

Regeringens proposition

1984/85: 45

om vissa ekonomisk-politiska åtgärder, m. m.

beslutad den 23 oktober 1984.

Regeringen förelägger riksdagen vad som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll för de åtgärder och de ändamål som framgår av föredragandenas hemställan.

På regeringens vägnar

OLOF PALME

KJELL-OLOF FELDT

Propositionens huvudsakliga innehåll

I syfte att stärka statsbudgeten och motverka att bytesbalansen försämrats nästa år bör ett antal åtgärder vidtas som snabbt ger samhällsekonomiska och statsfinansiella effekter.

I propositionen föreslås därför att skatten på bensin höjs med 50 öre per liter den 1 december 1984 och, som en följd därav, att kilometerskatten höjs den 1 mars 1985. En särskild lagerskatt skall utgå på den beskattade bensin som finns i lager den 1 december 1984. Kompensationen till glesbygdsbilisterna i form av nedsatt fordonsskatt höjs från 120 till 200 kr. per år.

Elskatten föreslås höjas med 2 öre per kwh. Reseskatten föreslås höjas med 50 kr.

I propositionen föreslås att ytterligare 1 750 milj. kr. anslås till sysselsättningsskapande åtgärder för innevarande budgetår. En ny form av skyddad sysselsättning föreslås införd för sådana personer hos offentliga arbetsgivare som har socialmedicinskt arbetshandikapp och som nu i praktiken har permanenta beredskapsarbeten. Vidare föreslås förenklade regler för beslut om kommunala beredskapsarbeten samt inrättandet av ett kommunalt rekryteringsstöd för långtidsarbetslösa. Propositionen behandlar också frågan om en försöksverksamhet med samordnade insatser mellan AMS och Stockholms kommun avseende långtidsarbetslösa personer. En försöksverksamhet med ny säsongstyrning av byggnadsverksamheten föreslås.

Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1984-10-23

Närvarande: statsministern Palme, ordförande, och statsråden I. Carlsson, Lundkvist, Feldt, Sigurdson, Gustafsson, Leijon, Hjelm-Wallén, Petersson, Andersson, Boström, Bodström, Göransson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Holmberg, Hellström, Thunborg, Wickbom

Föredragande: statsråden Feldt och Leijon

Proposition om vissa ekonomisk-politiska åtgärder, m. m.

Statsrådet Feldt anför:

1 De långsiktiga kraven på den ekonomiska politiken

Regeringen har nyligen beslutat att till riksdagen överlämna en proposition om riktlinjer för den ekonomiska politiken på medellång sikt (prop. 1984/85:40) mot bakgrund av 1984 års långtidsutredning (SOU 1984:4). I denna proposition redogörs för den ekonomiska politik regeringen anser bör föras de närmaste åren för att uppnå balans i den svenska ekonomin mot slutet av 1980-talet.

I slutet av 1970-talet stod det klart att den svenska ekonomins långsiktiga expansionsmöjligheter begränsades av näringslivets dåliga konkurrenskraft och av de finansiella obalanserna i statsbudget och utrikesbetalningar. Produktionsutvecklingen hade sedan mitten av 1970-talet varit svag, särskilt i industrin. Den offentliga sektorns finansiella sparande hade försämrats med ca 10 % av BNP över en tioårsperiod. Främst avspeglade denna försämring statens ökade budgetunderskott. Bytesbalansen uppvisade sedan mitten av 1970-talet ett permanent och betydande underskott.

Den nuvarande regeringen har mot denna bakgrund fört en ekonomisk politik som syftar till att förena en ökning av produktionsnivån med en förbättring av bytesbalansen och härigenom lägga grunden för en långsiktig expansion av sysselsättning och investeringar. Det första steget i denna krispolitik togs i oktober 1982 genom devalveringen av den svenska kronan med 16 % kombinerad med ett omfattande investeringsprogram och utökade arbetsmarknadspolitiska insatser. Regeringen har vidare fört en stram finanspolitik i syfte att begränsa budgetunderskottet och dämpa den in-

hemska efterfrågan. Även penningpolitiken har skärpts i betydande grad. En rad fördelningspolitiska åtgärder har vidtagits i syfte att fördela krispolitikens bördor mera rättvist.

Genom devalveringen har de svenska företagens konkurrenskraft kraftigt förstärkts. Denna förbättring av konkurrenskraften har haft mycket gynnsamma effekter. Lönsamheten i främst den konkurrensutsatta sektorn har höjts avsevärt. Industriproduktionen och industriinvesteringarna ökar. Sysselsättningsläget har förbättrats och arbetslösheten reducerats. Underskottet i den offentliga sektorns finanser har minskat och bytesbalansen har närmat sig jämvikt.

För att denna gynnsamma utveckling skall fortsätta även på längre sikt och för att det skall vara möjligt att åstadkomma en hållbar förbättring av reallönerna krävs att inflationen dämpas kraftigt och att underskottet i statsbudgeten ytterligare reduceras.

Långtidsutredningen har visat att låga pris- och löneökningar är nödvändiga för att bevara konkurrenskraften och få till stånd en stark och stabil tillväxt som på sikt kan trygga sysselsättningen. Erfarenheter från flera länder visar att en varaktig dämpning av inflationen är avgörande för att devalveringar skall bli framgångsrika. Även av fördelningspolitiska skäl är det nödvändigt att kraftigt nedbringa inflationen.

Regeringen har antagit som mål att nedbringa inflationen till nivån 3 % under loppet av 1985. Detta förutsätter bl. a. att de totala lönekostnadsökningarna 1985 begränsas till 5 %. Även på längre sikt bör strävan vara att hålla inflationen på en mycket låg nivå.

En stor del av resursökningen under återstoden av 1980-talet måste användas för ökad kapitalbildning och nettoexport. Investeringarna måste öka kraftigt. Särskilt gäller det i industrin och för delar av den privata tjänstesektorn. Exporten behöver öka snabbare än importen för att uppnå ett visst överskott i bytesbalansen. Utrymmet för konsumtionsökningar kommer därför att vara begränsat.

Möjligheterna att förena en stark tillväxt med en förbättring av den externa balansen underlättas av om efterfrågetillväxten blir balanserad. Nettoexporten och investeringarna bör svara för en väsentlig del av tillväxten. Även privat och offentlig konsumtion bör emellertid lämna positiva bidrag till efterfrågeutvecklingen. För att en sådan konsumtionsökning skall kunna förenas med jämvikt i bytesbalansen krävs en lägre inflation.

2 Hittills uppnådda resultat

Den förda ekonomiska politiken har haft gynnsamma effekter i flera avseenden. Tillväxten har varit god i den svenska ekonomin. BNP-ökningen uppgår till 2–3 % både 1983 och 1984. Industriproduktionen har sedan

andra kvartalet 1982 ökat med 12 % att jämföra med endast 1 % för Västeuropa i genomsnitt.

Konkurrenskraftsförbättringen till följd av devalveringen hösten 1982 har i kombination med en förbättrad tillväxt i industriländerna medfört en betydande återhämtning av den svenska varuexporten. Från första halvåret 1982 till första halvåret 1984 beräknas den totala exportvolymen ha ökat med 22,5 %. Denna utveckling kontrasterar skarpt mot perioden dessförinnan. Från första halvåret 1979 till första halvåret 1982 ökade sålunda varuexporten med endast ca 4 %.

Den kraftiga produktionsutvecklingen och den ökade lönsamheten har medfört en förbättring av investeringskonjunkturen. Nedgången i de totala investeringarna de första åren på 1980-talet – mellan 1980 och 1982 minskade de med sammanlagt ca 7 % – bröts 1983 då investeringsvolymen var oförändrad. 1984 har de totala investeringarna ökat med 4,5 %. Inom industrin sjönk investeringarna med ca 25 % mellan 1980 och 1982. Under 1983 och 1984 väntas investeringarna komma att öka med sammanlagt ca 20 %.

Läget på arbetsmarknaden har förbättrats. Den totala sysselsättningen, som sjönk under de första åren på 1980-talet ökade med 100 000 mellan tredje kvartalet 1982 och 1984.

Industriysselsättningen sjönk med närmare 100 000 personer under början av 1980-talet. Sedan 1982 har industriysselsättningen ökat med 20 000 personer. Antalet lediga platser har ökat och antalet varsel om personalinskränkningar har minskat.

Arbetslösheten, som nådde en topp i mitten av 1983, har därefter reducerats med motsvarande 35 000–40 000 personer. Till denna utveckling har bidragit de ungdomslag och det rekryteringsstöd som införts 1984.

Den finansiella balansen i den svenska ekonomin har förbättrats avsevärt mellan 1982 och 1984. Det statliga budgetunderskottet har reducerats i betydande grad. Som en följd härav har den offentliga sektorns finansiella underskott reducerats från 6,4 % av BNP 1982 till 3,5 % 1984. Detta är en påtaglig framgång i arbetet på att återupprätta balans i den svenska ekonomin och kontrasterar påtagligt mot utvecklingen mellan 1976 och 1982, när den offentliga sektorns finansiella sparande försämrades med 11 1/2 procentenheter mätt som andel av BNP.

Bytesbalansen har också förbättrats kraftigt. Den uppvisade ett underskott på 22,5 miljarder kr. 1982. Nu aktuella bedömningar tyder på att balans skulle uppnås i år.

Lönsamheten i näringslivet har stigit påtagligt. Driftsöverskottets andel av förädlingsvärdet i industrin har 1983 och 1984 återställts till de nivåer som gällde under 1960-talet. Räntabiliteten i industrin har ökat väsentligt.

De hittills uppnådda resultaten av den ekonomiska politik regeringen har fört är således goda. Produktionstillväxten har varit snabb och haft en klar

inriktning på export och investeringar, sysselsättningen har förbättrats och de finansiella obalanserna reducerats.

Den utveckling jag nyss har beskrivit svarar väl mot vad som krävs för att på längre sikt nå balans i den svenska ekonomin. Expansionen har en klar inriktning på export och investeringar. Både den privata och den offentliga konsumtionen utvecklas däremot långsammare. Samtidigt sker detta inom ramen för en total produktionsökning på 2-3% per år. Kan denna tillväxttakt upprätthållas kommer sysselsättningsläget att kunna förbättras ytterligare.

Trots uppsvinget i den svenska ekonomin sedan 1982 har inflationen avtagit från ca 10% under loppet av 1982 till 7,7% från september 1983 till september 1984. Denna nedgång i inflationen motsvarar emellertid inte de mål regeringen uppställt för inflationsbekämpningen i syfte att trygga sysselsättningen. Våren 1983 antog regeringen som mål att nedbringa inflationen till nivån 4% under loppet av 1984. En rad åtgärder har vidtagits för att understödja antiinflationpolitiken. Bl.a. har en omläggning av penningpolitiken tillsammans med en stramare budgetpolitik inneburit att likviditetsökningen har kunnat dämpas påtagligt. Vidare har åtgärder vidtagits för att minska förekomsten av indexbindningar och annan automatik inte minst för en rad offentliga utgifter, samt för att eliminera flaskhalsar och andra stelheter på olika marknader.

