § andra stycket bilskatteförordningen befriat fordonet från bilskatt. Till denna bestämmelse bör enligt promemorian fogas en bestämmelse av undantagskaraktär, varigenom länsstyrelsen bemyndigas att, där omständigheterna det föranleder, i samband med beslut om befrielse från bilskatt förordna att återbäring av erlagd omsättningsskatt ej skall äga rum.

I promemorian behandlas därefter frågan om närmare föreskrifter till ledning för länsstyrelsens prövning, huruvida omsättningsskattefrihet skall medges eller ej. Sådana föreskrifter bör, heter det, inte lämnas i författningstexten utan — liksom fallet är beträffande bilskatten — meddelas av myndighet, som Kungl. Maj:t bestämmer. Viss tvekan uttalas om vilken myndighet som bör få i uppdrag att utfärda föreskrifterna. Enligt promemorian är det dock lämpligast att låta riksförsäkringsverket utfärda föreskrifterna. Därvid bör emellertid samråd äga rum med — utom, såsom enligt nuvarande regler, arbetsmarknadsstyrelsen och medicinalstyrelsen — även kontrollstyrelsen.

Remissyttrandena

Såsom inledningsvis nämnts, har praktiskt taget samtliga remissinstanser tillstyrkt det i promemorian framlagda förslaget eller lämnat detta utan erinran. Endast en remissmyndighet, länsstyrelsen i Södermanlands län, har avstyrkt förslaget.

Riksförsäkringsverket förklarar, att olägenheter är förenade med den nuvarande sammankopplingen av frågorna om befrielse från bilskatt och omsättningsskatt. Det i promemorian framlagda förslaget tillstyrkes därför. *Länsstyrelsen i Malmöhus län*, som intar samma ståndpunkt, förklarar, att de nuvarande reglerna i vissa fall kan leda till obilliga resultat. *Länsstyrelsen i Jämtlands län* finner förslaget ändamålsenligt.

Medicinalstyrelsen uttalar tillfredsställelse över att den automatiska sammankopplingen av frågorna om befrielse från bilskatt och om frihet från omsättningsskatt upphör genom den föreslagna författningsändringen.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län framhåller, att den restriktivitet, som med hänsyn till risken för missbruk av omsättningsskattefriheten enligt gällande föreskrifter måste iakttagas vid bedömning av frågan om befrielse från bilskatt vid byte av invaliders fordon, i vissa fall kan leda till mindre tillfredsställande resultat. Länsstyrelsen finner därför den i promemorian föreslagna undantagsregeln väl motiverad.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län anser likaledes, att den föreslagna författningsändringen är önskvärd och att den bör genomföras. Länsstyrelsen anför vidare.

Invalider, som åtnjuta skattebefrielse, torde merendels känna till »3-årsregeln» och inrätta sig därefter. Många önska dock byta fordon tidigare utan att kunna anföra tillräckliga skäl för skattebefrielse för det nya fordonet. Det förekommer icke sällan underhandsförfrågningar om möjligheten att erhålla skattebefrielse vid fordonsbyte. Som skäl för fordonsbyte före 3-årsperiodens utgång anföres vanligen, att det fordon invaliden innehar är i behov av en genomgripande och kostsam reparation och att det skulle vara ekonomiskt fördelaktigt att köpa nytt fordon. Kalkylen grundas merendels på den förutsättningen, att invaliden skall slippa omsättningsskatt för det nya fordonet. Det har dock förekommit, att invalid förklarar sig icke påkalla återbäring av omsättningsskatt. Som skäl för täta fordonsbyten anföres också, att en invalid med hänsyn till sin hjälplöshet måste ha ett fordon, som han kan lita på. Invaliden kan icke reda sig, om han skulle råka ut för motorstopp.

De vanföras riksförbund anser, att ett bilbyte bör kunna anses fullt legitimt och inte medföra förlust av rätten till bilskattebefrielse eller till bidrag även om bytet sker inom treårsperioden. Förbundet anför vidare.

Invalidernas årliga körbehov är mycket olika. Bilen är en utpräglad serieprodukt och konstruktionerna uppvisar i många fall prov på dålig kvalitet, även när det gäller samma fabrikat. Dyrbara skador kan uppkomma på fordonet, som tvingar bilägaren att överväga ett bilbyte tidigare än han förutsett. Det är överhuvud taget en mycket vansklighet att bedöma, när en bil är i behov av att ersättas med ett annat fabriksnytt fordon. Motorex-pertisen demonstrerar i dessa frågor en divergerande uppfattning. Förhål-

landena är i flertalet fall sådana, att det i praktiken är förenat med stora svårigheter att med anspråk på teknisk tillförlitlighet avgöra när ett bilbyte av tekniska orsaker kan motiveras med »synnerliga skäl».

