

## Nr 165

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om bidrag till vanföra ägare av motorfordon; given Stockholms slott den 13 maj 1960.*

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 bidrag till vanföra ägare av motorfordon; samt
- 2) lag om ändrad lydelse av anvisningarna till 19 § kommunalskattelagen den 28 september 1928 (nr 370).

**GUSTAF ADOLF**

*G. E. Sträng*

---

### **Propositionens huvudsakliga innehåll**

I propositionen föreslås att vanför ägare av motorfordon, som befriats från fordonskatt, skall erhålla bidrag av staten med belopp som motsvarar skattkostnaderna för viss mängd bensin eller brännolja.

Bidragen, som avses bli skattefria, föreslås skola utgå i efterskott för budgetår och utbetalas av länsstyrelserna. Bidrag skall enligt förslaget första gången utgå för budgetåret 1960/61.

**Förslag**

till

**förordning om bidrag till vanföra ägare av motorfordon**

Härigenom förordnas som följer.

**1 §.**

Ägare av motorfordon, vilket jämlikt 2 § första stycket c) förordningen den 2 juni 1922 om automobilskatt är frikallat från skatteplikt eller för vilket befrielse från skatteplikt är medgiven enligt 2 § andra stycket nämnda förordning, är berättigad till bidrag i enlighet med vad i denna förordning sägs.

**2 §.**

Bidrag utgår efter ansökan årligen i efterskott till den, som under det sisteförflutna bidragsåret varit i bilregister antecknad såsom ägare av i 1 § avsett motorfordon, dock endast för tid, varunder skattefrihet åtnjutits för sådant fordon och detta innehafts av den vanföre.

Med bidragsår förstås tiden den 1 juli—den 30 juni.

**3 §.**

Till ägare av bil utgår bidrag för helt år räknat med belopp motsvarande den skatt, som under bidragsåret belöpte på

480 liter bensin, då fråga är om bensindriven bil, och

340 liter brännolja, då fråga är om brännoljedriven bil. Bidragsbeloppen skola avrundas till närmaste hela tiotal kronor.

Till ägare av motorcykel utgår bidrag för helt år räknat med hälften av det till ägare av bensindriven bil för helt år utgående beloppet.

**4 §.**

Omfattar tid som i 2 § sägs mer än sex månader av bidragsåret, utgår bidrag såsom för helt år. Är tiden mer än två men högst sex månader av bidragsåret, utgår bidrag med hälften av vad som skulle hava utgått för helt år. För tid, som ej överstiger två månader, utgår icke bidrag. Om fordon av olika slag innehafts, bestämmes vid tillämpning av 3 § rätten till bidrag av det sist innehavda fordonet.

**5 §.**

Ärenden rörande bidrag handläggas 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.

6 §.

Kungl. Maj:t äger utfärda för tillämpning av denna förordning erforderliga föreskrifter.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1961, varvid bidrag enligt förordningen första gången skall utgå för bidragsåret den 1 juli 1960—den 30 juni 1961. Förordningens bestämmelser skola äga giltighet redan före ikraftträdandet med avseende på åtgärder, som erfordras för tillämpningen där-  
efter.

## Förslag

till

lag om ändrad lydelse av anvisningarna till 19 § kommunalskattelagen  
den 28 september 1928 (nr 370)

Härigenom förordnas, att anvisningarna till 19 § kommunalskattelagen den 28 september 1928<sup>1</sup> skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

## Anvisningar

## Anvisningar

till 19 §.

till 19 §.

Socialhjälp, begravningshjälp — — —  
— — — influtna medlemsavgifter.

Socialhjälp, begravningshjälp — — —  
— — — influtna medlemsavgifter.

Utbytes sådan — — — skattepliktig intäkt.

Utbytes sådan — — — skattepliktig intäkt.

Bestämmelsen att — — — sistnämnda lag.

Bestämmelsen att — — — sistnämnda lag.

Skatteplikt föreligger icke för bidrag från stat eller kommun, vilka enligt av Kungl. Maj:t eller av statlig myndighet meddelade bestämmelser utgå, i samband med utbildning eller omskolning, till arbetslösa och partiellt arbetsföra samt med dem i fråga om sådana bidrag likställda.

Skatteplikt föreligger icke för bidrag från stat eller kommun, vilka enligt av Kungl. Maj:t eller av statlig myndighet meddelade bestämmelser utgå, i samband med utbildning eller omskolning, till arbetslösa och partiellt arbetsföra samt med dem i fråga om sådana bidrag likställda. Skatteplikt föreligger ej heller för bidrag som utgår enligt förordningen om bidrag till vanföra ägare av motorfordon.

Enligt 46 § 2 mom. — — — och 32 §§.

Enligt 46 § 2 mom. — — — och 32 §§.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1961.

<sup>1</sup> Senaste lydelse se 1960: 00 (jfr prop. 1960: 76).

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t  
Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 13 maj  
1960.*

**Närvarande:**

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden NILSSON, STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, NETZÉN, JOHANSSON, AF GEIJERSTAM, NORDLANDER.

Chefen för finansdepartementet, statsrådet Sträng, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *restitution av bensinskatt till vanföra ägare av motorfordon* samt anför därvid följande.

### **I. Inledning**

Riksdagen har under de sistförflutna åren vid två tillfällen behandlat frågor om lättnader i bensinbeskattningen för invalider.

Vid 1954 års riksdag yrkades sålunda — i anslutning till proposition (nr 112) med förslag till höjd beskattning av motorfordonstrafiken — i två likalydande motioner (I: 480 och II: 608) bl. a. att, i enlighet med i motionerna angivna riktlinjer, föreskrifter skulle utfärdas om restitution av bensinskatt, som erlagts för av invalidfordon förbrukad bensin. Bevillningsutskottet (betänkande nr 45) var icke berett att utan närmare utredning taga ställning till det ifrågavarande spörsmålet och avstyrkte därutinnan motionerna. Utskottet uttalade vidare att, därest ett av utskottet samtidigt framlagt förslag om befrielse från fordonsskatt för invalidbilar bifölls, kunde, sedan denna skattebefrielse varit i kraft någon tid, bättre utgångspunkter erhållas för ett ställningstagande till spörsmålet om restitution av bensinskatt. Utskottet förutsatte att Kungl. Maj:t ägnade fortsatt uppmärksamhet åt denna fråga. Riksdagen biföll utskottets förslag om befrielse från fordonsskatt för invalider. Frågan om restitution av bensinskatt föranledde — i enlighet med utskottets hemställan — icke någon riksdagens åtgärd.

År 1957 hade riksdagen ånyo att taga ställning till fråga om restitution för invalider av skatt å bensin. Frågan väcktes genom två likalydande motioner (I: 535 och II: 677) i anledning av propositionen (nr 175) med förslag till förordning om allmän energiskatt. I motionerna hemställdes att riksdagen måtte besluta medge restitution för invalidmotorfordon av den allmänna energiskatt, som enligt den framlagda propositionen skulle påföras motorbensinen. Efter att ha erinrat om behandlingen vid 1954 års riksdag av den då väckta restitutionsfrågan anförde bevillningsutskottet (betänkande nr

47), att det till prövning föreliggande restitutionsyrkandet endast avsåg energiskatten som sålunda utgjorde allenast en del av den skatt, som kom att belasta bensinen. Enligt utskottets mening borde denna mindre fråga inte behandlas för sig, utan frågan om restitution av all skatt för bensin, som förbrukas i invalidfordon, borde behandlas i ett sammanhang. Som emellertid åtskilliga problem måste lösas, om en sådan restitution skulle genomföras, var utskottet inte berett att utan närmare utredning taga ställning till restitutionsfrågan. Utskottet fann sig med hänsyn därtill inte kunna tillstyrka motionerna. Utskottet förutsatte dock, att Kungl. Maj:t snarast prövade frågan om restitution i de avsedda fallen av såväl den särskilda skatten som energiskatten på bensin samt, om restitution funnes böra ske, för riksdagen framlade förslag i ämnet. Förslaget om allmän energiskatt bifölls av riksdagen, medan det i nyssnämnda motioner framförda restitutionsyrkandet på utskottets hemställan av riksdagen lämnades utan åtgärd.

Enligt bemyndigande av Kungl. Maj:t uppdrog jag den 14 februari 1958 åt byrådirektören E. Thelander att verkställa utredning om lättnader för invalider i bensinbeskattningen m. m.

Utredningen har den 5 januari 1960 avlämnat en *promemoria* (stencilrad) med förslag till förordning om bidrag till vissa vanföra ägare av motorfordon. Förslaget innebär, att ägare av s. k. invalidmotorcykel, vilken automatiskt är frikallad från skatteplikt enligt automobilskatteförordningen, och höggradigt vanför ägare av annat motorfordon, vilket av länsstyrelse med stöd av föreskrift i nyssnämnda förordning befriats från skatteplikt, skall erhålla bidrag med belopp motsvarande skatten på viss mängd bensin eller brännolja. Den mängd motorbränsle, som ger rätt till bidrag, har bestämts efter en beräknad genomsnittlig förbrukning för förvärvsverksamhet eller för utbildning. Bidragsärendena skall enligt förslaget handläggas av länsstyrelserna. Det vid betänkandet fogade författningsförslaget 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 frågan om lättnader i drivmedelsbeskattningen. Denna fråga bör enligt utredningens åsikt icke upptagas till slutlig prövning, förrän definitiv ställning tagits i den grundläggande frågan om befrielse från den enligt automobilskatteförordningen utgående skatten. Utredningen syftar därför endast till att åstadkomma provisoriska bestämmelser om lättnader för invalider i drivmedelsbeskattningen.

Under utredningsarbetet har samråd ägt rum med pensionsstyrelsen, De vanföras riksförbund, Svenska vanförevårdens centralkommitté och huvudsekreteraren i 1953 års trafikutredning.