En viktig förutsättning för att nå inflationsmålet var emellertid att löne-kostnadsstegringarna begränsades till 6% 1984. Såvitt man nu kan bedöma kommer dock lönekostnadsökningarna i år att uppgå till ca 8%. Det blir därför inte möjligt att nedbringa inflationen till 4% i år.

Både priser och löner ökar i år något snabbare i Sverige än i våra viktigaste konkrentländer. Det innebär att de svenska företagen förlorat en del av den konkurrenskraftsförstärkning som uppnåddes i samband med devalveringen. En sådan utveckling leder, om den fortgår, till att den hittillsvarande positiva utvecklingen bryts och att obalanserna i den svenska ekonomin på nytt ökar. Detta accentuerar kravet på att pris- och löneökningarna nästa år dämpas påtagligt.

3 Utsikterna inför 1985

Konjunkturinstitutet har i sin nyligen publicerade höstrapport redovisat sin bedömning av den ekonomiska utvecklingen i Sverige under 1985 med hittills gällande förutsättningar för den ekonomiska politiken.

Den privata konsumtionen väntas enligt konjunkturinstitutet bli en expansiv faktor i ekonomin nästa år. Vid den lönestegringstakt på 7% 1985, som konjunkturinstitutet antar, beräknas hushållens reala köpkraft totalt sett öka med 3,5%. Även vid en lönestegringstakt på 5%, väntas en relativt kraftig ökning av hushållens köpkraft komma till stånd.

Den totala offentliga konsumtionen beräknas öka med ca 1 % 1985. Det ökade kapacitetsutnyttjandet och en fortsatt förbättring av lönsamheten har medverkat till att investeringskonjunkturen vänt under 1984. Industrins investeringar beräknas öka med 18 % i år. Investeringskonjunkturen väntas hålla i sig även under nästa år.

För lagerinvesteringarna förutser konjunkturinstitutet en vändning från 1984 till 1985. Efter att ha minskat under flera år beräknas såväl industrins som handelns lager öka nästa år. Lagerutvecklingen beräknas ge ett positivt bidrag till BNP-tillväxten med drygt 1 procentenhet.

Exporten av varor och tjänster väntas öka med ca 4 % 1985 mot närmare 9 % i år. Ökningstakten för Sveriges import beräknas däremot komma att tillta mot slutet av 1984 och under 1985. Uppgången betingas bl. a. av ökade industriinvesteringar, lageruppbyggnad samt en beräknad kraftig ökning av den privata konsumtionen. Importökningen väntas uppgå till ca 7 % nästa år. Med en sådan utveckling skulle det utrikeshandelsöverskott som förutses för innevarande år reduceras högst påtagligt.

Underskottet i transfereringsbalansen förutses vidare fortsätta att öka. Detta beror i huvudsak på ökade räntekostnader.

Konjunkturinstitutet förutser ett underskott i bytesbalansen nästa år på nära 6 miljarder kr. Om lönekostnadsökningarna i Sverige blir högre än i omvärlden, vilket konjunkturinstitutet antar, leder konkurrenskraftsför-sämringen till en ytterligare försämring av bytesbalansen efter 1985.

Sammantaget beräknas den totala produktionstillväxten 1985 bli drygt 2 %, eller något lägre än i år. Även om denna produktionsökning kan betraktas som relativt tillfredsställande tyder prognoserna på att vi kan riskera att få en felaktig sammansättning av efterfrågan 1985.

Även om min bedömning på några punkter skiljer sig från den som konjunkturinstitutet gjort, delar jag i huvudsak institutets syn på de ekonomiska utsikterna för 1985.

Arbetsmarknadsläget har förbättrats under 1984. Sysselsättningen har ökat och arbetslösheten har minskat. Förutsatt att lönekostnaderna nästa år kan begränsas till 5 % kan sysselsättningsläget totalt sett väntas bli fortsatt gott. Jag anser likväl att det krävs ytterligare arbetsmarknadspolitiska åtgärder 1985 med tyngdpunkt på att förbättra situationen för de långtidsarbetslösa. Chefen för arbetsmarknadsdepartementet kommer senare att föreslå åtgärder med denna inriktning.

Vad den ekonomiska politiken i övrigt beträffar, bör följande slutsatser dras.

Uppgången i den svenska ekonomin bedöms fortsätta nästa år om än i något dämpad takt. Sammansättningen av den totala efterfrågan riskerar emellertid att vridas om på ett sätt som innebär att bytesbalansen försämras. Även om bytesbalansutvecklingen kan bli gynnsammare till följd av bl. a. sjunkande oljepriser måste denna utveckling motverkas.

Mot denna bakgrund är det angeläget att snabbt vidta åtgärder som

dämpar tillväxten av den inhemska efterfrågan och som direkt kan bidra till att motverka en försämring av bytesbalansen nästa år. Detta måste åstadkommas genom en skärpning av finanspolitiken. I nuvarande läge bör en viss dämpning av den förutsedda ökningen av den privata konsumtionen ske. Jämfört med finanspolitikens utformning under innevarande år får finanspolitiken ändå en något mindre restriktiv inriktning.

Mina förslag till åtgärder som redovisas i det följande innebär främst att vissa punktskatter höjs. Därigenom begränsas importen och bytesbalansen förstärks, samtidigt som de offentliga inkomsterna ökar. Dessa åtgärder leder till en höjning av den allmänna prisnivån med drygt 1 procentenhet mot slutet av 1984. Totalt sett beräknas därmed prisökningarna under loppet av 1984 bli drygt 7 procent.

Vad gäller utvecklingen under 1985 vill jag anföra följande. Regeringen har tidigare i år haft överläggningar med arbetsmarknadens parter. Dessa har därvid ställt sig bakom regeringens mål att nedbringa prisökningarna till nivån 3% under loppet av 1985. De har också anslutit sig till regeringens bedömning att detta förutsätter att de totala lönekostnadsökningarna 1985 begränsas till 5%.

De åtgärder som regeringen nu föreslår innebär en viss köpkraftsindragning. Med de förutsedda pris- och löneökningar som jag redovisat i det föregående finns det likväl ett begränsat utrymme för ökning av reallönnerna och den privata konsumtionen 1985.

Vidare väntas åtgärderna medföra en förbättring av bytesbalansen med ca 2 miljarder kr. 1985 och en förstärkning av statsbudgeten med ca 4 miljarder kr. budgetåret 1985/86.

Behovet av en markant dämpning av pris- och kostnadsutvecklingen 1985 kvarstår. Det är nödvändigt att nedbringa inflationen i Sverige till högst den nivå som råder i våra viktigaste konkurrentländer. I annat fall kommer de positiva effekterna av devalveringen 1982 att snabbt urholkas med svåra följder för produktion, sysselsättning och levnadsstandard. Det är mot denna bakgrund nödvändigt att fortsätta att föra en stram finans- och penningpolitik. Målet att nedbringa inflationen till nivån 3% under loppet av 1985 står fast.

4 Det statsfinansiella läget

Sedan mitten av 1970-talet har budgetunderskottet ökat dramatiskt. Budgetåret 1975/76 uppgick det till drygt 4 miljarder kr. Budgetåret 1982/83 hade det ökat till närmare 87 miljarder kr.

Nu har utvecklingen brutits. För första gången på närmare 10 år sjunker underskottet. Budgetåret 1983/84 blev underskottet ca 76 miljarder kr. I reala termer är förändringen än mer markant. Budgetunderskottets andel av BNP har sålunda sjunkit från 13,1% av BNP under budgetåret 1982/83

till ca 10,4% av BNP 1983/84. För innevarande budgetår beräknades underskottet i statsbudgeten till 67,3 miljarder kr., vilket motsvarar ca 8,5% av BNP. Denna positiva utveckling förklaras av dels en väsentligt lägre utgiftstillväxt än tidigare år, dels en snabbare uppgång i statens inkomster.

Under andra hälften av 1970-talet steg statens utgifter (exkl. statsskuld-räntor) i reala termer med ca 5% per år medan ökningstakten nu är väsentligt lägre. Denna utveckling förklaras av flera faktorer, men av särskild betydelse är den mycket restriktiva utgiftsprövning som numera tillämpas i budgetarbetet och de utgiftsneddragningar som har vidtagits.

Den positiva utvecklingen av statens inkomster förklaras i första hand av att den ekonomiska politiken lett till kraftigare tillväxt i ekonomin och därmed också till att skatteunderlaget har ökat snabbt. Däremot har den samlade skatte- och avgiftskvoten inte undergått några väsentliga förändringar.

De statsfinansiella perspektiven för de kommande åren har behandlats i den långtidsbudget som lades fram våren 1984. Beräkningarna i långtidsbudgeten visar två saker: låga pris- och kostnadsökningar och en god ekonomisk tillväxt är grundläggande förutsättningar för att ytterligare kunna förbättra statens finanser. Detta räcker dock inte. Även vid låg inflationstakt, en positiv reallöneutveckling och utan nya utgiftsåtaganden ligger budgetunderskottet kvar på oförändrad nivå under hela femårsperioden. Orsaken härtill är framför allt de alltför snabbt stigande utgifterna för räntor på den sedan mitten på 1970-talet snabbt växande statsskulden. För att dra ned underskottet krävs således aktiva budgetförstärkande åtgärder.

Dessa frågor tas också upp i långtidsutredningen som regeringen behandlar i en särskild proposition. Som jag nyss nämnt anges i propositionen som mål att den offentliga sektorns finanser bör vara i balans år 1990. För att uppnå detta krävs ytterligare påtagliga minskningar av det statliga budgetunderskottet. Omfattningen av de årliga budgetförstärkningarna får dock bestämmas utifrån bl. a. stabiliseringspolitiska överväganden. Härav följer att budgetutvecklingen måste följas löpande. I nuvarande konjunkturläge måste inriktningen vara att åtgärder snabbt bör sättas in om underskottet tenderar att öka igen.

För innevarande budgetår har i den av riksdagen fastställda statsbudgeten underskottet beräknats till drygt 67 miljarder kr. På grundval av rikskontrollverkets första prognos för innevarande budgetår och det övriga underlag som föreligger kan konstateras att det finns en tendens att underskottet ökar jämfört med statsbudgeten. I första hand beror denna förändring på ökande statsskuldräntor samt utgiftsökningar till följd av större pris- och lönestegringar än vad som tidigare antagits. Vidare är det, som jag tidigare anfört, angeläget att förstärka vissa arbetsmarknadspolitiska insatser, vilket också leder till ökade utgifter på statsbudgeten.

Jag vill understryka att den tendens till ökat utgiftstryck som kan iakttas också gäller *budgetåret 1985/86*. Utgiftsökningar för 1984/85 innebär att man i budgeten för 1985/86 utgår från en högre bas än vad som låg i beräkningarna i vårens långtidsbudget. Härtill kommer att det material myndigheterna redovisat inför nästa års budget också visar på en större volymtillväxt än vad som förutsågs i långtidsbudgeten. Detta gäller ett flertal områden, t.ex. statsbidragen till barnomsorg och gymnasieskola samt utgifter för exportkreditgarantier. Utgifterna för folkpensioner ökar genom att omfattningen av pensionstillskotten inte minskar i den takt som antagits. Vid nuvarande bedömningar av de internationella räntornas utveckling, måste man vidare räkna med större räntekostnader för den svenska statens upplåning.