Den föreslagna författningsändringen innebär, framhåller förbundet slutligen, en välkommen lättnad inom det berörda området.

Länsstyrelsen i Stockholms län tar upp frågan om partiell restitution av omsättningsskatten och hänvisar i denna del till en promemoria av förestandaren för länsstyrelsens bilregister. I fråga om bedömningen av skälen för skattebefrielse vid fordonsbyte inom treårsperioden heter det i denna promemoria.

Det kanske här kan vara svårt att kontrollera om den bil invaliden tidigare ägt vid tiden för bilbytet var i sådant skick, att inköp av ny bil kan anses motiverat. Intyg från bilfirma eller bilverkstad om bilens beskaffenhet styrker dock i allmänhet invalidens försäkran om fabriktionsfel eller andra liknande fel. Sådana fel anses då utgöra tillräckliga skäl för bilbytet och därmed också för rätten till återbäring av omsättningsskatt. Det är föga troligt att missbruk av omsättningsskattefriheten överhuvud taget förekommer, enär de flesta av dessa fordon är försedda med invalidaggregat, som invaliden själv bekostat, eller på andra sätt är inrättade för invaliden.

I promemorian förklaras, att de nu tillämpade anvisningarna för bedömningen av frågan om skattebefrielse hindrar invaliden från att utnyttja de ekonomiska fördelar som ett bilbyte efter ett visst antal körda mil innebär. En bilägares vinst, heter det, blir förhållandevis större, om bilen avyttras efter 3 000 mil, än om den avyttras efter 4 000 mil, då bilreparation på grund av förslitning kan bli aktuell. Vidare heter det.

Då en viss körd sträcka som regel motsvarar det antal år fordonsägaren brukat bilen från registreringsdagen, drygt 1 000 mil per år, torde det aktuella milantalet, 3 000 mil, infalla när fordonsägaren brukat bilen under en tid av 2—3 år. Det är just under denna tid ett bilbyte kan bli aktuellt även för invaliden.

Ur ren humanitär- och rättvisesynpunkt föreslås därför, att invaliden erhåller rätt till återbäring av omsättningsskatt även om den stipulerade tiden för bilbytet, 3 år, ännu ej utgått med exempelvis

1/3 av omsättningsskatten om bilbytet sker mer än sex men högst 18 månader från registreringsdagen, med

2/3 av omsättningsskatten om bytet sker efter 18 månader men högst 30 månader från registreringsdagen och med

hela omsättningsskatten om bytet sker efter mer än 30 månader från registreringsdagen samt

att länsstyrelsen härvid i sitt beslut om befrielse från bilskatt upptar registreringsdata såväl för det nya som det utbytta fordonet.

Det nu framförda förslaget innebär, heter det vidare i promemorian, att invaliden själv kan avgöra när han från ekonomisk synpunkt vill byta sin bil och att länsstyrelsen automatiskt befrias från bedömningen, huruvida tillräckliga skäl föreligger för bilbytet, samt att återbäring av omsättningsskatt kan ske efter grunder, som främjar ett enkelt och rättvist system. Enligt promemorian behöver i sådant fall ej införas någon särregel beträffande

prövning av omsättningsskattebefrielsen, utan kontrollstyrelsen kan liksom hittills förordna om återbetalning av omsättningsskatt med ledning av uppgifter om registreringsdata från invalidens exemplar av skattebeslutet. I anvisningarna bör då, framhållas det slutligen, föreskrivas skyldighet för länsstyrelse att i beslut om skattebefrielse ange registreringsdata för berörda fordon.

Rätt att i vissa fall förordna om partiell återbäring föreslås också av *länsstyrelsen i Östergötlands län*.

En remissmyndighet, *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län*, ifrågasätter, om inte en invalid bör få möjlighet att hos länsstyrelsen söka förhandsbesked angående möjligheten till återbäring av omsättningsskatt. Länsstyrelsen framhåller, att det för den som vill byta fordon måste vara högst angeläget att innan bytet kommer till stånd få besked huruvida han slipper omsättningsskatt för det nya fordonet eller ej.

Några remissmyndigheter berör frågan om de föreskrifter, som enligt promemorieförslaget skall utfärdas till ledning för länsstyrelsens prövning.