Över utredningens förslag har efter remiss *yttranden* inkommit från statskontoret, riksräkenskapsverket, kontrollstyrelsen, pensionsstyrelsen, arbetsmarknadsstyrelsen, medicinalstyrelsen, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Jönköpings, Kronobergs, Kalmar, Blekinge, Malmöhus, Hallands, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Skaraborgs,

Värmlands, Örebro, Västmanlands, Kopparbergs, Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län, 1953 års trafikutredning, De vanföras riksförbund, Svenska vanförevårdens centralkommitté samt Kungl. automobil klubben, Motormännens riksförbund och Motorförarnas helnykterhetsförbund, därvid de tre sistnämnda remissinstanserna avgivit gemensamt yttrande genom sitt samarbetsorgan, Motororganisationernas samarbetsdelegation.

Vid det av länsstyrelsen i Malmöhus län avgivna yttrandet har fogats utlåtande av förste bilinspektören i Malmö distrikt.

Utredningens förslag har i allt väsentligt godtagits vid remissbehandlingen.

Jag anhåller nu att få taga upp detta ärende och skall till en början lämna några uppgifter om beskattningen av bensin och motorbrännolja samt redogöra för gällande bestämmelser om skattelättnader för invalider med avseende å skatt på motorfordon. I det sammanhanget ämnar jag även beröra vissa andra förmåner, som kan komma invalider till del i närliggande hänseenden.

## II. Gällande bestämmelser m. m.

Enligt 1 § förordningen den 3 maj 1929 (nr 62) om särskild skatt å bensin och motorsprit skall för bensin sådan skatt erläggas med 32 öre per liter. På bensin utgår vidare enligt 5 § förordningen den 31 maj 1957 (nr 262) om allmän energiskatt dylik skatt med 9 öre per liter. Den sammanlagda skatten på bensin utgör sålunda 41 öre per liter.

Brännolja, som förbrukas för drift av motorfordon, beskattas enligt 3 § förordningen den 21 maj 1954 (nr 260) om brännoljeskatt med 30 öre per liter. Härutöver utgår enligt den vid förordningen om allmän energiskatt fogade förteckningen över vissa bränslen, för vilka skatt skall erläggas, allmän energiskatt på motorbrännolja med 25 kronor för kubikmeter, d. v. s. 2,5 öre för liter. Sammanlagt utgår sålunda skatt på motorbrännolja med 32,5 öre för liter.

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 åtnjutas för bl. a. invaliders fordon. Sålunda föreligger, såsom nyss berörts, automatisk skattefrihet för s. k. invalidmotorcykel, d. v. s. motorcykel som är inrättad såsom invalidfordon och vars maximihastighet 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 vanföre 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 nu återgivna bestämmelserna om rätt för länsstyrelse att medge skattebefrielse gäller — enligt förordning den 15 maj 1959 (nr 163) angående ändrad lydelse av 2 § automobilskatteförordningen — från och med den 1 januari 1960. Enligt den tidigare lydelsen av 2 § andra stycket automobilskatteförordningen ägde länsstyrelse medge skattebefrielse allenast för personbil, som var inrättad som invalidfordon och som ägdes av invalid. Vid prövning av ärende om befrielse skulle hänsyn tagas till invaliditetens art och grad samt behovet av bil för förvärvsverksamhet eller utbildning.

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 (1 och 6 §§).

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 i januari 1958 av sitt betänkande med förslag till ändrade bestämmelser om beskattningen av invalidfordon antalet skattebefriade fordon till ca 2 100. Utredningen redovisade även vissa beräkningar rörande konsekvenserna från skattesynpunkt av det i betänkandet framlagda förslaget. Enligt dessa beräkningar skulle antalet befrielsefall år 1961 stiga till 6 000, fördelade med 4 500 på bilar och 1 500 på motorcyklar. I propositionen nr 77 till 1959 års riksdag med förslag till ändrad lydelse av 2 § automobilskatteförordningen förordades vissa modifikationer i utredningens förslag, vilka dock enligt vad i propositionen uttalades icke nämnvärt torde påverka antalet befrielsefall. Propositionen bifölls av riksdagen.

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 och arbetsmarknadsstyrelsen lämnade bidrag för inköp av motorfordon. Partiellt arbetsföra kan erhålla statligt bidrag genom pensionsstyrelsen eller arbetsmarknadsstyrelsen 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 arbetsföra är beroende som fortskaffningsmedel för sin utkomst eller yrkesutbildning.

De flesta bidragen gäller det senare fallet. Vid prövningen av sådana ärenden tages 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.

Bidraget skall i princip endast gälla ett 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 rätt till bidrag. Vid högre inkomstlägen blir frågan om bidrag beroende av andra faktorer, såsom underhållsskyldighet, den ekonomiska ställningen i övrigt och liknande.

Bidrag utgår med 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 1959/60 disponerar pensionsstyrelsen och arbetsmarknadsstyrelsen — enligt av Kungl. Maj:t bestämd fördelning styrelserna emellan — anslagsmedel om tillhopa en miljon kronor för lämnande av näringshjälp i invaliditetsförebyggande verksamhet. Av medlen utgår emellertid bidrag även till annat än motorfordonsanskaffning. Under budgetåren 1951/52—1958/59 har bidrag till anskaffande av motorfordon lämnats i omkring 1 675 fall, varav cirka 1 440 gällt bilar. De sista tre budgetåren uppgick antalet bidragsfall genomsnittligt till ca 260 om året, varav ca 250 avsåg bilar. Arbetsmarknadsstyrelsens bidragsgivning började först med budgetåret 1959/60.

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 år 1954 och har fram till den 1 april 1960 omfattat 208 motorfordon, huvudsakligast bilar.

*Annan bidragsverksamhet.* Bidrag för anskaffande av motorfordon åt in-

valid 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. Utredningens promemoria

#### Kretsen av skattelättnadsberättigade

Utredningen erinrar till en början om att vid utformningen av bestämmelserna om skattebefrielse för invalidfordon såsom allmän princip gällt, att syftet med skattebefrielsen skall vara att bereda kombinerad närings- och förflyttningshjälp åt höggradigt vanföra. Beträffande skattebefrielsens syfte att bereda näringshjälp skall behovet av motorfordon anknytas till vederbörandes huvudsakliga förvärvsverksamhet eller utbildning.

Då en förutsättningslös utredning rörande villkoren för erhållande av bensinskattelättnad ej bör göras i det förevarande sammanhanget, har utredningen funnit sig böra utgå från att syftet med bensinskattelättnaderna skall vara detsamma som med automobilskattebefrielsen, d. v. s. att bereda kombinerad närings- och förflyttningshjälp åt höggradigt vanföra. Lättnader i bensinbeskattningen bör därför enligt utredningens mening tills vidare ifrågakomma för samma invalider som medges befrielse från skatteplikt för motorfordon enligt 2 § andra stycket automobilskatteförordningen.

Enligt 2 § första stycket c) nämnda förordning är, anför utredningen vidare, de s. k. invalidmotorcyklarna automatiskt frikallade från skatteplikt. Skattefriheten är alltså icke villkorad av höggradig vanförhet och behov av dylik motorcykel för huvudsaklig förvärvsverksamhet eller utbildning. Det torde emellertid med hänsyn till dessa motorcyklars särskilda konstruktion och begränsade användningsområde enligt utredningens mening kunna antagas, att de vanföra som använder invalidmotorcykel i de allra flesta fallen uppfyller förutsättningarna för skattebefrielse. Utredningen anser därför, att jämväl ägare av invalidmotorcykel bör erhålla lättnader i bensinbeskattningen.

Utredningen föreslår därjämte att bidrag skall utgå till den som enligt övergångsbestämmelserna till förordningen den 15 maj 1959 angående ändrad lydelse av 2 § automobilskatteförordningen medgivits befrielse från skatteplikt för personbil med stöd av 2 § andra stycket automobilskatteförordningen i dess lydelse före den 1 januari 1960.

### Skattelättnadernas form och omfattning

Fordonsskatten utgår efter vissa schabloner samt med ett och samma belopp oavsett i vilken utsträckning fordonet brukas och, i princip, oavsett för vilket ändamål. Erläggande till fullo av denna skatt utgör villkor för fordonets brukande. Mot denna bakgrund framstår det enligt utredningens åsikt som naturligt, att skattebefrielsen för invalidfordon avser hela fordonsskatten. Det i skattebefrielsens form givna bidraget täcker således jämväl den del av skatten, som i det särskilda fallet kan hänföra sig till fordonets brukande exempelvis för rekreatiönsändamål. Denna konsekvens av hel skattebefrielse i angivna hänseende anser utredningen emellertid ej kunna åberopas som skäl för att bensinskattelättnaderna bör avse vederbörandes hela bensinförbrukning.

Vid övervägandet av i vilken omfattning lättnader i bensinbeskattningen nu bör medgivnas har utredningen stannat för, att sådana lättnader i princip bör ifrågakomma endast beträffande bensin som förbrukas dels i direkt anslutning till vederbörandes förvärvsverksamhet (såväl huvudsaklig som annan) eller utbildning, dels i mera medelbart samband med förvärvsverksamheten eller utbildningen. En dylik ordning synes utredningen stå i god överensstämmelse med de synpunkter som av statsmakterna lagts på frågan om villkoren för befrielse från fordonsskatt. Drages gränsen på dylikt sätt, kommer också, fortsätter utredningen, det viktigaste behovet av skattelättnader att tillgodoses. Gränsdragningen synes ej heller innebära något föregripande av det framtida ställningstagande i frågan, som aktualiseras i samband med att spørsmålet om fordonsskattebefrielse för invaliders fordon får sin definitiva lösning.

Skattelättnaderna bör enligt utredningens uppfattning beredas de berättigade i form av direkta bidrag. I principiell överensstämmelse med vad som gäller i fråga om befrielse från fordonsskatt bör bidragen ge täckning för hela det skattebelopp, som belöper på den kvantitet bensin, för vilken bidrag befinner sig bära utgå.

Utredningen berör även frågan om lättnader i brännolja beskattningen för de — för närvarande fåtaliga — invalider, som har brännolja drivna fordon. Ehuru den totala skatten är betydligt lägre per liter brännolja än per liter bensin och brännoljan har en effekt, i körsträcka räknat, som är större än bensinens, anser utredningen det ej vara med billigheten förenligt att lämna dessa invalider utan skattelättnader. Utredningen föreslår därför, att bidrag skall utgå till invalider med brännolja drivna fordon efter samma principer som i fråga om invalider med bensin drivna fordon.