Mot bakgrund av vad jag här har redovisat om tendenser till ökat budgetunderskott för innevarande budgetår, är det enligt min mening nödvändigt att snabbt vidta budgetförstärkande åtgärder. Utsikterna för budgetåret 1985/86 visar att sådana förstärkningar behövs också i ett längre perspektiv.

I det följande föreslås vissa skattehöjningar. Det är främst genom åtgärder på budgetens inkomstsida, som det går att snabbt åstadkomma positiva effekter på statsfinanserna. Härtill kommer att några av förslagen – höjd bensinskatt och höjd charterskatt – även direkt får en positiv effekt på bytesbalansen, framför allt genom att oljeimporten begränsas.

Dessa åtgärder är dock inte tillräckliga för att uppnå en acceptabel utveckling av statsfinanserna. Det krävs också åtgärder på utgiftssidan för att säkerställa att budgetunderskottet utvecklas på ett tillfredsställande sätt. Granskningen av utgifterna bör ske samlat i det reguljära budgetarbetet. För detta arbete gäller att alla möjligheter att dra ned utgifter måste tas till vara. De få särskilt angelägna utgiftsökningar som kan bli aktuella måste i sin helhet finansieras genom neddragning av andra utgifter. Vidare måste myndigheternas egna anslag budgeteras mycket återhållsamt samtidigt som krav ställs på en fortsatt produktivitetsutveckling.

Det är idag för tidigt att med någon precision bedöma budgetunderskottets storlek budgetåret 1985/86. Detta kan göras först när budgetarbetet är slutfört. Genom de förslag till inkomstförstärkande åtgärder och med hänsyn tagen till de förslag till utgiftsökningar inom arbetsmarknadspolitiken som presenteras i det följande, räknar jag med att det skall vara möjligt att hålla budgetunderskottet för innevarande budgetår under 70 miljarder kr. För budgetåret 1985/86 bedömer jag att de föreslagna åtgärderna sammantagna ger en positiv effekt på budgetsaldot om ca 4 miljarder kr.

Också i ett något längre perspektiv kommer det att krävas en stram budgetpolitik för att successivt minska underskottet i statens finanser. Regeringens slutsats från tidigare propositioner, att det krävs ett långsiktigt och systematiskt arbete för att sanera statsfinanserna, står fast.

5 Förslag till åtgärder

Jag kommer senare idag att lägga fram förslag om en höjning av bensinskatten med 50 öre per liter. Åtgärden är motiverad av flera skäl. Statsbudgeten förstärks. En viss begränsning av inhemsk efterfrågan sker samtidigt som oljeimporten minskar med en förbättrad bytesbalans som följd. Det svenska bensinpriset är idag bland de lägsta i Europa och bensinförbrukningen i vårt land har sedan en tid tillbaka åter ökat. Detta strider mot strävandena att begränsa oljeimporten. Även miljöpolitiska skäl talar för en höjning av bensinskatten. Även kilometerskatten bör höjas. Med hänsyn till de längre körsträckorna i Norrlands inland bör compensationen inom ramen för fordonsskatten höjas från 120 kr. till 200 kr.

Vidare läggs förslag fram om höjning av elskatten med 2 öre per kWh. Även denna höjning är önskvärd med hänsyn till strävandena att spara energi. Jag vill i detta sammanhang erinra om att regeringen har föreslagit riksdagen bl. a. att skatten på kol höjs och att en skatt införs på naturgas. Jag vill understryka att det är angeläget med fortsatta insatser för att spara energi och ersätta olja.

Jag föreslår vidare att reseskatten höjs med 50 kr. till 200 kr. Den har varit nominellt oförändrad i fyra år. Även detta förslag är motiverat av bytesbalansskäl. Genom de åtgärder som jag nu nämnt förstärks statsbudgeten med inmot 4 miljarder kr.

Regeringen har i en särskild proposition föreslagit höjning av tobaksskatten och skatten på alkoholdrycker. Dessa skattehöjningar sker i första hand av alkoholpolitiska och allmänna hälsopolitiska skäl. För cigaretter uppgår höjningen till 2 öre/st. Vidare höjs skatten på alkoholdrycker, så att priset på starköl, starkvin och sprit ökar med ca 5 %, medan priset på lättvin stiger med ca 10 %. Dessa höjningar beräknas medföra ett inkomsttillskott om 400 milj. kr. till budgeten. Då har hänsyn tagits till skattehöjningarnas effekt på konsumtionens storlek.

Chefen för arbetsmarknadsdepartementet kommer senare idag att lägga fram vissa förslag till arbetsmarknadspolitiska insatser. I 1984 års budgetproposition och kompletteringsproposition har regeringens politik för budgetåret 1984/85 på detta område presenterats. Denna innebär att ansträngningarna i nu rådande konjunkturläge bör inriktas mot att förmedla arbetslösa till det ökande antalet lediga platser. Därmed får de arbetssökande anställning på den reguljära arbetsmarknaden samtidigt som förutsättningarna för en industriell expansion förbättras. Främst i detta syfte har det s.k. rekryteringsstödet för näringslivet införts.

Antalet långtidsarbetslösa har ökat under senare tid. Den genomsnittliga arbetslöshetstiden för denna grupp stiger dessutom. De förslag som läggs fram idag syftar främst till att skapa möjligheter för de långtidsarbetslösa att komma in på arbetsmarknaden. Ett kommunalt rekryteringsstöd för långtidsarbetslösa inrättas. Vidare föreslås särskilda medel för en försöksverksamhet med samarbete mellan länsarbetsnämnd och Stockholms kom-

mun, samt nya finansieringsregler för beredskapsarbete för personer med socialmedicinska handikapp. Båda dessa åtgärder riktar sig främst mot långtidsarbetslösheten. Dessutom tilldelas AMS ytterligare medel för rekryteringsplatser och enskilda beredskapsarbeten i näringslivet. Slutligen anvisas vissa ytterligare resurser för att stödja byggsysselsättningen i skogslänen kommande vinter.

Jag överväger att senare återkomma till regeringen med förslag som rör avsättningar från företagets vinster till olika typer av investeringsfonder. Jag vill emellertid redan i detta sammanhang redovisa huvuddragen i förslagen.

Utnyttjande av de allmänna och de särskilda investeringsfonderna leder till en kraftig stimulans av investeringar i realkapital under de närmaste åren. Någon större effekt på företagets investeringar i utbildning, forskning och utveckling har dessa fonder emellertid inte. I ett läge med hög lönsamhet i företagen finns det anledning överväga att i särskild ordning styra vinstmedel till investeringar i sådan framtidsinriktad verksamhet. Härigenom kan de anställda garanteras att medlen långsiktigt används för att skapa arbete i och utveckla det egna företaget. Förnyelsefonder av detta slag bör, om de kommer till stånd, ta sikte på att främja utbildningen av anställda samt forsknings- och utvecklingsverksamhet som är av betydelse för företagen.

Skyldigheten att betala in medel på förnyelsekonto kan lämpligen omfattas företag vars vinst under 1985 är minst 500 000 kr. Inbetalningen bör uppgå till 10 % av vinsten.

Ett allmänt villkor för att ett företag skulle ges tillstånd att använda sin förnyelsefond bör vara att företagets anställda ställer sig bakom ansökningarna. Förnyelsefonder kan därigenom spela en viktig roll t.ex. vid planering och genomförande av ett företags utbildningsprogram.

Vidare skulle kunna gälla att medel som inte utnyttjas för angivet ändamål bör betalas tillbaka till företaget efter fem år. I övrigt bör förnyelsefonderna ges i stort sett samma utformning som de särskilda investeringsfonderna.

En annan fråga gäller de allmänna investeringsfonderna. Vid avsättning till en sådan fond måste ett belopp motsvarande halva fondavsättningen betalas in till riksbanken. Detta innebär att själva fondavsättningen ökar företagets likviditet. Inbetalningen till riksbanken är nämligen regelmässigt lägre än den skattelättnad som avsättningen medför. Detta leder i sin tur till att det är lönsamt även för ett företag som saknar investeringsplaner att göra avsättning till allmän investeringsfond.

Den nu beskrivna effekten är enligt min uppfattning inte önskvärd. Skäl kan därför anföras för att höja inbetalningskvoten från nuvarande 50 % till 75 %. Höjningen bör i princip tillämpas redan på 1984 års inkomster, dvs. på inbetalningar fr.o.m. våren 1985. En sådan åtgärd är inte bara ägnad att begränsa likviditetstillväxten i ekonomin utan innebär också att utbetalningen i samband med utnyttjande av fonden höjs från 50 % till 75 % av

investeringsbeloppet. Fonden blir därigenom intressant att använda inte bara för anskaffande av realkapital utan också för andra slags investeringar.

En konkret fråga som berör fondutnyttjande bör också anmälas i detta sammanhang. Det gäller möjligheten att finansiera anskaffning av personbilar med fondmedel. De allmänna investeringsfonderna kan f.n. användas för anskaffning av inventarier, däribland personbilar, som levereras före den 1 april 1985. Med tanke på den starka efterfrågan på den svenska bilmarknaden är det enligt min mening viktigt att den inhemska efterfrågan inte skruvas upp ytterligare. Jag anser mot denna bakgrund att de allmänna investeringsfonderna inte längre skall få utnyttjas för anskaffning av personbilar. Motsvarande ändring bör göras i frisläppsreglerna för de särskilda investeringsfonderna. Begränsningen vad gäller fondutnyttjandet bör gälla personbilar som beställs den 24 oktober 1984 eller senare. Vad jag nu föreslagit kräver inte riksdagens medverkan. Mitt förslag föranleder ändringar i förordningarna om frisläpp av investeringsfonder och särskilda investeringsfonder. Jag återkommer senare denna dag i fråga om dessa författningsändringar.

Statsråden Feldt och Leijon utvecklar härafter närmare de åtgärder som hör till vederbörande ansvarsområde. Anförandena redovisas i underprotokollen för resp. departement.

6 Hemställan

Statsrådet Feldt avslutar:

Med hänvisning till vad jag och statsrådet Leijon har anfört hemställer jag att regeringen i en proposition

dels godkänner de allmänna riktlinjer för den ekonomiska politiken som jag har förordat,

dels förelägger riksdagen vad jag och statsrådet Leijon har anfört för de åtgärder och de ändamål som vi har hemställt om.

7 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandenas överväganden och beslutar att genom proposition förelägga riksdagen vad föredragandena har anfört för de åtgärder och de ändamål som föredragandena har hemställt om.

Regeringen beslutar att de anföranden och förslag som redovisas i underprotokollen skall bifogas propositionen som bilagorna 1 och 2.