Riksförsäkringsverket har inte något att erinra mot att verket får i uppdrag att utfärda anvisningarna. *Länsstyrelsen i Älvsborgs län* finner riksförsäkringsverket mest lämpat att, efter samråd med de i departementspromemorian föreslagna myndigheterna, utfärda ifrågavarande anvisningar. *Länsstyrelsen i Kronobergs län* anser det mest ändamålsenligt, att anvisningar för länsstyrelsernas prövning av frågan om frihet från omsättningsskatt utfärdas av samma myndighet som svarar för de riktlinjer efter vilka länsstyrelserna nu prövar befrielse från bilskatt.

De vanförs riksförbund framhåller, att vid utformandet av föreskrifterna frågan om vad som skall anses vara »viss kortare tid» i detta sammanhang är av synnerlig vikt. Förbundet anför vidare.

Enligt förbundets mening torde nödvändigheten av en tidsgräns kunna ifrågasättas. En enklare administrativ ordning skulle självfallet medföra kostnadsbesparingar. Om en tidsregel kan anses motiverad, får man sannolikt samma effekt, om gränsen sättes vid ett år i stället för tre år. Genom en begränsning av tidsfaktorn till ett år torde antalet prövningsfall bli obetydligt. Omständigheter, som kan föranleda byte av bil inom en så snävt tilltagen tidsrymd, bör vara väl kvalificerande, t. ex. omfattande kollisionsskador och motorhaverier.

Länsstyrelsen i Södermanlands län avstyrker den i promemorian föreslagna författningsändringen. Enligt länsstyrelsens mening utgör de skäl, som anförts i promemorian, inte tillräcklig grund för en sådan ändring. De spörsmål, som har samband med den föreslagna ändringen, bör enligt länsstyrelsens mening bli föremål för ytterligare utredning. Därvid synes, fortsätter länsstyrelsen, samtidigt böra övervägas, om inte — i rationaliserings-syfte — nuvarande system skall helt slopas och ersättas med ett summariskt bestämt, lika bidrag till alla vanföra av ifrågavarande kategori. I avvaktan på en sådan utredning synes enligt länsstyrelsens mening någon ändring av nuvarande bestämmelse ej vara påkallad.

Departementschefen

Enligt gällande bestämmelser medför frikallelse från skyldighet att betala bilskatt för ett motorfordon, som ägs av invalid, automatiskt befrielse från den särskilda omsättningsskatten på motorfordon. Med bilskattebefrielsen följer även rätt till så kallat bensinskattebidrag, som är avsett att motsvara skatten på förbrukade drivmedel. De båda senare skatteförmånerna kan ej vinnas utan att frihet från bilskatt föreligger. Såsom framhölls då möjligheten att vinna befrielse från omsättningsskatt tillkom, kan denna förmån inbjuda till missbruk genom täta inköp och försäljningar av skattebefriade fordon. För att hindra sådant missbruk förutsattes som regel en särskild prövning av invalidens behov av fordon i fall, där ett tidigare skattebefriat fordon sålts inom jämförelsevis kort tid efter förvärvet. Såsom en riktpunkt för avgränsningen av de fall, där sådan särskild prövning borde äga rum, angavs en tid av tre år.

Den automatiska sammankopplingen av bilskattefriheten och befrielsen från omsättningsskatt har medfört, att den som inte ansetts böra erhålla befrielse från omsättningsskatt ej heller kunnat bli fri från bilskatt eller erhålla bensinskattebidrag. Täta fordonsbyten kan emellertid inte innebära missbruk vare sig av bilskattefriheten eller av rätten till bensinskattebidrag.

Den hittillsvarande ordningen kan, såsom omvittnats från flera håll, i vissa fall leda till obilliga resultat. För att hindra befarade missbruk av omsättningsskattefriheten kan nämligen länsstyrelsen av principiella skäl anse sig tvungen att vid fordonsbyte vägra en i och för sig motiverad befrielse från bilskatt, som invaliden åtnjutit för det fordon han tidigare ägt. Härigenom förlorar han även rätten till bensinskattebidrag. Invaliden blir sålunda efter fordonsbytet skattemässigt sämre ställd än före bytet.

Praktiska svårigheter kan även vara förenade med den avvägning, som länsstyrelsen har att göra mellan å ena sidan risken för missbruk och å andra sidan de av fordonsägaren åberopade skälen för fordonsbyte. Resultatet av denna avvägning i enskilda fall kan te sig stötande för fordonsägaren. Särskilt kan detta bli fallet, när ägaren vid fordonsbytet inte känt till de restriktiva förutsättningarna för skattebefrielse efter sådant byte.