Utredningen upplyser att genom De vanföras riksförbunds försorg ca 1 000 slumpvis utvalda ägare av invalidfordon under år 1958 — antalet skattebefriade invalidfordon beräknades, såsom förut nämnts, i början av år 1958 uppgå till ca 2 100 — tillställts frågeformulär om bl. a. totalt körd vägsträcka, bensinkostnader och totala driftkostnader samt avstånd mellan bostad och arbetsplats. Av de tillfrågade har 691 insänt svar. Samtliga svar

är dock icke i alla hänseenden fullständiga. De inkomna svaren har, efter viss bearbetning av materialet inom De vanföras riksförbund, överlämnats till utredningen.

Uppgifter rörande avstånd mellan bostad och arbetsplats, lämnade av 442 i annans tjänst anställda ägare av skattebefriade personbilar, har sammanställts i följande tabell.

Grupp	Avstånd km	Uppgiftslämnare	
		antal	%
1	0—5.....	270	61,1
2	5—10.....	92	20,8
3	10—15.....	48	10,8
4	15—20.....	21	4,8
5	20—.....	11	2,5

Utredningen anför härom.

Uppgiftslämnarna i grupp 1 har ibland anmärkt, att de färdas till och från arbetsplatsen två gånger dagligen. Det torde emellertid kunna antagas att i denna grupp antalet fall med dubbla dagliga resor till arbetsplatsen är relativt stort. Genomsnittsavståndet mellan bostad och arbetsplats för gruppen är ca 3 km. Utgår man härifrån och räknar med dubbla resor i drygt hälften av fallen, kan den dagligen körda vägsträckan till och från arbetet i medeltal för gruppen beräknas uppgå till 10 km. Räknat efter 280 arbetsdagar per år skulle den årliga medelkörsträckan alltså bli 280 mil.

I grupp 5 varierar avståndet mellan 25 och 50 km.

Antalet egna företagare och hemmaarbetande uppgår såvitt kunnat inhämtas av det tillgängliga materialet tillsammans till ca 15 procent av samtliga ägare av skattebefriade personbilar. I vilken utsträckning dessa personer använder sin bil i anslutning till sin huvudsakliga förvärvsverksamhet har ej kunnat med större säkerhet bedömas. Det torde emellertid kunna förutsättas att den årligen för nämnda ändamål körda vägsträckan regelmässigt är relativt ringa och sällan överstiger 280 mil.

Bland de inkomna svaren är några avgivna av personer, som använder sin bil för färd till och från skola eller annan anstalt, där de undergår utbildning. Givet är att den årliga körsträckan här varierar från fall till fall, beroende av avståndet till utbildningsanstalten och utbildningsperiodernas längd.

Vad angår den omfattning, i vilken in val id m o t o r c y k e l användes i anslutning till vederbörandes huvudsakliga förvärvsverksamhet, anför utredningen att de på denna punkt avgivna, fåtaliga svaren visar, att för ägare av dylik motorcykel avståndet mellan bostad och arbetsplats är förhållandevis kort, i allmänhet en eller ett par km.

Utredningens övervägande av frågan om bidragsbeloppens storlek har skett från följande utgångspunkter. Bidragen bör i princip icke överstiga skattekostnaderna för den bensin eller brännolja som förbrukas i direkt anslutning till och i mera medelbart samband med vederbörandes förvärvs-

verksamhet eller utbildning. Vidare bör bidragen maximeras till vad som kan anses skäligt vid en normal användning av bil. Slutligen bör en enkel och billig administrering av bidragsgivningen åstadkommas.

En uppdelning av de vanföra i bidragshänseende på grundval av yrkestillhörighet eller andra dylika förhållanden har enligt utredningen icke visat sig möjlig. Det enda sätt som står till buds att göra en differentiering anser utredningen vara att låta denna direkt bygga på den omfattning, i vilken de vanföra använder sina bilar i anslutning till huvudsaklig förvärvsverksamhet eller utbildning. Härvid skulle kunna tänkas en ordning, enligt vilken bidragen bestämdes efter medelkörsträckan exempelvis i det femkilometerssteg, inom vilket den vanföres arbetsplats är belägen räknat från hans bostad. En dylik ordning synes emellertid, anför utredningen, ej kunna genomföras utan att avkall göres på de krav som nyss uppställts. Bidragen skulle således ej bli maximerade till vad som kan anses skäligt vid en normal användning av bil. Vidare skulle administreringen bli mera komplicerad och kostnadskrävande, då hänsyn fick tagas till ändrade bostads- och arbetsplatsförhållanden under bidragsåret och de i bidragsansökningarna lämnade avståndsuppgifterna, i den mån de avsåg större avstånd än 5 km, måste i varje fall stickprovsvis kontrolleras. Utredningen anser på grund härav, att en sådan differentiering ej bör ifrågakomma.

Av den förut nämnda sammanställningen av uppgifter om avstånd mellan bostad och arbetsplats framgår, anför utredningen, att drygt 61 procent av i annans tjänst anställda ägare av skattebefriade personbilar har sin arbetsplats belägen inom 5 km från bostaden. Den årliga medelkörsträckan till och från arbetet har för nämnda grupp beräknats till 280 mil. De egna företagarna och de hemmaarbetande med skattebefriade personbilar, tillsammans ca 15 procent av samtliga ägare av dylika bilar, kan enligt utredningen för sin huvudsakliga förvärvsverksamhet antagas ha en årlig medelkörsträcka, som i stort sett motsvarar den nyss nämnda. Även för dem som använder sin skattebefriade personbil för sin utbildning anser utredningen att man kan räkna med ungefär samma medelkörsträcka per år. Det anförda innebär, att inemot 70 procent av de vanföra med skattebefriade personbilar kan förutsättas årligen köra i genomsnitt ca 280 mil i omedelbar anslutning till sin huvudsakliga förvärvsverksamhet eller utbildning. Denna medelkörsträcka synes således enligt utredningen få anses ge uttryck för vad som kan bedömas såsom en normal användning av bil i förevarande hänseende. Utredningen har därför funnit nämnda medelkörsträcka böra läggas till grund för bidragsbeloppens bestämmande.

Utredningen uttalar att, beträffande användningen av personbil i mera medelbart samband med förvärvsverksamhet eller utbildning, fastare hållpunkter ej kan erhållas för bedömande av i vilken omfattning dylik körning förekommer. Utredningen har emellertid ansett skäligt att sådan körning beräknas till 200 mil årligen.

Till ägare av personbil föreslås i enlighet med det anförda bidrag för år

räknat utgå med belopp svarande mot skatten på den bensin eller brännolja, som åtgår för bilens framförande 480 mil.

Genom de från och med den 1 januari 1960 gällande bestämmelserna om befrielse från fordonsskatt kommer dylik befrielse att kunna medgivvas även för bil av skåpvagnstyp, vars tjänstevikt ej överstiger 1 800 kg, och för motorcykel.

Vad angår bidrag till ägare av sådan bil anser utredningen skäl ej föreligga att låta detsamma utgå efter andra grunder än som föreslagits i fråga om bidrag till ägare av personbil.

För ägare av invalidmotorcykel ävensom för ägare av annan motorcykel har utredningen som underlag för bidragets bestämmande av praktiska skäl lagt samma totala årliga körning som för ägare av person- eller lastbil, 480 mil, ehuru i vart fall för invalidmotorcykelägarnas del körningen enligt utredningen kan antagas ha en något mindre omfattning.

Förbrukningen av bensin för drift av personbil anser utredningen böra beräknas till 1 liter per mil. Även för drift av annan bil synes bensinförbrukningen enligt utredningen böra beräknas till 1 liter per mil. Bensinåtgången bör alltså beträffande såväl person- som annan bil vid en körning av 480 mil beräknas till 480 liter, på vilken kvantitet skatten, 41 öre per liter, uppgår till 196 kronor 80 öre.

Förbrukningen av brännolja bör enligt utredningens åsikt beräknas till 0,7 liter per mil både för personbil och annan bil. Brännoljeåtgången bör alltså för båda slagen av fordon vid en körning av 480 mil beräknas till 336 eller, avrundat, 340 liter, på vilken kvantitet skatten, 32,5 öre per liter, uppgår till 110 kronor 50 öre.

För drift av motorcykel, såväl invalidmotorcykel som annan, synes bensinförbrukningen — brännoljedrivna motorcyklar finnes enligt utredningen ej i handeln — böra beräknas till 0,5 liter per mil. Bensinskattkostnaden vid en körning av 480 mil bör alltså beräknas till  $(240 \times 0,41 =)$  98 kronor 40 öre.

För att ändring av bidragsförfattningen ej skall bli erforderlig i samband med ändring av skattesatserna på bensin eller brännolja anser utredningen att bidragen ej bör angivas i kronor och ören. I stället bör stadgas, att bidragen för helt år räknat för bilar skall utgå med belopp motsvarande skatten på 480 liter bensin respektive 340 liter brännolja. Utredningen uttalar sig vidare för att nämnda bidrag av praktiska skäl bör utgå i hela tiotal kronor. Därvid bör enligt utredningen iakttagas att bidragsbeloppen, där entalet kronor överstiger fyra, avrundas uppåt och, där entalet kronor understiger fem, avrundas nedåt till närmaste hela tiotal kronor. Vad beträffar motorcyklar förordar utredningen, att bidrag för helt år räknat skall utgå med hälften av det till ägare av bensindriven bil för helt år utgående bidraget.

Bidragen synes enligt utredningen böra utgå för kalenderår i efterskott. För de fall där den vanföre icke innehåft sitt motorfordon under hela kalenderåret anser utredningen lämpligen böra gälla, att bidrag skall utgå

såsom för helt kalenderår, om fordonet innehafts under mer än halva kalenderåret, samt med hälften av årsbidraget, om fordonet innehafts under kortare tid, dock minst två månader. Har fordonet innehafts under kortare tid än två månader, bör bidrag ej utgå.