Bilaga 1

FINANSDEPARTEMENTET

Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1984-10-23

Föredragande: statsrådet Feldt

**Anmälan till proposition om vissa ekonomisk-politiska åtgärder,
m.m.**

**ÅTGÄRDER INOM FINANSDEPARTEMENTETS VERKSAMHETS-
OMRÅDE**

1 Inledning

I det föregående har jag lämnat en redogörelse för det ekonomiska läget och de olika inslagen i det ekonomisk-politiska program som nu läggs fram. Jag skall nu ta upp den närmare utformningen av åtgärderna på beskattningsområdet. Det är fråga om en höjning av bensinskatten med 50 öre per liter och en därav betingad höjning av kilometerskatten, en höjning av skatten på elektrisk kraft med 2 öre per kilowattimme och en höjning av skatten på charterresor med flyg till utlandet med 50 kr.

2 Bensinskatt

Skatten på bensen, gasol för motordrift och motoralkoholer ugår enligt lagen (1957: 262) om allmän energiskatt (omtryckt 1984: 154) och lagen (1961: 372) om bensinskatt (omtryckt 1975: 274, ändrad senast 1984: 187) med följande belopp (öre/liter):

	Energiskatt	Bensinskatt	S:a
Bensin	34	143	177
Gasol	53	39	92
Motoralkoholer	34	46	80

Vidare utgår avgift för bensen med 6 öre per liter enligt lagen (1973: 1216) om särskild avgift för oljeprodukter och kol (omtryckt 1982: 451, ändrad senast 1983: 1103).

I enlighet med vad jag nyss har anfört bör skatten på bensin nu höjas med 50 öre per liter. Skatten blir då sammanlagt 227 öre per liter. I fråga om gasol för motordrift uttalades i prop. 1983/84: 28 att skatten borde höjas i etapper tills skatten per liter är ca 60 % av skatten på bensin. Jag anser därför att skatten nu bör höjas med 40 öre per liter. Skatten kommer då att bli ca 58 % av skatten på bensin. När det gäller motoralkoholer bör i enlighet med vad som uttalades i nämnda proposition skatten höjas med 25 öre per liter.

Skattehöjningarna bör träda i kraft så snart som möjligt. Jag föreslår därför att de nya skattesatserna tillämpas fr.o.m. den 1 december 1984.

Erfarenheterna från tidigare skattehöjningar visar att konsumentpriserna regelmässigt höjs med skattens belopp fr.o.m. ikraftträdandet. Skattskyldigheten för de varor som då finns i lager i detaljhandelsledet har vanligen inträtt vid leveransen till detaljhandlaren. Varorna har därför förvärvats med den gamla, lägre skattesatsen. Vid försäljningen uppkommer en extra vinst för säljaren. I det nu aktuella fallet uppgår den till 50 öre per liter bensin. En effekt av den storleksordningen bör enligt min mening inte godtas. Jag förordar därför att en särskild lagerskatt tas ut för beskattad bensin som finns i lager vid ikraftträdandet.

Skatten bör tas ut av dem som inte är registrerade som skattskyldiga enligt lagen om bensinskatt och vilkas lager därför består av beskattad bensin. Enligt 5 § första stycket 1 nämnda lag inträder skattskyldigheten bl.a. när bensin levereras till eget försäljningsställe för detaljförsäljning som inte utgörs av depå. Även den som är registrerad som skattskyldig kan därför ha ett beskattat lager av bensin. Lagerskatten bör omfatta även sådan bensin.

Av praktiska skäl bör lagret omfatta minst 10 000 liter för att skyldighet att betala skatt skall föreligga. Deklaration bör lämnas senast den 15 januari 1985, då skatten också skall betalas. Riksskatteverket bör vara beskattningsmyndighet och lagen (1984: 151) om punktskatter och prisregleringsavgifter skall i relevanta delar tillämpas. Vidare bör skattebrottslagen (1971: 69) och lagen (1971: 1072) om förmånsberättigade skattefordringar göras tillämpliga på lagerskatten.

3 Vägtrafikskatt

Höjningen av skatten på bensin bör bl.a. för att inte rubba konkurrensförhållandet mellan olika fordon förenas med en höjning av skatten även på de dieseldrivna fordonen och deras släpvagnar.

Vägtrafikskatt utgår enligt vägtrafikskattelagen (1973: 601, omtryckt 1984: 256), VSL, i form av fordonsskatt och kilometerskatt. Fordonsskatt tas ut såväl för bensindrivna som för dieseldrivna fordon samt för enstaka fordon som drivs på annat sätt. Kilometerskatt tas dock endast ut för

fordon som inte är bensin- och gasoldrivna, samt för släpvagnar till sådana fordon. För dessa fordon motsvarar kilometerbeskattningen en särskild bränslebeskattning. För t.ex. dieselolja utgår dock även energiskatt och avgift enligt lagen om särskild avgift för oljeprodukter och kol. För vissa dieseldrivna fordon, trafiktraktorer och registrerade motorredskap, tas inte kilometerskatt ut. I stället utgår en förhöjd fordonsskatt för dessa fordon. En sådan förhöjd fordonsskatt tas även ut för släpvagnar till dessa trafiktraktorer och motorredskap.

Vid tidigare mer betydande höjningar av bensinskatten (1978, 1979 och 1980) har även kilometerskattesatserna räknats upp. Även den tidigare nämnda förhöjda fordonsskatten på trafiktraktorer m.m. har justerats. Därigenom har en rättvis nivå för beskattningen av olika fordon kunnat bibehållas. Motsvarande justeringar av kilometerskatten och fordonsskatten erfordras även vid den av mig nu föreslagna bensinskattehöjningen. I det följande behandlar jag de olika fordonskategorierna för sig eftersom förhållandena för dem är olika.

Personbilar

Den samlade beskattningen av bensin- resp. dieseldrivna personbilar bör vara utformad så att skatten per körd vägsträcka är lika hög för resp. kategori. Vid en jämförelse bör för bensinbilarna beaktas bensinskatten, energiskatten och den särskilda avgiften på bensin och för dieselbilarna beaktas kilometerskatten samt energiskatten och den särskilda avgiften på dieseloljan. Inom finansdepartementet har sådana jämförelser genomförts och de visar att de nuvarande skattesatserna i genomsnitt medför att bensinbilar och dieselbilar beskattas lika. Om jämförelsen görs för bilar av senaste årsmodell visar den emellertid att dieselbilarna är något högt beskattade jämfört med motsvarande bensinbilar. Detta gäller särskilt de allra lättaste personbilarna. Förhållandet torde bero på att skatten på bensinbilarna jämförelsevis sjunkit något genom att de blivit bränsleeffektiva.

Vid de tidigare bensinskattehöjningarna har kilometerskatten för personbilarna höjts med ett belopp per kilometer som svarade mot höjningen av bensinskatten omräknat till öre per kilometer. Beräkningssättet medför att kostnadsökningarna blir desamma för bensinbilarna och för dieselbilarna. Även vid den av mig nu föreslagna höjningen av bensinskatten bör beräkningarna i huvudsak göras på detta sätt. Höjningen av kilometerskatten för de lättaste dieselpersonbilarna bör dock vara något lägre för att kompensera de nuvarande skillnaderna i beskattningen.

Kilometerskatten bör då för de lättaste dieselbilarna (skattevikt högst 900 kg) höjas från 100 öre per 10 km till 125 öre per 10 km, medan skatten för t.ex. en bil med skattevikten 1 301–1 400 kg höjs från 142,5 öre per 10 km till 195 öre per 10 km.

Lastbilar och släpvagnar

För de allra lättaste lastbilarna har kilometerskatten vid tidigare bensinskattehöjningar höjts lika mycket som kilometerskatten höjts för personbilarna. Detta har motiverats av att dessa lastbilar i viss mån är substitut för personbilarna. Även nu bör höjningen för dessa lastbilar vara av samma storleksordning som skattehöjningen för de dieseldrivna personbilarna. Detta är motiverat även av att det finns många bensindrivna lätta lastbilar och bussar, vilka omfattas av bensinskattehöjningen.

För tunga lastbilar, och för släpvagnar till dessa, har vid tidigare höjningar av bensinskatten höjningarna av kilometerskatten genomgående varit procentuellt lika stora som bensinskattehöjningen. Enligt min mening bör emellertid nu skattehöjningarna för dessa fordon begränsas. För detta talar bl.a. att mer underlag behövs för att bedöma om beskattningen är rätt avvägd i förhållande till de kostnader som lastbilstrafiken förorsakar. Frågan om olika trafikgrenars kostnader och avgifter är f.n. föremål för en särskild översyn inom regeringskansliet. Kilometerskatten för tyngre lastbilar och släpvagnar bör därför höjas i mindre utsträckning än bensinskatten. Jag föreslår att skatten höjs ca hälften så mycket som bensinskatten.

För lätta släpvagnar, husvagnar etc., samt för släpvagnar till bensindrivna lastbilar har vid tidigare bensinskattehöjningar inte någon höjning av fordonsskattesatserna skett. Detta har motiverats av att användningen av dessa fordon vanligen också fördyras av den höjda bensinskatten. Inte heller nu bör fordonsskatten för dessa fordon justeras.

Bussar

För lätta bussar har kilometerskattehöjningarna vid tidigare bensinskattehöjningar beräknats på samma sätt som för de lätta lastbilarna. Samma principer bör tillämpas även nu.

För de tyngre bussarna, som i huvudsak används för kollektivtrafik och annan yrkesmässig passagerarbefordran, har de tidigare kilometerskattehöjningarna begränsats. För medeltunga bussar har skattehöjningarna varit måttliga och för de tyngsta bussarna procentuellt sett små. Det innebär att kilometerskatten för de flesta bussarna nu är obetydligt högre än kilometerskatten för större personbilar.

Jag anser att kilometerskatten för bussarna nu bör höjas i samma grad som skatten höjs för lastfordonen. Med hänsyn till de relativt låga skattesatserna blir höjningarna ändå måttliga.

Trafiktraktorer och registrerade motorredskap samt släpvagnar till dessa

Kilometerskatt utgår, som jag tidigare nämnt, inte för brännoljedrivna trafiktraktorer och registrerade motorredskap. I stället uttas en förhöjd

fordonsskatt för dessa fordon, där förhöjningen svarar mot tidigare brännoljebeskattnng. Vid tidigare höjningar av bensinskatten har denna del av fordonsskatten höjts i ungefär samma förhållande som bensinskattehöjningen. Samma principer bör tillämpas nu. Det innebär att höjningen av fordonsskatten för dessa fordon begränsas till ca hälften av höjningen av kilometerskatten för lastbilarna och deras släpvagnar.

Även för släpvagnar till dessa traktorer och motorredskap bör en motsvarande höjning av kilometerskatten göras.

Utländska fordon

Enligt lagen (1976:338) om vägtrafikskatt på vissa fordon, som icke är registrerade i riket (omtryckt 1984: 257) tas kilometerskatt ut för utomlands registrerade brännoljedrivna lastbilar eller brännoljedrivna bussar samt för släpvagnar till sådana fordon, när de används här i landet. Skatten uppbärs av tullverket. Den är av samma storleksordning som kilometerskatten för svenskregistrerade fordon, men skattesatserna är avrundade.