De nu anförda omständigheterna motiverar enligt min mening en ändring, som ger möjlighet att undvika de här berörda konsekvenserna av gällande regler. I detta syfte bör, såsom föreslagits i promemorian och överlag tillstyrkts under remissbehandlingen, det automatiska sambandet mellan frågorna om bilskattebefrielse och om omsättningsskattefrihet upphävas.

Som huvudregel bör fortfarande gälla den nuvarande bestämmelsen i 6 § förordningen angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall, enligt vilken återbäring av erlagd omsättningsskatt skall ske när länsstyrelsen vid första registreringen av motorfordon med stöd av 2 § andra stycket bilskatteförordningen befriat fordonet från bilskatt. Till denna bestämmelse bör emellertid fogas en regel av undantagskaraktär, varigenom länsstyrelsen bemyndigas att, när särskilda skäl är därtill, i samband med beslut om befrielse

från bilskatt förordna att återbäring av erlagd omsättningsskatt ej skall äga rum. Denna undantagsbestämmelse blir tillämplig i fall, där länsstyrelserna enligt nuvarande ordning, för att undvika missbruk av omsättningsskattefriheten, varit hänvisade att vägra befrielse från bilskatt, alltså främst fall av fordonsbyte inom viss kortare tid efter förvärvet av det utbytta fordonet. Införande av denna särregel för prövningen av frågan om omsättningsskattefrihet medför, att frågan om befrielse från bilskatt kan bedömas med hänsyn enbart till de synpunkter som varit bestämmande för tillkomsten av den senare skatteförmånen.

Det av ett par remissinstanser framföra förslaget om möjlighet till partiell återbäring av omsättningsskatt synes innebära en alltför detaljmässig reglering i förhållande till det praktiska värdet av en sådan möjlighet. Skälig hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet torde kunna tagas genom den prövning, som blir möjlig genom de nu föreslagna reglerna. Inte heller synes tillräckliga skäl finnas att införa ett särskilt förfarande med bindande förhandsbesked i omsättningsskattefrågor. Erforderliga upplysningar om länsstyrelsens bedömning av sådana frågor torde vid förfrågan kunna erhållas under hand.

Såsom påpekats i promemorian, bör närmare föreskrifter till ledning för länsstyrelsens prövning, huruvida omsättningsskattefrihet bör medges eller ej, inte lämnas i författningstexten utan meddelas av myndighet, som Kungl. Maj:t bestämmer. Det torde vara mest ändamålsenligt att lämna detta uppdrag åt riksförsäkringsverket, som också har att utfärda anvisningar i fråga om befrielse från bilskatt. Vid utformandet av föreskrifterna bör, såsom föreslagits i promemorian, samråd äga rum med arbetsmarknadsstyrelsen, medicinalstyrelsen och kontrollstyrelsen.

De nu gällande anvisningarna i fråga om bilskattebefrielse torde kunna tjäna till ledning vid utfärdandet av föreskrifter rörande omsättningsskattefrihet. Jag vill emellertid framhålla, att den tidsperiod om tre år som angavs vid tillkomsten av omsättningsskattefriheten, såsom jag tidigare nämnt, endast var avsedd som en riktpunkt för avgränsningen av de fall där en särskild prövning av invalidens fordonsbehov bör sätta in. Vid fordonsbyte inom kortare tid än den sålunda angivna blir alltså frågan om frihet från omsättningsskatt beroende av de skäl för bytet som fordonsägaren kan förebbringa. I detta hänseende bör självfallet hänsyn tagas till individuella förhållanden, såsom ägarens körbehov och behov av tillförlitligt fordon. Framhållas må även, att den särskilda prövningen ej bör hindra en invalid från att på sedvanliga ekonomiska grunder avgöra om ett fordonsbyte är motiverat eller ej.

III. Fråga om bidrag till vanföra ägare av moped

Gällande bestämmelser m. m.

Från skatteplikt enligt bilskatteförordningen frikallas, såsom framgår av föregående avsnitt, genom bestämmelse i 2 § första stycket c) i samma förordning motorcykel, vilken är inrättad som invalidfordon och vars maximihastighet inte överstiger 30 kilometer i timmen. I annat fall kan länsstyrelse enligt 2 § andra stycket 3 i förordningen, såsom även tidigare nämnts, medge befrielse från skatteplikt för motorcykel, om denna 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.