Utredningens förslag rörande bidragsbeloppens bestämmande innebär, med nuvarande beskattning av bensin och brännolja, att bidrag skall utgå enligt följande sammanställning.

Fordonet har under kalenderåret innehafts	Bidrag för		
	bensin-driven bil	brännolje-driven bil	motorcykel
mer än 6 månader .....	200:—	110:—	100:—
2—6 månader .....	100:—	55:—	50:—
mindre än 2 månader .....	—	—	—

För det fall att en ändrad skattesats på bensin eller brännolja skulle träda i kraft vid annan tidpunkt än den 1 januari, bör enligt utredningens åsikt bidragsbeloppet för hela det kalenderår, varunder den ändrade skattesatsen trätt i kraft, bestämmas på grundval av en proportionell fördelning av kvantiteterna bensin eller brännolja på de perioder, under vilka de olika skattesatserna gällt. Till dem som innehaft sitt fordon endast under två—sex månader av kalenderåret synes bidrag emellertid av praktiska skäl böra utgå med hälften av årsbidraget, oavsett hur den tid de innehaft sitt fordon fördelar sig på perioderna med högre och lägre skattesats. Under förutsättning att skillnaden mellan de olika skattesatserna icke är väsentlig, medför en dylik regel ej några ur rättvisesynpunkt stötande konsekvenser, uttalar utredningen.

#### Handläggningen av bidragsärenden

Utredningen framhåller att med det föreslagna bidragssystemet följer, att prövningen av bidragsansökningar helt och hållet blir av formell karaktär. Prövningen går således uteslutande ut på att konstatera, huruvida sökanden under viss tid varit i bilregister antecknad såsom ägare av motorcykel, som varit frikallad från skatteplikt enligt automobilskatteförordningen, eller av motorfordon, för vilket befrielse från dylik skatteplikt åtnjutits. Behov av central handläggning för vinnande av enhetlig tillämpning av bidragsbestämmelserna föreligger således ej. Vid sådant förhållande anser utredningen lämpligt, att prövningen av ansökningar och utbetalningen av bidrag sker hos de myndigheter, hos vilka bilregister föres, d. v. s. hos länsstyrelserna.

Ansökning om bidrag bör i enlighet med det anförda göras hos den länsstyrelse, i vars bilregister sökanden varit antecknad såsom ägare av motorfordon under den tid, för vilken bidrag skall utgå. För det fall att någon under nämnda tid varit antecknad såsom ägare av motorfordon i bilregister

hos flera än en länsstyrelse, bör, anför utredningen, ansökning om bidrag göras hos den länsstyrelse, i vars bilregister han senast varit antecknad såsom ägare av motorfordon. På denna länsstyrelse bör ankomma att — sedan utredning verkstälts rörande den sammanlagda tid, för vilken bidrag skall utgå — till sökanden utbetala hela det honom tillkommande bidraget.

Bidragsansökning bör enligt utredningens mening göras inom viss ej alltför lång tid efter utgången av kalenderåret. Utredningen finner lämpligt att ansökning skall göras inom en månad efter kalenderårets utgång. Den bör göras skriftligen och innehålla uppgift om sökandes fullständiga namn, yrke, hemvist och postadress. Vidare bör ansökningen innehålla uppgift om det eller de registreringsnummer, som varit tilldelade sökanden tillhörigt motorfordon under den tid, för vilken bidrag skall utgå.

### **Bidragskostnaderna**

Utredningen föreslår att bidrag första gången skall utgå år 1961 och avse år 1960. Bidragsutgifterna antages av utredningen under år 1961 uppgå till inemot 1 miljon kronor och under de närmast därpå följande åren till drygt nämnda belopp årligen. Därvid har utredningen utgått från att antalet fall av befrielse från fordonsskatt — i enlighet med den förut berörda, av invalidfordonsutredningen verkställda beräkningen — år 1961 stigit till 6 000, fördelade med 4 500 på bilar och 1 500 på motorcyklar.

Utredningen utgår från att ett ställningstagande till frågan om finansieringen av bidragen ligger utanför utredningsuppdraget och nämner därför allenast de två alternativ, som enligt utredningens mening finnes. Det ena innebär att bidragen helt finansieras med allmänna budgetmedel, medan enligt det andra den del av bidragskostnaderna, som utgör ersättning för allmän energiskatt, finansieras med allmänna budgetmedel och återstoden med fordonsskattemedel.

## **IV. Remissyttrandena**

### **Allmänna synpunkter**

Betydelsen av det framlagda förslaget understrykes särskilt av pensionsstyrelsen, arbetsmarknadsstyrelsen och medicinalstyrelsen. Vid remissbehandlingen har även i övrigt från flera håll uttalats tillfredsställelse med utredningens förslag, som anses väl avvägt och lätt att tillämpa. Förslaget tillstyrkes också eller lämnas — bortsett från ett fåtal påpekanden i vissa särskilda hänseenden — utan erinran av så gott som alla remissinstanser.

I några yttranden framföres, såsom nyss antytts, vissa erinringar mot utredningens förslag. Ett par länsstyrelser ifrågasätter sålunda huruvida icke en prövning av det ekonomiska behovet av bidrag bör äga rum. En vidgning av kretsen av bidragsberättigade utöver vad utredningen föreslagit föres också på tal från länsstyrelsehåll. Mot vissa detaljer i förslaget har dessutom

enstaka invändningar gjorts. Förslagets karaktär av provisorium betonas särskilt i flera yttranden.

Beträffande de allmänna synpunkter, som pensionsstyrelsen, arbetsmarknadsstyrelsen och medicinalstyrelsen lagt på förslaget, kan nämnas följande.

*Pensionsstyrelsen* erinrar om att styrelsen genom sin bidragsverksamhet med avseende å motorfordon för invalider har en ingående kännedom om och erfarenhet av därmed sammanhängande frågor. Det synes styrelsen vara av största betydelse för invalider att bensinskattelättnader införes så att fler personer av denna kategori än som nu är fallet får råd icke bara att inköpa en bil utan även att utnyttja densamma utan alltför höga driftskostnader. Ur rehabiliteringssynpunkt är bensinskattelättnader sålunda, anför styrelsen, ett värdefullt led i strävandena att förbättra invalidens utkomst- och försörjningsmöjligheter och därigenom underlätta hans återanpassning till förvärvslivet.

*Arbetsmarknadsstyrelsen* uttalar att styrelsen, med utgångspunkt från erfarenheterna av den arbetsvårdande verksamheten, vill kraftigt understryka betydelsen av föreslagna skattelättnader. Styrelsen anför vidare.

För bl. a. rörelsehindrade utgör ett fortskaffningsmedel i form av ett motorfordon ofta en avgörande förutsättning för förvärvsverksamhet. Sedan länge lämnar samhället även bidrag till anskaffningskostnader för invalidfordon. Vid prövning av bidragsfrågan uppkommer emellertid ofta problem angående den handikappades möjligheter att inom ramen för sina inkomster svara för driftskostnaderna. Befrielse från bensinskatt skulle innebära ett önskvärt förbilligande av dessa kostnader och därmed öka de handikappades möjligheter att i förvärvslivet utnyttja invalidfordon. Med hänsyn härtill ansluter sig styrelsen helt till utredningens förslag till bensinskattelättnader för invalider.

*Medicinalstyrelsen* anlägger samma synpunkter som pensionsstyrelsen och arbetsmarknadsstyrelsen på behovet av lättnader i drivmedelsbeskattningen för invalider. Medicinalstyrelsen finner det angeläget att ett bidrag lämnas som i flertalet fall utgör en skälig ersättning för driftskostnaderna vid användning av fordonet i direkt anslutning till och i mera medelbart samband med den vanföres förvärvsverksamhet eller utbildning.

Utredningens förslag avstyrkes av *länsstyrelsen i Blekinge län*. Länsstyrelsen hänvisar till att höggradigt vanför person, som ej kan begagna sig av kollektivt transportmedel, enligt taxeringsanvisningarna äger göra visst avdrag för bilkostnad i sin allmänna självdeklaration. Vill man att invalider, som är befriade från skyldighet att utge fordonsskatt, skall erhålla täckning för större del av bilkostnaden än övriga avdragsberättigade invalider, synes detta resultat enligt länsstyrelsens mening enklast kunna uppnås genom utvidgning av denna invalidgrupps rätt att i självdeklaration göra avdrag för bilkostnader. Länsstyrelsen anser att ett sådant system är att föredraga framför det föreslagna.

*Länsstyrelsen i Uppsala län* uttalar en viss tveksamhet inför utredningens förslag. Länsstyrelsen har visserligen ingen erinran mot förslaget tekniska uppläggning men vill ifrågasätta om den föreslagna lagstiftningen utgör en lämplig väg att stödja invaliderna. Bidragssystemet är enligt länsstyrelsens mening knappast ägnat att ge rättvisa; ett ökat stöd åt de invalidiserade synes böra övervägas i vidare sammanhang.

#### **Kretsen av skattelättnadsberättigade**

Till utredningens ställningstagande i fråga om kretsen av dem som bör åtnjuta lättnader ansluter sig det övervägande flertalet remissinstanser. I åtskilliga yttranden betonas därvid det nära samband som föreligger mellan frågan om lättnader i drivmedelsbeskattningen för invalider och spörsmålet om befrielse från fordonsskatt för invaliders motorfordon. Vissa erinringar mot utredningens förslag i förevarande del framställes dock av länsstyrelserna i Stockholms, Jönköpings, Göteborgs och Bohus samt Älvsborgs län.

*Länsstyrelsen i Stockholms län* ifrågasätter, huruvida bidrag bör utgå till sådana invalider, för vilka bidraget ur ekonomisk synpunkt ej spelar någon roll. Länsstyrelsen framhåller, att samhället i sådana fall genom arbetsvårdande insatser redan kan ha medverkat till att invalidens inkomster tillåter belastningen av en bils hela driftskostnader. Likaså föreligger givetvis fall, anför länsstyrelsen, där invaliden utan ekonomisk olägenhet redan från början kan bära nuvarande driftskostnader. Om hänsyn skall tagas till dylika omständigheter, synes bidrag böra utgå endast till sådana invalider, vilkas beskattningsbara inkomst ej överstiger visst belopp. Vid en sådan ordning bör, anför länsstyrelsen, till ansökan om bidrag fogas bestyrkt avskrift av debetsedel å slutlig skatt enligt senaste årets taxering. Då detta system emellertid innebär ett visst merarbete och måhända även andra omständigheter bör uppmärksammas vid en behovsprövning, vill länsstyrelsen icke förorda en sådan.