Kilometerskatten för dessa fordon bör, på samma sätt som skett vid tidigare kilometerskattehöjningar, höjas i samma utsträckning som för de svenskregistrerade fordonen.

Ikraftträdande

Höjningen av vägtrafikskatten bör av praktiska skäl träda i kraft först den 1 mars 1985. Det ankommer på regeringen att utfärda föreskrifter om extra uppbörd av fordonsskatt och extra avstämpling i kilometerräknare, m.m.

4 Kompensation till glesbygden för bensinskattehöjningen

För personbilar, både bensin- och dieseldrivna, som hör hemma i vissa glesbygdskommuner utgår enligt 12 a § VSL fordonsskatten med ett 120 kr. lägre belopp per år än annars. Det är i sammanlagt 36 kommuner i Värmlands, Kopparbergs, Gävleborgs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län som en sådan nedsättning av fordonsskatten sker. Kommunerna anges i en särskild bilaga 3 till VSL. Området med skattenedsättning innefattar stödområdena 5 och 6.

Skattenedsättningen beaktas vid de vanliga debiteringarna av fordonsskatt. Skatten för en personbil sätts ned om ägaren vid skattedebiteringen har sin adress enligt bilregistret i någon av de angivna kommunerna.

Denna nedsättning av fordonsskatten infördes i samband med en bensinskattehöjning år 1979. Nedsättningen med 120 kr. avsåg dessutom bl.a.

att ge kompensation även för de s.k. zontillägg som tas ut vid oljebolagens bensinleveranser.

Enligt min mening bör även vid den av mig nu föreslagna höjningen av bensinskatten och kilometerskatten kompensation ges till glesbygdsbilisterna. Kompensationen skall säkerställa att de som bor i glesbygd inte får en i förhållande till andra försämrad situation genom de höjda skatterna. Kompensationen skall därför inte avse att ta bort hela effekten av skattehöjningarna för glesbygdsborna, utan endast att höjningarna för dem inte blir större än för andra.

En relativt omfattande undersökning av regionala skillnader i personbilarnas körsträckor genomfördes år 1979 av statens vägverk, bl.a. för vägtrafikskatteutredningens (B 1977: 05) räkning. Därvid beräknades att riksgenomsnittet för personbilarnas körsträckor var 1 435 mil per år. Det kan dock antas att riksgenomsnittet sedan dess har sjunkit. För enskilda regioner (undersökningen omfattade s.k. A-regioner) varierade genomsnittskörsträckorna från drygt 1 200 mil till ca 1 670 mil per år. I de regioner som hade längst medelkörsträcka var denna således ca 235 mil över riksgenomsnittet. Detta var fallet för vissa områden i Norrlands inland. Någon helt entydig bild gav undersökningen dock inte. Det fanns även regioner i södra Sverige där körsträckorna genomsnittligt var långa.

Dessa beräkningar låg bakom den kompensation i form av sänkt fordonsskatt som införts inom stödområdena 5 och 6. Det finns enligt min mening skäl att anta att de genomsnittliga körsträckorna inom dessa områden fortfarande är ca 200 mil per år längre än riksgenomsnittet. En bensin-skattehöjning med 50 öre per liter innebär då ett ökat kompensationsbehov om knappt 100 kr per år och fordon. Jag förordar därför att fordonsskattenedsättningen höjs från 120 till 200 kr per år. Därigenom blir höjningen av bensin- och kilometerskatterna genomsnittligt sett inte mer kännbara för de som bor inom de angivna områdena än för de flesta andra bilister.

Ökningen av kompensationen till glesbygdsbilisterna bör genomföras i samband med debiteringar av fordonsskatt som sker 1 mars 1985 eller senare.

5 Skatt på elektrisk kraft

Skatt på elektrisk kraft utgår enligt lagen om allmän energiskatt med 4,2 öre per kilowattimme för elektrisk kraft som förbrukas i vissa i lagen angivna kommuner, framför allt i de nordliga delarna av landet, och med 5,2 öre per kilowattimme i övriga fall. Den kraft som förbrukas i industriell verksamhet beskattas dock efter skattesatsen 3 öre per kilowattimme.

Skatt på elektrisk kraft som produceras i vissa vattenkraftverk utgår också enligt lagen (1982: 1201) om skatt på viss elektrisk kraft (ändrad

senast 1984:163). Vidare utgår avgift på elektrisk kraft enligt lagen (1983:1104) om särskild avgift för elektrisk kraft från kärnkraftverk.

Jag har i det föregående förordat att den allmänna energiskatten på elektrisk kraft höjs med 2 öre per kilowattimme. Højningen bör vara generell och alltså omfatta elektrisk kraft oberoende av nu gällande skattesats.

Højningen bör träda i kraft den 1 december 1984 och förenas med särskilda övergångsbestämmelser på grund av det praktiska förfarande som tillämpas med måtaravläsningar.

6 Skatten på vissa resor

Reseskatt utgår för utrikes charterresor med flyg enligt lagen (1978:144) om skatt på vissa resor (ändrad senast 1984:160). Skatten är 150 kr. per passagerare. För barn under 12 år utgår ingen reseskatt. Reseskatt finns även i Norge och Danmark och bestämmelserna är i allt väsentligt desamma i de tre länderna. Skatten är 150 kr. i Norge och 180 kr. i Danmark.

Enligt min mening bör reseskatten nu höjas med 50 kr. till 200 kr. per passagerare. Højningen bör gälla från och med den 1 januari 1985. Genom särskilda övergångsbestämmelser bör anges att den högre skatten endast gäller sådana resor som är avsedda att starta den 1 januari 1985 eller senare. Vidare bör anges att den lägre skatten tillämpas på sådana resor som har beställts av passagerare före den 24 oktober 1984 för avresa före den 1 april 1985.

7 Upprättade lagförslag

I enlighet med vad jag nu har anført har inom finansdepartementet upprättats förslag till

1. lag om ändring i lagen (1961:372) om bensinskatt,
2. lag om lagerskatt på viss bensen,
3. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973:601),
4. lag om ändring i lagen (1976:338) om vägtrafikskatt på vissa fordon som inte är registrerade i riket,
5. lag om ändring i lagen (1957:262) om allmän energiskatt,
6. lag om ändring i lagen (1978:144) om skatt på vissa resor,
7. lag om ändring i skattebrottslagen (1971:69),
8. lag om ändring i lagen (1971:1072) om förmånsberättigade skattefordringar m. m.

Lagförslagen bör fogas till protokollet i detta ärende som bilaga 1.1.

Lagförslagen avser främst procentsatser, belopp m.m. och är således av den beskaffenheten att lagrådets hörande skulle sakna betydelse. Med

hänsyn härtill anser jag att lagrådets yttrande över förslagen inte bör inhämtas.

8 Hemställan

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen att anta förslagen.

*Bilaga 1.1***1 Förslag till****Lag om ändring i lagen (1961:372) om bensinskatt**

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1961:372) om bensinskatt¹ skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*2 §²

Skatt utgår med 1 krona 43 öre per liter, om annat inte sägs i andra eller tredje stycket.

För metanol, etanol och högre alkoholer utgår skatten med 46 öre per liter. Ingår sådan alkohol i en blandning som avses i 1 § första stycket a) eller b) utgår skatten för den inblandade alkoholen med 46 öre per liter och med 1 krona 43 öre per liter för blandningen i övrigt.

För gasol utgår skatten med 39 öre per liter.

Skatt utgår med 1 krona 93 öre per liter, om annat inte sägs i andra eller tredje stycket.

För metanol, etanol och högre alkoholer utgår skatten med 71 öre per liter. Ingår sådan alkohol i en blandning som avses i 1 § första stycket a) eller b) utgår skatten för den inblandade alkoholen med 71 öre per liter och med 1 krona 93 öre per liter för blandningen i övrigt.

För gasol utgår skatten med 79 öre per liter.

Skatten beräknas efter varans fakturerade volym. I denna skall dock inte inräknas smörjolja som har tillsatts bensen för motordrift. Kan skatten inte beräknas på sådant sätt eller sker faktureringen inte enligt vedertagna grunder, får beskattningsmyndigheten fastställa grunder för beräkning av volymen.

Denna lag träder i kraft den 1 december 1984.

¹ Lagen omtryckt 1975: 274.

Senaste lydelse av lagens rubrik 1975: 274.

² Senaste lydelse 1984: 187.

2 Förslag till

Lag om lagerskatt på viss bensin

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Den som vid ikraftträdandet av denna lag inte är registrerad som skattskyldig enligt 4 § lagen (1961: 372) om bensinskatt och som då innehar varor som avses i 1 § nämnda lag skall till staten betala skatt enligt denna lag (lagerskatt). Detsamma gäller den som är registrerad och som vid samma tidpunkt innehar sådana varor för vilka skattskyldighet har inträtt enligt 5 § första stycket 1 lagen om bensinskatt därför att varorna har levererats till ett eget försäljningsställe eller tagits i anspråk för annat ändamål än försäljning.

2 § Lagerskatt tas ut för varor som är skattepliktiga enligt lagen (1961: 372) om bensinskatt och för vilka skattskyldighet enligt den lagen har inträtt före den 1 december 1984.

3 § Lagerskatt tas ut endast till den del lagret omfattar mer än 10 000 liter.

4 § Lagerskatten utgör

1. för bensin 50 öre per liter
2. för metanol, etanol och högre alkoholer 25 öre per per liter
3. för gasol 40 öre per liter.

Ingår en alkohol som anges i första stycket 2 i en blandning som avses i 1 § första stycket a) eller b) lagen (1961: 372) om bensinskatt tas lagerskatten ut för den inblandade alkoholen med 25 öre per liter och med 50 öre per liter för blandningen i övrigt.

5 § Den som är skyldig att betala lagerskatt skall lämna en deklaration till riksskatteverket om sitt innehav av skattepliktiga varor. Deklarationen skall ta upp de lagrade varornas art och kvantitet, lagringsplatserna, den använda mätningsmetoden och skattens belopp.

Deklarationen skall ha kommit in till riksskatteverket senast den 15 januari 1985. Skatten skall senast samma dag vara inbetald till verket.

Deklarationen skall avges på heder och samvete samt upprättas på blankett enligt formulär som fastställs av riksskatteverket.

6 § Lagen (1984: 151) om punktskatter och prisregleringsavgifter gäller i fråga om lagerskatt. Därvid iakttas följande. 2 kap. 1–9 §§, 5 kap. 1 § första och andra styckena, 3–5 §§ och 9 §, 6 kap. samt 7 kap. 5 § skall inte tillämpas. Vad som föreskrivs i 4 kap. 2 § första stycket skall gälla om deklarationen har kommit in senast den 15 januari 1985. Restavgift enligt 5 kap. 8 § 1 skall tas ut om skattebeloppet inte har betalats senast den 15 januari 1985. Ränta enligt 5 kap. 12 § första stycket 1 utgår från den 15 januari 1985.

Denna lag träder i kraft den 1 december 1984.