Enligt 1 § förordningen den 5 maj 1960 (nr 134) om mopeder i dess före den 1 juli 1962 gällande lydelse förstods i förordningen med moped sådan lätt motorcykel, vars motor hade en cylindervolym ej överstigande 50 kubikcentimeter och vilken var konstruerad för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen. Denna bestämmelse ändrades genom förordning den 6 juni 1962 (nr 265), vilken trädde i kraft den 1 juli 1962. Enligt 1 § mopedförordningen i dess därefter gällande lydelse skall med moped förstås även tung motorcykel med tjänstevikt av högst 100 kilogram, om den är inrättad som invalidfordon och i övrigt uppfyller de tidigare angivna villkoren för moped. Som lätt motorcykel anses enligt 1 § 3 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648) motorcykel med tjänstevikt av högst 75 kilogram och som tung motorcykel sådan motorcykel som har en tjänstevikt överstigande 75 kilogram.

Vägtrafikförordningens bestämmelser gäller i huvudsak ej för moped. Sålunda föreligger inte registreringsskyldighet för sådant fordon. Bilskatteförordningen är tillämplig endast på registreringspliktiga motorfordon. På grund av anknytningen till bilskatteförordningen gäller följaktligen förordningen om bidrag till vanföra ägare av motorfordon inte för ägare av moped.

Genom den ändring av 1 § mopedförordningen, för vilken nu redogjorts, kom således vissa motorcyklar, som enligt tidigare bestämmelser varit hänförliga under 2 § första stycket c) eller andra stycket bilskatteförordningen, att anses som mopeder. Denna förändring avser invalidmotorcyklar med en tjänstevikt, som överstiger 75 men ej 100 kilogram och som i övrigt uppfyller villkoren för moped. Ägare till sådana motorcyklar blir därmed ej berättigade till de bidrag, som utgår till vanföra ägare av motorfordon. Denna konsekvens av ändringen i 1 § mopedförordningen redovisades i prop. 1962: 155 (s. 45) med förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648), m. m. Enligt vad föredragande departementschefen därvid anförde skulle frågan, huruvida den i propositionen föreslagna ändringen av mopedförordningen borde föranleda ändrade bidragsbestämmelser, upptagas till prövning i ett senare sammanhang.

Departementspromemorian

I promemorian påpekas till en början, att de gällande reglerna om bidrag till vanföra ägare av motorfordon är att betrakta som provisoriska i avvaktan på resultatet av den allmänna översyn av vägtrafikens beskattning, som ingår i det åt 1953 års trafikutredning lämnade uppdraget.

De motorcyklar, som berörs av den nu genomförda ändringen av mopedförordningen, torde, heter det vidare i promemorian, så gott som uteslutande vara sådana, som enligt tidigare bestämmelser varit automatiskt frikallade från skatteplikt enligt 2 § första stycket c) bilskatteförordningen. Härom anförs.

Det kan förefalla mindre önskvärt att en författningsändring, som tillkommit för att i vissa hänseenden öka möjligheterna för invalider att anskaffa motorfordon, medför att möjligheten till det här ifrågakommande bidraget försvinner. Skäl för skattelindring torde emellertid kunna åberopas beträffande ägare av moped i allmänhet och således inte endast i fråga om de motorcyklar, som genom den berörda författningsändringen nu överförs till kategorien moped. Trots detta har mopedägare hittills inte ansetts böra ifrågakomma för de skattelindringsbidrag, som i övrigt utgår till vanföra ägare av motorfordon.

I promemorian heter det vidare, att det under förarbetet till de nuvarande bidragsbestämmelserna lär ha övervägts att låta dessa omfatta även mopeder men att så inte kom att bli fallet. Anledningen härtill torde enligt promemorian ha varit dels de tekniska svårigheter, som bedömts föreligga att beträffande icke registrerade fordon få en formell anknytning av bidragsrätten till ägaren av visst fordon, dels uppfattningen att de bidragsbelopp, som kunde bli aktuella beträffande mopeder, är alltför små för att motivera särskilda bestämmelser. Enligt promemorian torde de skäl, som vid tillkomsten av bidragsförordningen ansågs föreligga mot att låta denna omfatta även mopeder, alltså vara för handen.

Vad först de tekniska svårigheterna angår framhålles i promemorian följande.

Rätten till bidrag är för närvarande enligt 2 § i förordningen knuten till registreringen och den i samband därmed konstaterade eller medgivna friheten från skatt enligt automobilskatteförordningen samt till innehavet av fordonet. Beträffande moped kan sådan anknytning inte ske till någon registrering eller till myndighets skattebeslut. Man är därför i första hand hänvisad att anknyta enbart till innehavet. För att ha någon kontrollmöjlighet torde detta därvid böra styrkas genom intyg eller försäkran. En anknytning enbart till ett sålunda styrkt innehav skulle dock kunna medföra, att kretsen av bidragsberättigade utsträcktes även till andra än invalider. Den presumption för höggradig invaliditet, som ligger bakom den ovillkorliga rätten till bidrag för innehavare av sådana motorcyklar som avses i 2 § första stycket c) automobilskatteförordningen, kan icke anses föreligga i fråga om motsvarande mopeder. Dessa kan nämligen antagas komma att förvärfvas även av andra än invalider, främst åldringar. Detta skulle medföra, att man för att kunna avgränsa kretsen av bidragsberättigade till invalider måste

kräva viss bevisning angående mopedinnehavarens invaliditet. För att bli va verkligt värde torde sådan bevisning få lämnas i form av läkarintyg eller på liknande sätt.