Även *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* ställer sig tveksam till lämpligheten av att bidrag utgår utan behovsprövning. Att så sker finner länsstyrelsen visserligen värdefullt från den synpunkten, att ansökningar om bidrag kan behandlas utan omgång och med ringa arbetsinsats. Länsstyrelsen anser emellertid att det kan ifrågasättas, om det överhuvud taget är sunt att lämna understöd utan avseende å vederbörandes ekonomiska förhållanden. Länsstyrelsen anser att det också kan ifrågasättas, om det är rättvist i förhållande till invalider, som saknar motorfordon, att lämna understöd enbart till dem, som äger sådana fordon.

*Länsstyrelsen i Jönköpings län* erinrar om att utredningens förslag är avsett att utgöra ett provisorium för att vid sidan av befrielse från fordonsskatt möjliggöra förflyttningshjälp åt invalider, som är motorfordonsägare. Mot förslaget utformning för att åstadkomma ekonomiskt stöd till en sålunda begränsad krets av invalider har länsstyrelsen icke någon erinran. Länsstyrelsen fortsätter.

Emellertid torde det förhålla sig så, att förflyttningshjälp kan vara befogad jämväl åt invalider, ofta med höggradig invaliditet, som av skilda anledningar icke är ägare till motorfordon. Dessa invalider kan för sin förflyttning vara hänvisade till annat än eget motorfordon, exempelvis drosk-bil. Även denna kategori invalider bör beredas någon form av bidrag. Ett rättvisare system för bidragsgivningen torde vara, att denna görs beroende icke enbart av innehavet av motorfordon utan över huvud av behovet av förflyttning med fordon i vederbörandes förvärvsverksamhet eller för utbildning. Länsstyrelsen anser att det snarast möjligt bör utredas i vad mån förutsättningar finns för en i fråga om kretsen av mottagare sålunda vidgad förflyttningshjälp.

*Länsstyrelsen i Älvsborgs län* vill rent principiellt ifrågasätta, huruvida det kan anses riktigt att införa ett system med bidrag till invalider, där bidraget är bundet till innehav av motorfordon, samt anför härutinnan vidare.

Det torde finnas åtskilliga invalider, vilkas ekonomiska ställning icke tillåter dem att anskaffa bil eller motorcykel men vilkas vanförhet är lika höggradig och vilkas behov av motorfordon för förvärvsverksamhet eller utbildning är lika stort som de invaliders, vilka enligt utredningens förslag skall erhålla bidrag till sina bensinkostnader. Det förtjänar därför, enligt länsstyrelsens mening, övervägas, om man inte i stället bör skapa en bidragsform, som lämnar samtliga höggradigt vanföra personer, som behöver anlita transportmedel för färd till och från arbetsplats eller utbildningsanstalt, ekonomisk hjälp till kostnaderna för dylika resor.

*Den vanföras riksförbund* har — mot bakgrunden av att det är fråga om provisoriska skattelättnadsbestämmelser — intet att erinra mot utredningens synpunkter beträffande kretsen av skattelättnadsberättigade. Förbundet vill emellertid understryka angelägenheten av att man vid de fortsatta övervägandena beaktar att även icke yrkesverksamma vanföra med behov av motorfordon för sin förflyttning bör bli bidragsberättigade.

### Skattelättnadernas form och omfattning

Utredningens förslag att skattelättnader skall beredas de berättigade i form av direkta bidrag har, på sätt nyss angivits, föranlett erinran allenast från länsstyrelserna i Uppsala och Blekinge län. I övrigt har remissinstanserna anslutit sig till den föreslagna bidragsformen.

Några egentliga erinringar mot utredningens förslag i fråga om den körsträcka, som bör ligga till grund för bidragsberäkningen, förekommer ej i remissyttrandena. Såsom nyss berörts, betonar man i flera yttranden, att förslaget är väl avvägt och lätt att tillämpa. Några remissinstanser anför dock vissa synpunkter på beräkningen av körsträckan.

*Statskontoret* anser sålunda, att det statistiska materialet rörande invalidernas användning av sina motorfordon företer vissa brister — slutsatserna rörande genomsnittliga årliga körsträckor synes statskontoret draga på osäkra grunder — och uttalar därför tvekan om lämpligheten av att utan ytterligare undersökningar vidtaga åtgärder för en skattelättnad. Med hänsyn till att utredningens förslag endast är avsett som ett provisorium, vill

ämbetsverket emellertid inte motsätta sig att lättnader införes enligt de i promemorian uppdragna riktlinjerna.

Även *medicinalstyrelsen* finner att den utredning, som ligger till grund för den i promemorian angivna genomsnittliga körsträckan, är otillräcklig för ett mera definitivt ställningstagande. Som emellertid endast ett provisorium åsyftas, anser sig *medicinalstyrelsen* kunna tillstyrka att bidragsgränsen drages vid 480 mil per år. Styrelsen vill emellertid framhålla vikten av att denna gräns höjes, om erfarenheterna skulle ge vid handen att detta är önskvärt.

Med hänsyn till de stora avstånden och den på många håll glesa bebyggelsen i Övre Norrland anser *länsstyrelsen i Västerbottens län*, att det kan ifrågasättas huruvida icke den kvantitet bensen och brännolja, 480 respektive 340 liter, som enligt förslaget skall ligga till grund för beräkningen av bidraget, borde vara något större i denna del av landet. Från denna synpunkt hade det, anför *länsstyrelsen*, varit av intresse att veta om de av utredningen införskaffade uppgifterna rörande körsträckor m. m. genomsnittligt visar några skillnader för olika delar av landet. Då emellertid en differentiering av bidragen av antydd art måste bygga på säker grund för att vara rättvis och det framlagda förslaget endast åsyftar en provisorisk lösning, bör enligt *länsstyrelsens* mening de föreslagna drivmedelskvantiteterna kunna godtagas tills vidare.

*De vanföras riksförbund* anser det vara synnerligen angeläget, att man inte frestas att av kostnadsskäl beräkna ersättningen efter en orimligt snäv förflyttningsskiva för den vanföre. Utredningens förslag att beräkna ersättning även för sådan förflyttning, som står i mera medelbart samband med de vanföras arbete eller utbildning, finner förbundet vara principiellt riktigt. Förbundet anser dock att utredningen varit alltför restriktiv vid uppskattningen av annan lika nödvändig förflyttning.

*De vanföras riksförbund* fortsätter.

Den vanföres körbehov och den därav betingade bensinförbrukningen har i utredningen i huvudsak baserats på invalidens förflyttningsbehov i förvärsarbete eller utbildning. Genom att draga gränsen på detta sätt anser utredningen att det viktigaste behovet av skattelättnader tillgodosetts. Häremot vill förbundet emellertid uttala att det helt enkelt är omöjligt att anlägga en ensidig »näringssynpunkt» på en sådan fråga som en vanför människas förflyttningsbehov. Motorfordonet i den vanföres tjänst bör i princip jämföras med den vanföres övriga tekniska hjälpmedel och därför icke bli föremål för beskattning i någon form. Av administrativa skäl torde det i detta sammanhang dock vara rimligt att man fastställer schablonmässigt framräknade bidrag i stället för att ersätta av den enskilde de facto erlagda skatteavgifter.

Förbundet anser sig i betraktande av förslagets provisoriska karaktär kunna acceptera de framräknade kvantiteterna men vill dock understryka angelägenheten av att man vid de fortsatta övervägandena tar verklig hänsyn till de invaliderades totala förflyttning.

*Svenska vanförevårdens centralkommitté* anser att det framlagda försla-

get har den administrativa enkelhet, som eftersträvats, och därför bör godtagas oaktat den olägenhet, som det innebär att verklig täckning av de individuella kostnaderna i vissa fall ej erhålles.

Centralkommittén anför vidare.

I slutet av år 1959 gjorde centralkommittén en enquête till ca 700 invaliderade motorförare rörande deras invaliditet, utrustning med speciella tekniska hjälpmedel etc. En av frågorna avsåg längden av den sträcka, som under år 1958 körts i samband med förvärvsarbete. Svar har hittills inkommit från ett 500-tal tillfrågade, dock har endast ca 300 relativt fullständiga svar på ovannämnda fråga om körsträcka lämnats. Svaren fördelade sig på följande sätt:

*Antal mil i arbetsutövning för 306 invaliderade motorförare under år 1958*

— 250 mil	19 %	} .....	— 500 mil	50 %
250— 500 »	31 %			
500— 750 »	14 %	} .....	500—1 000 »	31 %
750—1 000 »	17 %			
			1 000—1 500 »	12 %
			1 500—2 000 »	4 %
			2 000—2 500 »	2 %
			2 500—	1 %
				<hr/> 100 %

Således framgår det att närmare 1/3 av samtliga ligger i gruppen, som kör mellan 250—500 mil per år i förvärvsarbete.

Med hänsyn till att uppgifter av denna typ är behäftade med flera osäkerhetsmoment, torde försiktigheten bjuda att desamma inte får utgöra underlag för alltför kategoriska uttalanden. Det synes dock sannolikt, att den dominerande delen av de invaliderade motorförarna har en vägsträcka avseende arbetsutövning, som ligger mellan 250—500 mil per år.

Utredarens uppfattning att 280 mil per år bör beräknas för sträcka till och från arbetsplatsen samt därtill 200 mil för »mera medelbart samband med förvärvsverksamhet eller utbildning» synes välgrundad. Centralkommittén tillstyrker därför, att dessa miltal lägges till grund för bidragsgivningen. Med hänsyn till den osäkerhet, som förklarligt nog dock måste vidlåda även utredningsmannens ställningstagande på denna punkt, synes det för eventuell senare revidering lämpligt att med uppmärksamhet följa utvecklingen.