3 Förslag till

Lag om ändring i vägtrafikskattelagen (1973:601)

Härigenom föreskrivs att 12 a § samt bilagorna 1 och 2 till vägtrafikskattelagen (1973: 601)¹ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

12 a §

Fordonsskatten för en personbil skall utgå med ett *120 kronor* lägre belopp per år än som anges i bilaga 1 till denna lag, om bilen hör hemma i en kommun som anges i bilaga 3 till denna lag. Detta gäller dock inte om skatten för bilen skall beräknas enligt 12 b §.

Fordonsskatten för en personbil skall utgå med ett *200 kronor* lägre belopp per år än som anges i bilaga 1 till denna lag, om bilen hör hemma i en kommun som anges i bilaga 3 till denna lag. Detta gäller dock inte om skatten för bilen skall beräknas enligt 12 b §.

En personbil anses höra hemma i den kommun, där den skattskyldige har sin adress enligt bilregistret vid den tidpunkt, som anges i 14 § första eller andra stycket eller vid ingången av den tid som anges i 14 § tredje stycket. Saknas sådan adress gäller i stället den adress som borde vara antecknad i bilregistret.

Den lägre fordonsskatten tillämpas när fordonsskatt påförs för helt skatteår eller hel skatteperiod, när skatt påförs därför att skatteplikt inträder för ett fordon eller vid efterbeskattning.

¹ Lagen omtryckt 1984: 256.

Senaste lydelse av lagens rubrik 1974: 869.

Bilaga 1 till vägtrafikskattelagen (1973:601)

Nuvarande lydelse

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt,		Skatt, kronor	
	kilogram		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
A Motorcyklar				
1 Tvåhjulig motorcykel utan sidvagn	0—	75	100	0
	76—		125	0
2 Annan motorcykel	0—		200	0
B Personbilar				
	0—	900	355	0
	901—		445	90
C Bussar				
1 Buss som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol	0—	1 600	355	0
	1 601—	3 000	391	36
	3 001—		895	0
2 Annan buss	0—	1 600	355	0
	1 601—	3 000	391	36
	3 001—	7 000	895	14
	7 001—	10 000	1 455	35
	10 001—	30 000	2 505	61
	30 001—		14 705	0
D Lastbilar				
1 Lastbil som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol	0—	1 600	355	0
	1 601—	3 000	391	36
	3 001—		895	0
2 Annan lastbil				
2.1 med anordning för påhångs- vagn med två hjulaxlar	0—	1 600	540	0
	1 601—	3 000	565	25
	3 001—	6 000	915	44
	6 001—	10 000	2 235	56
	10 001—	14 000	4 475	125
	14 001—		9 475	220
med tre eller flera hjul- axlar	0—	1 600	540	0
	1 601—	3 000	565	25
	3 001—	6 000	915	50
	6 001—	11 000	2 415	62
	11 001—	15 000	5 515	75
	15 001—	18 000	8 515	88
	18 001—	23 000	11 155	160
	23 001—	27 000	19 155	136
	27 001—		24 595	0

Fordonsslag	Skattevikt,	Skatt, kronor	
	kilogram	grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
2.2 utan anordning för påhängs- vagn med två hjulaxlar			
	0— 1 600	355	0
	1 601— 3 000	391	36
	3 001— 6 000	895	7
	6 001—10 000	1 105	25
	10 001—14 000	2 105	72
	14 001—17 000	4 985	129
	17 001—	8 855	169
med tre eller flera hjul- axlar	0— 1 600	355	0
	1 601— 3 000	391	36
	3 001— 6 000	895	4
	6 001—11 000	1 015	13
	11 001—15 000	1 665	57
	15 001—18 000	3 945	101
	18 001—27 000	6 975	126
	27 001—	18 315	0
E Traktorer och motorredskap			
1 Trafiktraktor och registrerat motorredskap som inrättats för drift med annat drivmedel än bränsolja	0— 1 300	370	0
	1 301— 3 000	425	55
	3 001— 7 000	1 360	95
	7 001—	5 160	168
2 Trafiktraktor och registrerat motorredskap som inrättats för drift med bränsolja	0— 1 300	535	0
	1 301— 3 000	620	85
	3 001— 7 000	2 065	140
	7 001—	7 665	245
3 Traktor klass II	0— 2 500	150	0
	2 501—	225	0
F Släpvagnar			
1 Släpvagnar med skattevikt högst 3 000 kilogram	0— 1 000	150	0
	1 001— 3 000	170	21
2 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bensin- eller gasol driven bil ¹ med en hjulaxel med två hjul- axlar	3 001—	580	11
	3 001—13 000	580	9
	13 001—	1 480	0
med tre eller flera hjul- axlar	3 001—13 000	580	6
	13 001—	1 180	0

¹ Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av kilometerskatte pliktigt fordon tas skatt ut enligt 3. Dras släpvagn även av trafiktraktor eller registrerat motorredskap tas skatt ut enligt 4.

Fordonsslag	Skattevikt.	Skatt, kronor	
	kilogram	grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
3 Kilometerskatte- pliktiga släpvagnar			
3.1 styraxel för påhängsvagn med en hjul- axel			
	3 001 – 5 000	630	57
	5 001 – 8 000	1 770	87
	8 001 –	4 380	161
med två eller flera hjul- axlar			
	3 001 – 8 000	610	31
	8 001 – 11 000	2 160	62
	11 001 – 14 000	4 020	93
	14 001 –	6 810	130
3.2 andra släp- vagnar med en hjulaxel			
	3 001 – 5 000	320	24
	5 001 – 8 000	800	31
	8 001 –	1 730	52
med två hjul- axlar			
	3 001 – 8 000	310	17
	8 001 – 11 000	1 160	31
	11 001 – 14 000	2 090	47
	14 001 – 17 000	3 500	62
	17 001 –	5 360	68
med tre eller flera hjul- axlar			
	3 001 – 11 000	300	11
	11 001 – 17 000	1 180	24
	17 001 – 25 000	2 620	40
	25 001 – 32 000	5 820	53
	32 001 –	9 530	0
4 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en trafiktraktor eller ett regi- strerat motor- redskap² med en hjulaxel			
	3 001 – 8 000	830	57
	8 001 –	3 680	127
med två hjul- axlar			
	3 001 – 8 000	820	34
	8 001 – 11 000	2 520	85
	11 001 – 17 000	5 070	216
	17 001 –	18 030	221
med tre eller flera hjul- axlar			
	3 001 – 11 000	730	28
	11 001 – 14 000	2 970	72
	14 001 – 20 000	5 130	113
	20 001 – 25 000	11 910	137
	25 001 – 30 000	18 760	143
	30 001 – 35 000	25 910	101
	35 001 –	30 960	6

² Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av kilometerskattepliktigt fordon tas skatt ut enligt 3.

Bilaga 1 till vägtrafikskattelagen (1973: 601)

Föreslagen lydelse

Fordonsskatt

Fordonsslag	Skattevikt,	Skatt, kronor		
	kilogram	grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
A Motorcyklar				
1 Tvåhjulig motorcykel utan sidvagn	0— 75	100	0	
	76—	125	0	
2 Annan motorcykel	0—	200	0	
B Personbilar				
	0— 900	355	0	
	901—	445	90	
C Bussar				
1 Buss som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol	0— 1 600	355	0	
	1 601— 3 000	391	36	
	3 001—	895	0	
2 Annan buss	0— 1 600	355	0	
	1 601— 3 000	391	36	
	3 001— 7 000	895	14	
	7 001—10 000	1 455	35	
	10 001—30 000	2 505	61	
	30 001—	14 705	0	
D Lastbilar				
1 Lastbil som är inrättad för drift endast med bensin eller gasol	0— 1 600	355	0	
	1 601— 3 000	391	36	
	3 001—	895	0	
2 Annan lastbil				
2.1 med anordning för påhångs- vagn med två hjulaxlar	0— 1 600	540	0	
	1 601— 3 000	565	25	
	3 001— 6 000	915	44	
	6 001—10 000	2 235	56	
	10 001—14 000	4 475	125	
	14 001—	9 475	220	
med tre eller flera hjul- axlar	0— 1 600	540	0	
	1 601— 3 000	565	25	
	3 001— 6 000	915	50	
	6 001—11 000	2 415	62	
	11 001—15 000	5 515	75	
	15 001—18 000	8 515	88	
	18 001—23 000	11 155	160	
	23 001—27 000	19 155	136	
	27 001—	24 595	0	

Fordonsslag	Skattevikt,	Skatt, kronor	
	kilogram	grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
2.2 utan anordning för påhångs- vagn med två hjulaxlar			
	0— 1 600	355	0
	1 601— 3 000	391	36
	3 001— 6 000	895	7
	6 001—10 000	1 105	25
	10 001—14 000	2 105	72
	14 001—17 000	4 985	129
	17 001—	8 855	169
med tre eller flera hjul- axlar			
	0— 1 600	355	0
	1 601— 3 000	391	36
	3 001— 6 000	895	4
	6 001—11 000	1 015	13
	11 001—15 000	1 665	57
	15 001—18 000	3 945	101
	18 001—27 000	6 975	126
	27 001—	18 315	0
E Traktorer och motorredskap			
1 Trafiktraktor och registrerat motorredskap som inrättats för drift med annat drivmedel än brännolja			
	0— 1 300	370	0
	1 301— 3 000	425	55
	3 001— 7 000	1 360	95
	7 001—	5 160	168
2 Trafiktraktor och registrerat motorredskap som inrättats för drift med brännolja			
	0— 1 300	570	0
	1 301— 3 000	660	90
	3 001— 7 000	2 190	150
	7 001—	8 190	260
3 Traktor klass II			
	0— 2 500	150	0
	2 501—	225	0
F Släpvagnar			
1 Släpvagnar med skattevikt högst 3 000 kilogram			
	0— 1 000	150	0
	1 001— 3 000	170	21
2 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en bensin- eller gasoldriven bil¹ med en hjulaxel med två hjul- axlar			
	3 001—	580	11
	3 001—13 000	580	9
	13 001—	1 480	0
med tre eller flera hjul- axlar			
	3 001—13 000	580	6
	13 001—	1 180	0

¹ Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av kilometerskattepliktigt fordon tas skatt ut enligt 3. Dras släpvagn även av trafiktraktor eller registrerat motorredskap tas skatt ut enligt 4.