I promemorian antyds även följande tänkbara lösning.

Enligt de regler för bidrag till ortopediska hjälpmedel och hörapparater m. m. som trätt i kraft den 1 juli 1962 (se prop. 1962: 82 och K.br. den 6 juni 1962 till medicinalstyrelsen ang. anslag för budgetåret 1962/63 till bidrag till ortopediska hjälpmedel och hörapparater m. m.) finns möjlighet att erhålla statsbidrag för inköp av invalidmoped. En tänkbar utväg vore att till sådant inköpsbidrag knyta rätten till bidrag enligt förordningen om bidrag till vanföra ägare av motorfordon.

Mot en sådan lösning kan dock enligt promemorian invändas, att moped-ägare då kan komma i bättre eller sämre läge än motorcykelägare, beroende på huruvida inköpsbidrag beviljas efter generösare eller strängare normer än de regler som gäller för erhållande av bidrag enligt förordningen om bidrag till vanföra ägare av motorfordon.

Beträffande de bidragsbelopp, som skulle bli aktuella beträffande mopeder, framhålles i promemorian till en början, att utredningen angående bensinskattelättnader för invalider, vilken ligger till grund för nuvarande förordning om bidrag till vanföra ägare av motorfordon, beräknat den årliga körsträckan för såväl bil som motorcykel till 480 mil samt bensinåtgången för motorcykel till 0,5 liter per mil. Bidragsbeloppet skulle då, med en sammanlagd bensin- och allmän energiskatt av 42 öre per liter, uppgå till 100 kronor 80 öre för motorcykel. Enligt departementspromemorian torde bränsleåtgången för moped kunna beräknas till endast 0,1—0,2 liter per mil, varjämte den årliga körsträckan för moped kan antagas betydligt understiga de körsträckor som beräknades för bil och motorcykel. Därvid bör enligt promemorian hänsyn också tagas till att man av praktiska skäl utgått från samma årliga körsträcka för motorcykel som för bil, ehuru i praktiken körsträckan för motorcykel visat sig vara kortare. I promemorian framhålles att, om man tar hänsyn till de nu nämnda omständigheterna, de bidragsbelopp, som kunde ifrågakomma, skulle uppgå till relativt obetydliga belopp, troligen endast 15—20 kronor per år.

Beträffande den ändring av mopedförordningen, som närmast aktualiserat en omprövning av bidragsfrågan i denna del, bör enligt promemorian följande beaktas.

Genom författningsändringen upphörde visserligen formellt rätten till bidrag för invalidmotorcyklar inom en viss viktkategori. I realiteten synes emellertid ingen försämring ha inträtt. Det torde nämligen tidigare inte ha funnits några invalidmotorcyklar av den berörda kategorien. Ändringen av mopedförordningen var föranledd av önskemålet att mopeder, som försetts med viss specialutrustning för att kunna användas av invalider men därigenom kommit att överskrida den för mopeder tidigare gällande maximivikten 75 kilogram, likväl skulle få framföras enligt de regler som gäller för moped. Vid bedömande av frågan vilka sakliga konsekvenser ändringen av mopedförordningen medfört beträffande bidragsrätten bör därför jämförelse göras

med de för moped gällande reglerna och inte med de regler som gällde för den av ändringen berörda kategorien av motorcyklar. En sådan jämförelse ger vid handen, att någon saklig förändring i fråga om bidragsrätten för dessa motorcyklar inte skett.

I promemorian framhålles slutligen, att på grund av vad nu anförts någon ändring av förordningen om bidrag till vanföra ägare av motorfordon i syfte att utvidga bidragsrätten till mopedägare inte för närvarande torde böra vidtagas.

Remissyttrandena

Såsom jag inledningsvis nämnt, har praktiskt taget samtliga remissinstanser delat den i promemorian framförda uppfattningen. Blott två remissinstanser, De vanföras riksförbund samt Svenska cykelfabrikant- & grossistföreningen, har ansett bidrag böra utgå.