*Motororganisationernas samarbetsdelegation* finner det lämpligt att en viss bestämd körsträcka lägges till grund för bidragsgivningen. En differentiering skulle bl. a., anför delegationen, kunna äventyra det enkla administrativa förfarande som åstadkommes genom schablonberäkning. Ehuru det förhållandet att en arbetsplats är belägen långt från bostaden kan verka ogynnsamt, har alltid en mindre förmån beretts genom att viss körning i mera medelbart samband med förvärvsverksamheten föreslagits bli bidragsberättigad.

Även i fråga om bidragsbeloppens bestämmande har utredningens förslag godtagits av det övervägande flertalet remissinstanser. I några yttranden har dock avvikande meningar framförts.

*Länsstyrelsen i Stockholms län* erinrar om att befrielse från fordonsskatteplikt grundar sig på en prövning av bl. a. invalidens behov av bil för förvärvsverksamhet eller utbildning. Beslut om skattebefrielse kan emellertid, anför länsstyrelsen, meddelas senare än den dag, då invaliden i bilregistret blev antecknad såsom ägare av fordonet, på grund av att något kvalificerat behov av bil vid den tidpunkten ej förelåg. En hemarbetande invalid kan exempelvis efter en tid få större användning av bil i sin näringsutövning och på grund härav erhålla befrielse från skatteplikt. Av denna anledning synes bidragsgivningen enligt länsstyrelsens åsikt icke böra räknas från dagen för äganderättsanteckning i bilregistret utan från den dag, då skattebefrielse skall inträda. Denna dag bör också anges på vederbörligt bilregisterkort.

*Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* uttalar, att anknytningen av bidraget till den skatt, som lagts på flytande drivmedel, förefaller ganska onödig och att konstruktionen skymmer blicken för bidragets natur. Bidraget är, framhåller länsstyrelsen, att betrakta som understöd och icke som restitution av skatt. Slopas anknytningen till drivmedelsskatten kan bidragsbeloppen direkt anges i författningen.

Statskontoret och tre länsstyrelser är inte tillfredsställda med utredningens förslag i vad det avser bidragsbelopps beräkning i förhållande till längden av den tid vederbörande i bilregistret varit antecknad som fordonsägare.

*Statskontoret* erinrar om att enligt de bestämmelser, som fastställts för restitution av skatt för bensin för jordbruksändamål, som villkor för hel restitution krävs, att bensindriven traktor innehafts hela kalenderåret. Där est traktor innehafts minst halva året, utgår restitution med halva beloppet, medan innehav under kortare tid ej berättigar till restitution. Statskontoret håller före att nu ifrågasatt bidrag lämpligen bör utformas efter nämnda grunder.

Även *länsstyrelsen i Älvsborgs län* anser att i nu ifrågasatt hänseende en annan beräkningsgrund än den föreslagna bör tillämpas samt anför.

Länsstyrelsen föreslår, att bidrag i förevarande fall skall utgå, därest vederbörande under minst nio månader varit i bilregister antecknad såsom ägare, med tre fjärdedelar av vad som skulle ha utgått för helt kalenderår, därest han varit antecknad såsom ägare under minst sex månader, med hälften av beloppet för helt år och, därest han varit antecknad såsom ägare under minst tre månader, med en fjärdedel av beloppet för helt år. Till den, som varit antecknad såsom ägare under kortare tid än tre månader, skulle bidrag icke utgå. Nu nämnda beräkningsgrund skulle för länsstyrelsens del icke innebära något merarbete i jämförelse med utredningens förslag och skulle dessutom ställa sig fördelaktigare ur rättvisesynpunkt.

*Länsstyrelsen i Kopparbergs län* ifrågasätter om icke bidragsbeloppen bör differentieras i större utsträckning än som föreslagits såvitt gäller bidrag till den som endast under viss del av kalenderåret varit ägare av invalidfordon. Bidrag bör enligt länsstyrelsens mening endast utgå för den eller

de kalendermånader fordonet innehafts av ägaren. Länsstyrelsen anser att bidragsrätt därvid lämpligen kan föreligga på motsvarande sätt som gäller i fråga om skatteplikt jämlikt 6 § automobilskatteförordningen.

*Länsstyrelsen i Uppsala län* finner förslaget ur rättvisesynpunkt väl summariskt. Följden av detsamma blir sålunda, anför länsstyrelsen, bl. a. att den som haft fordonet registrerat 2 månader får lika stort bidrag som den som haft det registrerat t. ex. 5 månader och att den som haft fordonet registrerat 12 månader ej får mer än den som haft det registrerat 7 månader. Vidare får den som kört obetydligt samma belopp som den som kört mycket under samma tidsperiod. En som haft fordonet registrerat 7 månader eller mera får sålunda fullt belopp även om han ej kört något alls, medan t. ex. den som kört mycket under 6 månader får hälften av vad den förre får. Dessa ojämnheter, anför länsstyrelsen, hänför sig i huvudsak dock allenast till det år, varunder den vanföre första gången medgivits befrielse från skatteplikt för sitt fordon, medan i fortsättningen ifrågavarande fordon i regel kvarstår i registret hela året utan att reservregistreras.

*Länsstyrelserna i Kronobergs samt Göteborgs och Bohus län* uttalar sig för att bidragen icke bör utgöra skattepliktiga inkomst. Förstnämnda länsstyrelse förordar därjämte, att utredningens författningsförslag kompletteras med uttrycklig föreskrift om skattefrihet.

#### **Handläggningen av bidragsärenden**

Utredningens förslag rörande handläggningen av bidragsärendena har överlag i princip godtagits vid remissbehandlingen. Fördelarna av ett enkelt system för handläggningen har därvid understrukits. I ett par yttranden har ytterligare förenklingar förts på tal.

*Kontrollstyrelsen* ifrågasätter sålunda om icke ansökningsförfarandet kan slopas och bidragen i stället utbetalas av länsstyrelserna på grundval enbart av hos dem befintliga uppgifter om bidragsberättigade invalider.

Även *länsstyrelsen i Älvsborgs län* anser att ansökningsförfarandet kan slopas, enär ansökan är avsedd att innehålla upplysningar av endast formell natur, vilka ändock är tillgängliga för länsstyrelsen. Länsstyrelsen föreslår, att det i stället i förordningen intages en föreskrift om att det skall åligga länsstyrelsen att inom en månad efter utgången av varje kalenderår — efter vederbörlig utredning såvitt angår fordon som under nästföregående kalenderår varit registrerat i mer än ett län — tillställa de personer, som är i vederbörande länsstyrelses bilregister antecknade som ägare av i 1 § förordningen avsett motorfordon, bidrag beräknat efter den tid vederbörande varit i bilregistret sålunda antecknad.

*Riksräkenskapsverket* ifrågasätter huruvida icke den i författningsförslaget intagna bestämmelsen om begränsad ansökningstid bör utgå.

Av motsatt uppfattning är *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län*. Denna länsstyrelse anför, att den föreslagna föreskriften att ansökning om bidrag skall göras skriftligen inom en månad efter kalenderårets utgång synes inne-

bära att ansökan, som inkommer för sent, inte kan upptagas till prövning. Till undvikande av tveksamhet om tolkningen bör emellertid enligt länsstyrelsens mening ett förtydligande göras i författningstexten.

*Länsstyrelsen i Örebro län* förutsätter, att blankett för restitution kommer att tillhandahållas centralt liksom fallet är beträffande restitution av traktorbensin.

*Länsstyrelsen i Södermanlands län* finner angeläget att, därest blanketter av länsstyrelsen skall tillställas de bidragsberättigade, detta kan ske i december månad innan arbetet med debitering av fordonsskatt påbörjas, samt att med behandlingen av inkomna ansökningar får anstå till dess fordonsskattedebiteringen avslutats.

*Länsstyrelsen i Stockholms län* anser, att bidragen av arbetstekniska skäl bör utgå för budgetår, samt anför.

Vid den tidpunkt, då sådana bidragsärenden skall handläggas, pågår arbetet med den ordinarie bilskatteuppbörden. Denna kräver all inom bilregistret tillgänglig personal och dessutom extra personal och pågår intill utgången av juni månad. Till början av året har också förlagts arbetet med ärenden angående restitution av skatt för bensin till jordbrukstraktorer. Dessa arbetsuppgifter jämte det merarbete, som förorsakas av den under våren större registreringsfrekvensen, medför redan nu en alltför stor arbetsbelastning för personalen vid bilregistret. Inarbetandet av den eftersläpning av ärenden, som uppstår vid denna tidpunkt, medhinnes först under senare delen av året. Att förlägga ytterligare uppgifter till en redan alltför arbetstyngd tidsperiod kan icke anses lämpligt. Hänsyn måste för övrigt även tagas till tillgången på lokalutrymmen. Länsstyrelsen vill med hänsyn härtill förorda, att ifrågavarande bidrag skall utgå för budgetårets utgång. Härigenom skulle ärenden rörande ifrågavarande bidrag förläggas till andra halvåret och kunna handläggas under september månad, vilket vore fördelaktigt med hänsyn till de arbetsförhållanden, som för närvarande råder vid länsstyrelsernas bilregister.

*Länsstyrelsen i Jönköpings län*, som enligt vad tidigare anförts uttalat sig för att frågan om en vidgning av kretsen av skattelättnadsberättigade bör utredas, anser att vid en sådan utredning även bör undersökas, huruvida prövningen av ansökningar om bidrag lämpligen kan anknyta till den bidragsgivning åt invalider, som redan nu handhas av pensionsstyrelsen.

*De vanföras riksförbund* finner det icke uteslutet att låta annan myndighet än länsstyrelse bevilja och utbetala bidraget, sedan prövning av ärendet skett av vederbörande länsstyrelse.