Fordonsslag	Skattevikt,	Skatt, kronor	
	kilogram	grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
3 Kilometerskatte- pliktiga släpvagnar			
3.1 styraxel för påhängsvagn med en hjul- axel			
	3 001 - 5 000	630	57
	5 001 - 8 000	1 770	87
	8 001 -	4 380	161
med två eller flera hjul- axlar			
	3 001 - 8 000	610	31
	8 001 - 11 000	2 160	62
	11 001 - 14 000	4 020	93
	14 001 -	6 810	130
3.2 andra släp- vagnar med en hjulaxel			
	3 001 - 5 000	320	24
	5 001 - 8 000	800	31
	8 001 -	1 730	52
med två hjul- axlar			
	3 001 - 8 000	310	17
	8 001 - 11 000	1 160	31
	11 001 - 14 000	2 090	47
	14 001 - 17 000	3 500	62
	17 001 -	5 360	68
med tre eller flera hjul- axlar			
	3 001 - 11 000	300	11
	11 001 - 17 000	1 180	24
	17 001 - 25 000	2 620	40
	25 001 - 32 000	5 820	53
	32 001 -	9 530	0
4 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av en trafiktraktor eller ett regi- strerat motor- redskap² med en hjulaxel			
	3 001 - 8 000	890	60
	8 001 -	3 890	135
med två hjul- axlar			
	3 001 - 8 000	880	35
	8 001 - 11 000	2 630	90
	11 001 - 17 000	5 330	230
	17 001 -	19 130	240
med tre eller flera hjul- axlar			
	3 001 - 11 000	780	30
	11 001 - 14 000	3 180	75
	14 001 - 20 000	5 430	120
	20 001 - 25 000	12 630	145
	25 001 - 30 000	19 880	155
	30 001 - 35 000	27 630	110
	35 001 -	33 130	7

² Dras annan släpvagn än påhängsvagn även av kilometerskattepliktigt fordon tas skatt ut enligt 3.

Bilaga 2 till vägtrafikskattelagen (1973: 601)

Nuvarande lydelse

Kilometerskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, öre för 10 kilometer	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
1 Personbil	0— 900	100	0
	901—	108,5	8,5
2 Buss	0— 1 600	119	0
	1 601—	119,3	0,3
3 Lastbil			
3.1 med anordning för påhängs- vagn	0— 1 600	199	0
	1 601—	200	1,45
3.2 annan lastbil	0— 1 600	119	0
	1 601—	120	1,03
4 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av ett kilometerskatte- pliktigt fordon			
4.1 styraxel för påhängsvagn med en hjul- axel	3 001—	65	1,90
med två eller flera hjul- axlar	3 001—	60	1,30
4.2 annan släpvagn med en hjul- axel	3 001—	62	0,55
med två hjul- axlar	3 001—11 000	61	0,46
	11 001—	97,8	0,85
med tre eller flera hjul- axlar	3 001—11 000	59	0,36
	11 001—	87,8	0,68

Är kilometerskattepliktig bil inte inrättad för drift med bränslen utgår skatt med 80 procent av angivna belopp.

Bilaga 2 till vägtrafikskattelagen (1973: 601)

Föreslagen lydelse

Kilometerskatt

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, öre för 10 kilometer	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratel kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
1 Personbil	0— 900	125	0
	901—	139	14
2 Buss	0— 1 600	153	0
	1 601—	153,3	0,3
3 Lastbil			
3.1 med anordning för påhångs- vagn	0— 1 600	225	0
	1 601—	227	1,65
3.2 annan lastbil	0— 1 600	153	0
	1 601—	154	1,10
4 Släpvagnar med skattevikt över 3 000 kilogram, som dras av ett kilometerskatte- pliktigt fordon			
4.1 styraxel för påhångsvagn med en hjul- axel	3 001—	75	2,15
med två eller flera hjul- axlar	3 001—	68	1,50
4.2 annan släpvagn med en hjul- axel	3 001—	71	0,65
med två hjul- axlar	3 001—11 000	69	0,50
med tre eller flera hjul- axlar	11 001—	109	0,95
	3 001—11 000	67	0,40
	11 001—	99	0,75

Är kilometerskattepliktig bil inte inrättad för drift med bränsolja utgår skatt med 80 procent av angivna belopp.

Denna lag träder i kraft den 1 mars 1985.

4 Förslag till**Lag om ändring i lagen (1976:338) om vägtrafikskatt på vissa fordon, som icke är registrerade i riket**

Härigenom föreskrivs att bilaga 2 till lagen (1976: 338)¹ om vägtrafikskatt på vissa fordon, som icke är registrerade i riket skall ha nedan angivna lydelse.

Bilaga 2 till lagen (1976:338) om vägtrafikskatt på vissa fordon, som icke är registrerade i riket*Nuvarande lydelse***Kilometerskatt**

Fordonsslag	Totalvikt, kilogram	Skatt, kronor för 10 kilometer
1 Brännoljedrivna lastbilar		
1.1 med anordning för påhängsvagn	0—10 000	2,70
	10 001—15 000	3,70
	15 001—20 000	4,40
	20 001—	5,10
1.2 övriga	0—10 000	1,70
	10 001—15 000	2,40
	15 001—20 000	2,90
	20 000—	3,40
2 Brännoljedrivna bussar	0—10 000	1,30
	10 001—15 000	1,55
	15 001—20 000	1,70
	20 001—	1,85
3 Släpvagnar kopplade till eller avsedda att kopplas till brännoljedrivna lastbilar eller brännoljedrivna bussar		
3.1 Styraxel för påhängsvagn	0—10 000	1,75
	10 001—	2,25
3.2 Övriga	10 001—15 000	1,25
	15 001—20 000	1,50
	20 001—	1,75

¹ Lagen omtryckt 1984: 257.

*Föreslagen lydelse***Kilometerskatt**

Fordonslag	Totalvikt. kilogram	Skatt, kronor för 10 kilometer
1 Brännoljedrivna lastbilar		
1.1 med anordning för påhängsvagn		
	0—10 000	3,10
	10 001—15 000	4,20
	15 001—20 000	5,00
	20 001—	5,80
1.2 övriga		
	0—10 000	2,00
	10 001—15 000	2,75
	15 001—20 000	3,30
	20 000—	3,90
2 Brännoljedrivna bussar		
	0—10 000	1,50
	10 001—15 000	1,80
	15 001—20 000	1,95
	20 001—	2,10
3 Släpvagnar kopplade till eller avsedda att kopplas till brännoljedrivna lastbilar eller brännoljedrivna bussar		
3.1 Styraxel för påhängsvagn		
	0—10 000	2,00
	10 001—	2,55
3.2 Övriga		
	10 001—15 000	1,40
	15 001—20 000	1,70
	20 001—	2,00

1. Denna lag träder i kraft den 1 mars 1985.

2. Äldre bestämmelser tillämpas dock fortfarande i fråga om fordon som har förts in i landet före den 1 mars 1985.

5 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1957: 262) om allmän energiskatt

Härigenom föreskrivs att 14 § lagen (1957: 262) om allmän energiskatt¹ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

14 §

Skatten utgår med 4,2 öre per kilowattimme för elektrisk kraft som förbrukas i kommuner som anges i bilaga 2 till denna lag och med 5,2 öre per kilowattimme i övriga fall. I fråga om sådan kraft som förbrukas i industriell verksamhet utgår dock skatten med 3 öre per kilowattimme för den del av förbrukningen under ett år som överstiger 40 000 kilowattimmar.

Föreslagen lydelse

Skatten utgår med 6,2 öre per kilowattimme för elektrisk kraft som förbrukas i kommuner som anges i bilaga 2 till denna lag och med 7,2 öre per kilowattimme i övriga fall. I fråga om sådan kraft som förbrukas i industriell verksamhet utgår dock skatten med 5 öre per kilowattimme för den del av förbrukningen under ett år som överstiger 40 000 kilowattimmar.

Denna lag träder i kraft den 1 december 1984.

Den nya skattesatsen för elektrisk kraft tillämpas för energiförbrukningen efter utgången av november 1984. Om måtaravläsning görs under tiden den 23 november - den 7 december 1984 gäller den nya skattesatsen för tiden efter måtaravläsningen. Görs inte måtaravläsning eller görs den i endast begränsad omfattning, tillämpas den nya skattesatsen för energiförbrukningen från och med den 1 december 1984, varvid skatten beräknas efter skälighetsprincipen. Som måtaravläsning godtas även avläsning som enligt tillämpade rutiner görs av förbrukaren.

¹ Lagen omtryckt 1984: 154.

Senaste lydelse av lagens rubrik 1975: 272.

6 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1978:144) om skatt på vissa resor

Härigenom föreskrivs att 9 § lagen (1978: 144) om skatt på vissa resor¹ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

9 §

Reseskatt utgår med 150 kronor per passagerare.

Reseskatt utgår med 200 kronor per passagerare.

Reseskatt utgår inte för passagerare som inte fyllt 12 år. Reseskatt utgår inte heller för passagerare som deltar i charterflygning som avses i 2 § första stycket 1, 2, 4 eller 5 utan egen kostnad i egenskap av anställd hos den som utför charterflygning eller anordnar eller förmedlar resa i vilken sådan flygning ingår.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1985. De nya bestämmelserna gäller för charterflygningar vars avresedag är bestämd till den 1 januari 1985 eller senare. Äldre bestämmelser tillämpas dock fortfarande i fråga om resor som har beställts av passagerare före den 24 oktober 1984 med avresedag före den 1 april 1985.

¹ Lagen omtryckt 1984: 160.

7 Förslag till

Lag om ändring i skattebrottslagen (1971:69)

Härigenom föreskrivs att 1 § skattebrottslagen (1971:69) skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Denna lag gäller i fråga om skatt eller avgift enligt

1. lagen (1908:128) om bevillningsavgifter för särskilda förmåner och rättigheter, förordningen (1927:321) om skatt vid utskiftning av aktiebolags tillgångar, kommunalskattelagen (1928:370), förordningen (1933:395) om ersättningsskatt, lagen (1941:416) om arvsskatt och gåvoskatt, lagen (1946:324) om skogsvårdsavgift, lagen (1947:576) om statlig inkomstskatt, lagen (1947:577) om statlig förmögenhetsskatt, lagen (1958:295) om sjömansskatt, lagen (1982:1194) om hyreshusavgift, lagen (1983:219) om tillfällig vinstskatt, lagen (1983:1086) om vinstdelningsskatt,

2. lagen (1928:376) om skatt på lotterivinster, lagen (1941:251) om särskild varuskatt, lagen (1957:262) om allmän energiskatt, lagen (1961:372) om bensinskatt, lagen (1961:394) om tobaksskatt, stämpelskattelagen (1964:308), lagen (1968:430) om mervärdeskatt, lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972:820) om skatt på spel, lagen (1973:37) om avgift på vissa dryckesförpackningar, vägtrafikskattelagen (1973:601), lagen (1973:1216) om särskild avgift för oljeprodukter och kol, bilskrotningslagen (1975:343), lagen (1977:306) om dryckesskatt, lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon, lagen (1978:144) om skatt på vissa resor, lagen (1982:691) om skatt på vissa kassetband, lagen (1982:1200) om skatt på videobandspelare, lagen (1982:1201) om skatt på viss elektrisk kraft, lagen (1983:1053) om skatt på omsättning av vissa värdepapper, lagen (1983:1104) om särskild avgift för elektrisk kraft från kärnkraftverk, lagen (1984:351) om totalisatorskatt, lagen (1984:355) om skatt på vissa drycksförpack-

2. lagen (1928:376) om skatt på lotterivinster, lagen (1941:251) om särskild varuskatt, lagen (1957:262) om allmän energiskatt, lagen (1961:372) om bensinskatt, lagen (1961:394) om tobaksskatt, stämpelskattelagen (1964:308), lagen (1968:430) om mervärdeskatt, lagen (1972:266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972:820) om skatt på spel, lagen (1973:37) om avgift på vissa dryckesförpackningar, vägtrafikskattelagen (1973:601), lagen (1973:1216) om särskild avgift för oljeprodukter och kol, bilskrotningslagen (1975:343), lagen (1977:306) om dryckesskatt, lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon, lagen (1978:144) om skatt på vissa resor, lagen (1982:691) om skatt på vissa kassetband, lagen (1982:1200) om skatt på videobandspelare, lagen (1982:1201) om skatt på viss elektrisk kraft, lagen (1983:1053) om skatt på omsättning av vissa värdepapper, lagen (1983:1104) om särskild avgift för elektrisk kraft från kärnkraftverk, lagen (1984:351) om totalisatorskatt, lagen (1984:355) om skatt på vissa dryckesförpack-

¹ Senaste lydelse 1984:601. Paragrafen föreslås ändrad även i prop. 1984/85:18.