Kammarrätten framhåller, att — särskilt med hänsyn till eventuella bidragsbelopps ringa storlek och de förhållandevis invecklade bestämmelser som skulle fordras vid införande av bidragsrätt för vanföra mopedägare — någon ändring, åtminstone för närvarande, inte bör vidtagas i förordningen om bidrag till vanföra ägare av motorfordon.

Arbetsmarknadsstyrelsen delar den i promemorian redovisade uppfattningen, att frågan om befrielse från skatt på bensin eller brännolja för rörelsehindrade, vilka för färd till och från arbetsplats eller för resor i samband med yrkesutbildning använder sig av moped eller invalidmotorcykel med en tjänstevikt som ej överstiger 100 kilogram, inte är av sådan ekonomisk betydelse för de rörelsehindrade att den kan motivera särskilda bestämmelser. Sådana bestämmelser skulle för övrigt, enligt styrelsens uppfattning, med hänsyn till nuvarande lagstiftning bli alltför invecklade i förhållande till de obetydliga bidragsbelopp, troligen endast 15—20 kronor per år, som det här är fråga om.

Länsstyrelsen i *Göteborgs och Bohus län* anför bl. a., att en utvidgning av bidragsrätten till att omfatta mopedägare skulle medföra en icke oväsentlig arbetsökning för länsstyrelserna.

Även *medicinalstyrelsen* anser, att någon ändring av ifrågavarande bestämmelser i syfte att utvidga bidragsrätten till mopedägare inte för närvarande är erforderlig. Styrelsen tar därvid särskild hänsyn till att gällande regler om bidrag till vanföra ägare av motorfordon är att betrakta som provisoriska i avvaktan på resultatet av 1953 års trafikutredning.

Av samma uppfattning är *överståthållarämbetet* och *Riksföreningen mot polio*.

Länsstyrelsen i *Göteborgs och Bohus län* anför bl. a., att en utvidgning av bidragsrätten till att omfatta mopedägare skulle medföra en icke oväsentlig arbetsökning för länsstyrelserna.

Vanförestalten i Härnösand framhåller, att mopedägarna redan nu

står i bättre läge än motorcykelägare då det gäller statsbidrag, eftersom sådant bidrag till motorcykelägare endast utgår på ortopediska grunder.

De vanförs riksförbund däremot hemställer, att sådan ändring av förordningen om bidrag till vanföra ägare av motorfordon måtte vidtagas att ifrågavarande bidrag kan utgå även till innehavare av invalidmoped. Förbundet framhåller därvid till en början, att spörsmålet gäller en grupp vanföra som befinner sig i en känslig ekonomisk situation där även relativt små belopp ger stora utslag. Förbundet anför vidare.

Förbundet är av den meningen, att utvecklingen av invalidmopeden har medfört att den i allt större utsträckning har övertagit och kommer att ytterligare övertaga den konventionella invalidmotorcykelns roll. Därmed bortfaller möjligheterna till erhållande av driftbidrag för den grupp vanföra, som byter motorcykeln mot invalidmoped. För denna utveckling talar också bidragsordningen för ortopediska hjälpmedel, från vilket anslag även bidrag till inköp av invalidmopeder utgår.

Förbundet menar också, att bränsleförbrukningen för invalidmoped är högre än vad som sågs i promemorian. Förbundet beräknar sålunda förbrukningen till 0,3—0,4 liter per mil och anser även, att den årliga körsträckan torde vara densamma för moped som för motorcykel. Enligt förbundet torde rätten till bidrag kunna knytas till rätten till inköpsbidrag. Att invaliden innehaft fordonet under fastställd del av bidragsåret kan enligt förbundets mening anses vara styrkt genom försäkran av sökanden i samband med ansökningens ingivande till länsstyrelsen.

Enligt *Svenska cykelfabrikant- & grossistföreningen* borde det vara ett intresse att få invalider att skaffa moped i stället för motorcykel. Framkomligheten med moped torde nämligen, menar föreningen, vara ungefär densamma som med motorcykel, och ungefär samma skydd kan beredas föraren i båda fallen. Däremot är anskaffnings- och drivmedelskostnaderna för moped lägre. Enligt föreningens mening bör bensinåtgången beräknas till 0,25 liter per mil. Med en sådan bensinåtgång och med en årlig körsträcka, som enligt föreningens åsikt ej är kortare än för motorcykel, finner föreningen, att en återbäring av cirka 50 kronor vore motiverad beträffande invalidmoped. Rätten till bidrag skulle enligt föreningens uppfattning kunna styrkas på betryggande sätt genom läkarintyg.