### Bidragskostnaderna

Med hänsyn till bidragens sociala karaktär samt till önskvärdheten av att åstadkomma ett så enkelt administrativt förfarande som möjligt är *statskontoret* närmast böjt att föreslå, att ett särskilt förslagsanslag anvisas under femte huvudtiteln för kostnadernas täckande. I sammanhanget framhålles, att 1958 års besparingsutredning vid behandlingen av vägväsendet föreslagit, att systemet med specialdestination på budgeten skulle upptagas till

omprövning, mot vilket förslag statskontoret i avgivet remissyttrande icke funnit anledning till erinran. Emellertid är det här, anför statskontoret, fråga om en provisorisk reglering i avbidan på slutförandet av 1953 års trafikutrednings arbete, varför en omprövning av finansieringsfrågan lär vara att emotse.

*Riksräkenskapsverket* anser att för bidragens bestridande ett särskilt förslagsanslag bör anvisas under riksstatens femte huvudtitel. Då anslagsändamålet har social karaktär, synes enligt ämbetsverkets åsikt någon avräkning icke böra ske mot automobilskattemedlen.

Även *länsstyrelsen i Jönköpings län* är av den åsikten att bidragen såsom en form av socialhjälp i vidsträckt bemärkelse bör finansieras av allmänna budgetmedel.

*1953 års trafikutredning* anser — på i yttrandet anförda skäl — att bidraget till tre fjärdedelar bör avräknas mot automobilskattemedlen.

## V. Departementschefen

Såsom framgått av den tidigare lämnade redogörelsen har man på flera sätt underlättat för invaliderna att hålla sig med motorfordon. Olika former av stöd lämnas såväl av staten som av kommuner, hjälporganisationer och enskilda företag.

En invalid kan sålunda erhålla statligt bidrag till inköp av motorfordon genom pensionsstyrelsen eller arbetsmarknadsstyrelsen eller ur allmänna arvsfonden. Bidrag för anskaffande av motorfordon åt invalid lämnas även av landsting, kommuner, De vanföras riksförbund m. fl. Vidare åtnjuter invalider vissa rabatter dels vid inköp av motorfordon och tillbehör därtill och dels vid försäkring av motorfordon.

Invalidernas motorfordon är därjämte i viss utsträckning fritagna från fordonsskatt enligt 1922 års automobilskatteförordning. Sålunda föreligger automatisk skattefrihet för s. k. invalidmotorcykel. Vidare äger länsstyrelsen under vissa förutsättningar medge befrielse från skatteplikt för motorfordon, som äges av höggradigt vanför person. En förutsättning är därvid att vederbörande för sin huvudsakliga förvärvsverksamhet eller för sin utbildning är varaktigt beroende av fordonet såsom fortskaffningsmedel. Befrielse från fordonsskatt för fordon, som nu nämnts, medför även frihet i förekommande fall från omsättningsskatten å motorfordon enligt 1956 års härom gällande förordning.

Den nu föreliggande frågan om lättnader för invalider beträffande drivmedelsbeskattningen hänger nära samman med spørsmålet om befrielse från fordonsskatt för invaliders motorfordon. Detta spørsmål är icke löst på längre sikt, utan bestämmelserna i ämnet är avsedda att gälla i avvaktan på resultatet av den å 1953 års trafikutredning uppdragna allmänna översynen av vägtrafikens beskattning.

Såsom inledningsvis berörts är också det av särskild utredning nu fram-

lagda förslaget om lättnad vid drivmedelsbeskattningen att anse som ett provisorium.

Utredningens förslag, som framlagts efter samråd med de vanföras organisationer, innebär i korthet att ägare av invalidmotorcykel eller av motorfordon, för vilket — i enlighet med vad nyss anförts — befrielse medgivits från skatteplikt jämligt automobilskatteförordningen, skall erhålla visst årligt bidrag för bensin- eller brännoljekostnader för fordonet. Bidraget skall motsvara skatten på en genomsnittlig mängd drivmedel.

Vid remissbehandlingen har utredningens förslag, såsom jag tidigare redovisat, överlag fått ett gynnsamt mottagande. Angelägenheten av att lättnader i drivmedelsbeskattningen genomföres i enlighet med förslaget har betonats i flera yttranden. Även enligt min mening är det ett starkt önskemål att genom lättnader i nu ifrågavarande hänseende förbättra invalidernas utkomst- och försörjningsmöjligheter och därigenom underlätta deras anpassning till förvärvslivet. Sådana lättnader framstår också som ett naturligt komplement till befrielsen från fordonsskatt. Då det av utredningen framlagda förslaget i allt väsentligt synes väl avvägt, tillstyrker jag att det i princip genomföres. Till vissa jämkningar i förslaget återkommer jag i det följande.

I fråga om kretsen av skattelättnadsberättigade har såsom tidigare nämnts utredningen föreslagit att ägare av motorfordon, vilket på grund av ägarens vanförhet är befriat från fordonsskatteplikt, skall erhålla skattelättnad efter viss norm, lika för alla. Någon prövning av huruvida ekonomiskt behov av lättnaden föreligger skall sålunda icke ske enligt förslaget.

Vid remissbehandlingen har utredningens förslag i denna del i stort sett lämnats utan erinran. Från ett par håll har dock ifrågasatts en vidgning av kretsen av skattelättnadsberättigade till att avse även vanföra, som visserligen ej är ägare av motorfordon men som dock har behov av att anlita transportmedel i förvärvsverksamhet eller för utbildning. Vidare har ett par remissmyndigheter uttalat sig för en prövning av huruvida ekonomiskt behov av den föreslagna skattelättnaden föreligger.

Den av utredningen valda lösningen av frågan om vilka invalider, som skall erhålla skattelättnader, finner jag från flera synpunkter tillfredsställande. Det ter sig sålunda i och för sig naturligt att anknyta skattelättnaden för drivmedel till samma personkrets som erhåller lättnader i fordonsskattningen. En sådan anknytning medger också ett förenklat förfarande genom att den prövning av invaliditetsgraden och förflyttningsbehovet, som sker vid behandlingen av frågor om befrielse från fordonsskatt, utnyttjas även för nu ifrågavarande skattelättnad. Vidare må framhållas att, oaktat enligt förslaget skattelättnaden skall tillgodoföras vederbörande i form av bidrag, det dock är fråga om en restitution av skatt. En naturlig följd härav är att lättnaden — eller restitutionen — kommer allenast dem till del, som betalat motsvarande skattebelopp. Stöd åt invalider, som ej äger motorfor-

don men har behov av att utnyttja transportmedel, bör prövas med utgångspunkt från andra förutsättningar och därmed också i annat sammanhang. Mot bakgrund av det anförda bör enligt min mening ej heller någon prövning ske av det ekonomiska behovet av skattelättnad. Jag förordar sålunda att kretsen av skattelättnadsberättigade bestämmas i enlighet med vad utredningen föreslagit. — Det torde utan särskilt stadgande vara klart att skattebefrielse, som erhållits enligt äldre härom gällande bestämmelser och som fortfarande äger giltighet, medför rätt till bensinskattelättnad.

I förevarande sammanhang vill jag även till behandling upptaga ett spörsmål som i viss mån kan sägas beröra avgränsningen av kretsen av skattelättnadsberättigade. Jag åsyftar det förhållandet att den skattelättnad, varom är fråga, enligt utredningens förslag kommer den som i bilregister varit antecknad som ägare av skattebefriat fordon till del även för tid, varunder han till äventyrs ej innehaft fordonet. En dylik ordning är enligt min mening inte tillfredsställande. Jag förordar därför att författningstexten ges sådan lydelse att, om någon i bilregistret kvarstår som ägare oaktat han t. ex. avhänt sig sitt fordon eller avlidit, bidrag icke skall utgå för tid efter det hans innehav av fordonet upphört.

Som jag tidigare anført föreslår utredningen att till grund för bidragsberäkningen skall läggas en körsträcka av 480 mil om året och att denna körsträcka skall gälla för alla bidragsberättigade. Denna grund för bidragsberäkningen har godtagits av samtliga remissinstanser. Även enligt min mening bör samma körsträcka gälla för alla, och den föreslagna körsträckan synes i och för sig väl avvägd. En differentiering av bidragsbeloppen efter faktisk körd väglängd skulle medföra avsevärda administrativa svårigheter utan att ge några egentliga fördelar. En viss täckning för kostnader för längre körsträckor än som legat till grund för utredningens ställningstagande beredes för övrigt därigenom att i den föreslagna bidragsberättigande väglängden, 480 mil, ingår 200 mil, som icke motsvarar det genomsnittliga behovet av körning till och från arbetsplats eller utbildningsanstalt utan hänför sig till körning i mera medelbart samband med förvärvsverksamhet eller utbildning. Jag tillstyrker sålunda utredningens förslag att en årlig körsträcka av 480 mil bör ligga till grund för bidragsberäkningen.

Bensinförbrukningen per mil har av utredningen beräknats till en liter för bil och en halv liter för motorcykel. För brännoljedriven bil beräknas oljeåtgången till sju tiondels liter per mil. Dessa beräkningar, mot vilka ingen erinran framställts vid remissbehandlingen, anser jag böra godtagas.

I fråga om bidragsbeloppens bestämmande innebär utredningens förslag, såsom framgått av vad jag tidigare anført, att bidrag skall utgå för helt kalenderår med belopp som i fråga om bensin motsvarar skattekostnaderna för 480 liter när det gäller bil och 240 liter när det gäller motorcykel. För brännoljedriven bil skall bidragsbeloppet överensstämma med skattekostnaderna för en till 340 liter avrundad bränslemängd. Med

nuvarande skattesatser — sammanlagt 41 öre per liter för bensin och 32,5 öre per liter för motorbrännolja — blir de ifrågavarande skattekostnaderna 196 kronor 80 öre, 98 kronor 40 öre och 110 kronor 50 öre. Enligt utredningens förslag skall bidragen utgå i hela tiotal kronor, därvid bidragsbeloppet höjes om entalet kronor överstiger fyra och sänkes om detta tal understiger fem. För att ändring av bidragsförfattningen ej skall bli erforderlig vid ändring av skattesatserna på bensin eller brännolja föreslår utredningen, att bidragen i författningen ej skall anges i kronor utan att i stället skall stadgas, att bidragen för helt kalenderår räknat skall utgå med belopp motsvarande skatten på nyss angivna mängder drivmedel.