Departementschefen

När de nu gällande reglerna om bidrag till vanföra ägare av motorfordon infördes, förutsattes, att reglerna skulle vara provisoriska i avvaktan på resultatet av den allmänna översyn av vägtrafikens beskattning som ingår i det åt 1953 års trafikutredning lämnade uppdraget. Denna förutsättning är alltså tillämplig.

Vid bidragsbestämmelsernas tillkomst lämnades ägare av moped utanför kretsen av bidragsberättigade. Såsom uttalats i departementspromemorian och vidare framkommit under remissbehandlingen, har någon ändring av

vikt inte inträtt i de förhållanden, som låg till grund för statsmakternas bedömning i detta hänseende. De bidragsbelopp, som kan ifrågakomma, torde sålunda inte motivera de förhållandevis invecklade bestämmelser, som skulle krävas vid införande av bidragsrätt för mopedägare om man ej vill åsidosätta rimliga anspråk på kontroll. Då någon reell inskränkning i bidragsrätten inte följt med utvidgningen av begreppet moped, kan inte heller denna ändring motivera en omprövning av bidragsbestämmelserna. Detta är också den slutsats, vartill det övervägande antalet remissinstanser kommit.

Någon ändring av förordningen om bidrag till vanföra ägare av motorfordon i här berörda hänseende är således enligt min mening inte för närvarande motiverad.

IV. Förfarandet vid ansökan om bensinskattbidrag

Gällande bestämmelser m. m.

Det s. k. bensinskattbidraget enligt förordningen om bidrag till vanföra ägare av motorfordon utgår, såsom tidigare sagts, till vanföra ägare av motorfordon, vilka enligt 2 § första stycket c) eller 2 § andra stycket bilskatteförordningen är befriade från bilskatt. Bidraget utgår efter ansökan årligen i efterskott. Bidragsåret omfattar tiden den 1 juli—den 30 juni. Ärenden rörande bidrag handlägges av länsstyrelserna. Ansökan om bidrag skall enligt 5 § förstnämnda förordning göras skriftligen inom tre månader från bidragsårets utgång. I det utredningsförslag, som låg till grund för författningsförslaget i prop. 1960: 165, angavs ansökningstiden till endast en månad.

Bidragen utgick första gången för bidragsåret 1960/61. Ansökan om bidrag för detta år skulle således ha inkommit till vederbörande länsstyrelse senast den 30 september 1961. Ansökningar, som kommit in efter tidens utgång, har länsstyrelserna inte kunnat taga upp till prövning. Flera sådana fall har genom besvär eller ansökan kommit under Kungl. Maj:ts prövning, varvid Kungl. Maj:t författningsenligt varit förhindrad att återställa den föreslagna tiden. Liknande fall har förekommit även i fråga om bidragsåret 1961/62.

Departementschefen

Syftet med bensinskattbidraget — liksom med bilskattebefrielsen för invalid — är att bereda närings- och förflyttningshjälp åt höggradigt vanföra. Under sådana förhållanden och då bedömningen av en bidragsansökan inte påverkar annans rätt synes det obilligt, att bidragsansökningar, som inkommit efter ansökningstidens utgång, inte kan tas upp till prövning.

För att nå en smidigare behandling av bidragsärendena vill jag föreslå, att de bestämmelser rörande förfarandet vid ansökan om bidrag som nu finns i 5 § andra och tredje styckena bidragsförordningen utgår ur denna författning. I stället bör bestämmelser i detta hänseende utfärdas som tillämpningsföreskrifter med stöd av 6 § i förordningen. Därvid torde länsstyrelserna

böra få befogenhet att, då skäl är därtill, för särskilt fall medge utsträckning av ansökningstiden. Det torde få överlämnas åt praxis att avgöra i vilka fall sådant medgivande bör lämnas. Klart synes dock vara, att utsträckning av ansökningstiden inte bör medges i uppenbara fall av försummelse. Avsikten är att besvär över länsstyrelsens beslut skall kunna föras hos Kungl. Maj:t. Härigenom motverkas eventuell oenhetlighet vid den lokala prövningen.

V. Departementschefens hemställan

Föredragande departementschefen hemställer härefter, att Kungl. Maj:t måtte genom proposition föreslå riksdagen antaga inom finansdepartementet upprättade förslag till

- 1) *förordning om ändrad lydelse av 6 § förordningen den 23 november 1956 (nr 545) angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall; och*
- 2) *förordning angående ändrad lydelse av 5 § förordningen den 25 november 1960 (nr 603) om bidrag till vanföra ägare av motorfordon.*

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Lars Hummerhielm