Vid remissbehandlingen har utredningens förslag i denna del ej mött någon gensaga i vidare mån än att länsstyrelsen i Stockholms län — under hänvisning framför allt till arbetsbelastningen under första hälften av kalenderåret — hemställt att bidragen skall utgå för budgetår.

Till utredningens förslag i vad det avser storleken av bidragsbeloppen för helt år ansluter jag mig. Jag har inte någon erinran mot vad utredningen uttalat om bidragsberäkningen vid ändring i skattesatserna.

Huruvida bidragen utgår för kalenderår eller för budgetår torde för de bidragsberättigade vara utan egentlig betydelse. Däremot kan det — framför allt för de större länsstyrelserna — vara till fördel att handläggningen av bidragsärendena icke sker under tid då arbetsbelastningen för därmed sysselsatt personal redan förut är förhållandevis stor, såsom kan vara fallet då fordonsskatteuppbörden pågår under första hälften av kalenderåret. Jag anser mig därför böra förorda att bidragsbeloppen utgår för budgetår.

Även i ett annat hänseende, som berör frågan om bidragsbeloppens bestämmande, har jag funnit anledning frånga utredningens förslag. Såsom det tidigare anförda torde ge vid handen, skulle med den av utredningen valda begynnelse-tidpunkten för bidragsberäkningen — dagen för äganderättsanteckning i bilregistret — bidrag kunna erhållas för tid innan beslut om befrielse från fordonsskatt meddelats. Så bör givetvis ej vara fallet. Jag förordar därför att bidragsgivningen, såsom länsstyrelsen i Stockholms län föreslagit, skall räknas från den dag befrielse från fordonsskatt inträtt.

Såsom framgått av den tidigare framställningen har utredningen föreslagit att bidrag skall utgå med belopp, beräknat för helt år, därest vederbörande i bilregistret varit antecknad som ägare av fordonet under mer än halva året. Överstiger tiden för anteckning i bilregister två men icke sex månader, anser utredningen att bidrag skall utgå med hälften av beloppet för helt år. Kortare anteckningstid i bilregister än två månader bör enligt utredningens mening ej grunda rätt till bidrag.

Vid remissbehandlingen har utredningens förslag i denna del föranlett erinringar allenast från ett par myndigheter. Statskontoret har — under hänvisning till vad som gäller för restitution av skatt för bensin för jordbruksändamål — uttalat sig för att bidrag med fullt belopp bör utgå allenast om fordonet innehafts helt år samt att innehav under minst halva året bör medföra bidrag med hälften av beloppet för helt år, medan för kortare

tid något bidrag ej bör utgå. Från länsstyrelsehåll har ifrågasatts en längre gående uppdelning av kvalifikationstiderna än vad utredningen föreslagit.

Statskontorets förslag är enligt min mening alltför restriktivt för skattelättnader av det slag, varom är fråga. En längre gående uppdelning än utredningen förordad anser jag ej heller påkallad. Jag finner mig sålunda — i likhet med det övervägande flertalet remissinstanser — böra godtaga de av utredningen föreslagna kvalifikationstiderna.

I utredningens förslag har icke upptagits särskilda bestämmelser med avseende å det fall att den vanföre bytt fordon under bidragsåret, t. ex. övergått från motorcykel till bil. Jag förordar att för sådant fall skall gälla, att årsbidraget beräknas som om det sista fordonet innehafts hela tiden.

Utredningen har föreslagit att *handläggningen av bidragsärendena* skall ankomma på länsstyrelserna. Detta förslag har genomgående tillstyrkts av remissmyndigheterna. Såsom framgått av vad jag tidigare anfört anser även jag, att handläggningen bör anförtros åt länsstyrelserna.

Vid remissbehandlingen har ett par myndigheter ifrågasatt, huruvida icke det av utredningen förordade ansökningsförfarandet kan undvaras. Ett slopande därav skulle givetvis innebära en ytterligare förenkling. Bidrag bör emellertid, i enlighet med vad jag tidigare anfört, icke utgå för längre tid än vederbörande innehaft fordonet, även om han varit i bilregister antecknad som ägare under längre tid. Det är därför enligt min mening ofrånkomligt att ha någon form av kontroll. En viss kontroll kan ernås redan genom ett ansökningsförfarande, särskilt därest i ansöknungen uppgift skall lämnas om den tid varunder fordonet innehafts. I fråga om kontrollverksamheten i övrigt vill jag framhålla att denna bör inskränkas till fall, där särskild anledning till kontroll föreligger. Dessa fall torde bli fåtaliga. Jag förordar sålunda, att bidrag skall utgå först efter ansökan samt att i ansökan — utöver vad utredningen föreslagit — även skall angivas den tid varunder vederbörande innehaft fordonet.

Utredningen har, såsom tidigare nämnts, föreslagit att ansökan om bidrag skall göras inom en månad efter kalenderårets utgång. Med den av mig förordade lösningen — att bidrag skall utgå för budgetår — synes ansökningstiden böra bestämmas till förslagsvis tre månader från budgetårets utgång.

Ett par länsstyrelser har förordat att de lämnade bidragen icke skall anses som *skattepliktiga inkomst*. Jag delar denna uppfattning. Bidragen är avsedda att täcka den fördyring av levnadsomkostnaderna, som är en följd av invaliditeten, och utgår för att underlätta invalidernas anpassning till förvärvslivet. Bidragen är sålunda i viss mån likställda med de omskolningsbidrag till partiellt arbetsföra, som enligt särskild bestämmelse i anvisningarna till 19 § kommunalskattelagen är undantagna från beskattning. Föreskrift om skattefrihet för nu ifrågavarande bidrag bör meddelas i anvisningarna till nämnda lagrum.

I vissa fall äger vederbörande vid taxeringen rätt till avdrag för rese-

kostnader. Anledning att, såsom en följd av den föreslagna skattefriheten, begränsa denna avdragsrätt synes med hänsyn till bidragens art inte föreligga.

Bidragsförordningen bör träda i kraft den 1 juli 1961 och bidrag första gången utgå för bidragsåret den 1 juli 1960—den 30 juni 1961. Ett genomförande av det framlagda förslaget kan beräknas medföra en årlig kostnad för statsverket av omkring 1 000 000 kronor. Med hänsyn till den föreslagna tidpunkten för ikraftträdandet torde ställning icke nu behöva tagas till frågan om den budgetmässiga redovisningen av nämnda kostnad.

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

- 1) *förordning om bidrag till vanföra ägare av motorfordon; samt*
- 2) *lag om ändrad lydelse av anvisningarna till 19 § kommunalskattelagen den 28 september 1928 (nr 370).*

Med framhållande av att det inte torde vara något att erinra mot att propositionen av riksdagen behandlas senare än under innevarande vårsession hemställer jag, att nämnda författningsförslag måtte genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

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

Ur protokollet:

*Ragnar Sohlman*

**Utredningens förslag**  
till  
**förordning om bidrag till vissa vanföra ägare av motorfordon**

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

Ägare av motorfordon, vilket jämlikt 2 § första stycket c) förordningen den 2 juni 1922 om automobils katt är frikallat från skatteplikt eller för vilket befrielse från skatteplikt medgivits enligt 2 § andra stycket förordningen, är berättigad till bidrag i enlighet med vad i denna förordning sägs.

2 §.

Ärenden rörande bidrag handläggas av länsstyrelserna.

3 §.

Bidrag utgår årligen, efter ansökan, till den som varit i bilregister antecknad såsom ägare av i 1 § avsett motorfordon minst två månader av nästföregående kalenderår.

4 §.

Till ägare av person- eller lastbil utgår bidrag för helt kalenderår räknat med belopp motsvarande den skatt, som under det kalenderår bidraget avser belöpte på

480 liter bensin, då fråga är om bensindrivet fordon, och  
340 liter brännolja, då fråga är om brännoljedrivet fordon. Bidragen skola utgå i hela tiotal kronor, därvid iakttages att bidragsbeloppen, där entalet kronor överstiger fyra, avrundas uppåt och, där entalet kronor understiger fem, avrundas nedåt till närmaste hela tiotal kronor.

Till ägare av motorcykel utgår bidrag för helt kalenderår räknat med hälften av det till ägare av bensindriven person- eller lastbil för helt kalenderår utgående bidraget.

5 §.

Har någon varit i bilregister antecknad såsom ägare av i 1 § avsett motorfordon allenast under viss del av nästföregående kalenderår ej understigande två månader, utgår bidrag till honom såsom för helt kalenderår, om han varit antecknad såsom ägare av dylikt fordon under mer än halva kalenderåret, men eljest med hälften av vad som skulle ha utgått till honom för helt kalenderår.

6 §.

Ansökning om bidrag skall göras hos den länsstyrelse, i vars bilregister sökanden under den tid ansökningen avser varit antecknad såsom ägare av i 1 § avsett motorfordon. Har någon under nämnda tid varit antecknad såsom ägare av dylikt motorfordon i bilregister hos flera än en länsstyrelse, skall han göra ansökning om bidrag hos den länsstyrelse, i vars bilregister han senast varit antecknad såsom ägare av dylikt fordon.

Ansökning om bidrag skall göras skriftligen inom en månad efter kalenderårets utgång och skall innehålla uppgift om:

*dels* sökandens fullständiga namn, yrke, hemvist och postadress;

*dels* den tid och det slag av motorfordon ansökningen avser;

*dels* ock det eller de registreringsnummer, som varit tilldelade sökanden tillhörigt, i 1 § avsett motorfordon under den tid ansökningen avser.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1961.

Bidrag enligt förordningen skall utgå jämväl till den som enligt övergångsbestämmelserna till förordningen den 15 maj 1959 angående ändrad lydelse av 2 § förordningen den 2 juni 1922 (nr 260) om automobils katt medgivits befrielse från skatteplikt för personbil med stöd av 2 § andra stycket förordningen om automobils katt i dess lydelse före den 1 januari 1960.

Bidrag enligt förordningen skall första gången utgå för år 1960.

---