Nuvarande lydelse

ningar, lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter, lagen (1984:405) om stämpelskatt på aktier, lagen (1984:409) om avgift på gödselmedel, lagen (1984:410) om avgift på bekämpningsmedel,

3. lagen (1981:691) om socialavgifter.

Lagen gäller även preliminär skatt, kvarstående skatt och tillkommande skatt som avses i uppbördslagen (1953:272).

Lagen tillämpas inte om skatten eller avgiften fastställs eller uppbärs i den ordning som gäller för tull och inte heller beträffande restavgift, skattetillägg eller liknande avgift.

Föreslagen lydelse

ningar, lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter, lagen (1984:405) om stämpelskatt på aktier, lagen (1984:409) om avgift på gödselmedel, lagen (1984:410) om avgift på bekämpningsmedel, *lagen (1984:000) om lagerskatt på viss bensin.*

Denna lag träder i kraft den 1 december 1984.

8 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1971:1072) om förmånsberättigade skattefordringar m.m.

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1971: 1072) om förmånsberättigade skattefordringar m.m. skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Förmånsrätt enligt 11 § förmånsrättslagen (1970: 979) följer med fordran på

1. skatt och avgift, som anges i 1 § första stycket uppbördslagen (1953: 272), samt skatt enligt lagen (1908: 128) om bevilningsavgifter för särskilda förmåner och rättigheter, lagen (1958: 295) om sjömansskatt, kupongskattelagen (1970: 624) och lagen (1983: 219) om tillfällig vinstskatt,

2. skatt enligt lagen (1968: 430) om mervärdeskatt,

3. skatt eller avgift enligt lagen (1928: 376) om skatt på lotterivinster, lagen (1941: 251) om särskild varuskatt, lagen (1957: 262) om allmän energiskatt, lagen (1961: 372) om bensinskatt, lagen (1961: 394) om tobaksskatt, stämpelskattelagen (1964: 308), lagen (1972: 266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972: 820) om skatt på spel, lagen (1973: 37) om avgift på vissa dryckesförpackningar, lagen (1973: 1216) om särskild avgift för oljeprodukter och kol, bilskrotningslagen (1975: 343), lagen (1977: 306) om dryckesskatt, lagen (1978: 69) om försäljningsskatt på motorfordon, lagen (1978: 144) om skatt på vissa resor, lagen (1982: 691) om skatt på vissa kassetband, lagen (1982: 1200) om skatt på videobandspelare, lagen (1982: 1201) om skatt på viss elektrisk kraft, lagen (1983: 1053) om skatt på omsättning av vissa värdepapper, lagen (1983: 1104) om särskild avgift för elektrisk kraft från kärnkraftverk, lagen (1984: 351) om totalisatorskatt, lagen (1984: 355) om skatt på vissa dryckesförpackningar, lagen (1984: 404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter, lagen (1984: 405) om stämpel-

3. skatt eller avgift enligt lagen (1928: 376) om skatt på lotterivinster, lagen (1941: 251) om särskild varuskatt, lagen (1957: 262) om allmän energiskatt, lagen (1961: 372) om bensinskatt, lagen (1961: 394) om tobaksskatt, stämpelskattelagen (1964: 308), lagen (1972: 266) om skatt på annonser och reklam, lagen (1972: 820) om skatt på spel, lagen (1973: 37) om avgift på vissa dryckesförpackningar, lagen (1973: 1216) om särskild avgift för oljeprodukter och kol, bilskrotningslagen (1975: 343), lagen (1977: 306) om dryckesskatt, lagen (1978: 69) om försäljningsskatt på motorfordon, lagen (1978: 144) om skatt på vissa resor, lagen (1982: 691) om skatt på vissa kassetband, lagen (1982: 1200) om skatt på videobandspelare, lagen (1982: 1201) om skatt på viss elektrisk kraft, lagen (1983: 1053) om skatt på omsättning av vissa värdepapper, lagen (1983: 1104) om särskild avgift för elektrisk kraft från kärnkraftverk, lagen (1984: 351) om totalisatorskatt, lagen (1984: 355) om skatt på vissa dryckesförpackningar, lagen (1984: 404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter, lagen (1984: 405) om stämpel-

¹ Senaste lydelse 1984: 602. Paragrafen föreslås ändrad även i prop. 1984/85: 22.

Nuvarande lydelse

skatt på aktier *samt* lagen (1984:410) om avgift på bekämpningsmedel,

4. skatt enligt vägtrafikskattelagen (1973: 601) samt lagen (1976: 339) om saluvagnsskatt,

5. tull och särskild avgift enligt 39 § tullagen (1973: 670) samt avgift enligt lagen (1968: 361) om avgift vid införsel av vissa bakverk,

6. avgift enligt lagen (1967: 340) om prisreglering på jordbrukets område, lagen (1974: 226) om prisreglering på fiskets område och lagen (1984: 409) om avgift på gödselmedel,

7. avgift som uppbärs med tillämpning av lagen (1959: 552) om uppbörd av vissa avgifter enligt lagen (1981: 691) om socialavgifter.

Förmånsrätten omfattar ej restavgift och liknande avgift som utgår vid försummelse att redovisa eller betala fordringen och ej heller skatte- eller avgiftstillägg och förseningsavgift.

Föreslagen lydelse

skatt på aktier, lagen (1984: 410) om avgift på bekämpningsmedel, *samt* lagen (1984:000) om lagerskatt på viss bensin,

Denna lag träder i kraft den 1 december 1984.

Utdrag
ARBETSMARKNADSDEPARTEMENTET PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1984-10-23

Föredragande: statsrådet Leijon

**Anmälan till proposition om vissa ekonomisk-politiska åtgärder,
m. m.**

ÅTGÄRDER INOM ARBETSMARKNADSDEPARTEMENTETS
VERKSAMHETSOMRÅDE

Utvecklingen på arbetsmarknaden

Återhämtningen i den svenska ekonomin fortsätter. Enligt preliminära beräkningar av statistiska centralbyrån ökade BNP under första halvåret i år med 3,5 % jämfört med första halvåret i fjol. Tillväxten är till stor del exportledd med en ökning av exporten på ca 7,5 %. Industriinvesteringarna ökar markant. Mellan första halvåret 1983 och 1984 steg investeringarna inom gruv- och tillverkningsindustrin med 19 %.

Det är normalt att en konjunkturuppgång får effekter på arbetsmarknaden med betydande eftersläpning. Denna gång har emellertid effekterna dröjt längre än vanligt. Industrisysselsättningen ökar nu – för första gången på mer än fyra år. Sysselsättningen inom den privata tjänstesektorn fortsätter att växa. Även inom den offentliga tjänsteproduktionen har vi en positiv utveckling. Den måste dock ses i samband med införandet av ungdomslagen i januari i år.

Arbetslösheten har minskat successivt sedan hösten förra året, även om det skett avvikelser från trenden under enskilda månader. I september månad i år uppgick arbetslösheten till 3,2 % mot 4,1 % i fjol. Denna utveckling är en följd av dels en förbättrad aktivitet i ekonomin, i synnerhet inom näringslivet, dels ökade insatser för framför allt ungdomsgrupperna. Arbetslösheten bland ungdomar har under hela år 1984 varit lägre än under motsvarande månader förra året. Minskningen är koncentrerad till åldersgruppen under 20 år, för vilken ungdomsplatser och ungdomslagen har stor betydelse. I denna åldersgrupp har arbetslösheten i år sjunkit till en nivå som är lägre än under motsvarande månader någon gång tidigare under 1970- och 1980-talen.

Enligt Konjunkturinstitutets (KI) septemberbarometer har sysselsättningen både för arbetare och tjänstemän ökat under samtliga kvartal i år. Bristen på yrkesutbildad arbetskraft har ökat under det senaste året. Särskilt markant är utvecklingen av tekniska tjänstemän där bristen i september 1984 var den högsta sedan 1960-talet.

Arbetslösheten har samtidigt ändrat karaktär. Trots att antalet lediga platser har ökat markant växer gruppen sökande som har varit utan arbete under en längre tid. De nya platserna går således dessa arbetslösa förbi. Samtidigt med denna utveckling finns både i näringslivet och i vissa delar av den offentliga sektorn vissa flaskhalsproblem. Det är enligt min mening inte rimligt att en grupp arbetssökande ständigt skall ställas utanför den ordinarie arbetsmarknaden och vara hänvisad till arbetsmarknadspolitiska insatser i form av framför allt beredskapsarbete. Den garanti för beredskapsarbete som infördes den 1 oktober 1983 syftar till att klara sysselsättningen för dem som riskerar att utförsäkras från arbetslöshetsersättning. Detta är emellertid inte tillräckligt. Redan långt innan en utförsäkring blir aktuell måste aktiva insatser vidtas om inte omfattande sociala och personliga problem skall drabba den enskilde. Åtgärderna för att motverka långtidsarbetslöshet måste därför ytterligare intensifieras. Det är av yttersta vikt att alla berörda parter medverkar i de insatser för de långtidsarbetslösa som jag strax återkommer till.

Regeringens grundläggande strategi för arbetsmarknadspolitiken – arbetslinjen – ligger fast. Det innebär att de arbetslösa i första hand skall erbjudas arbete eller utbildning som kan leda till arbete. Arbetslinjen har delvis urholkats under åren från mitten av 1970-talet. Regeringen har sedan den tillträdde ansträngt sig att med olika medel vända denna ogynnsamma utveckling och vill åter med kraft hävda arbetslinjen. Grunden för detta är en tillväxtorienterad politik som ger näringslivet goda utvecklingsmöjligheter. I denna strategi ingår som en betydande del – arbetsmarknadspolitiken, som under senare tid tillförts nya medel i form av rekryteringsstöd och ungdomslag.

I den uppgång för Sveriges ekonomi som nu är påtaglig har arbetsmarknadspolitiken till uppgift att underlätta, understödja och utnyttja konjunkturuppgången. Arbetsförmedlingen har fått nya medel till sitt förfogande. Den har byggt ut kontakterna med företagen för att tidigare kunna komma in i företagens planering och rekrytering. Rekryteringsstöd har införts för att bl. a. påverka tidpunkten för nya anställningar i en konjunkturuppgång. Vidare ges stöd till företagens personalutbildning genom bl. a. den s. k. flaskhalsutbildningen.

Genom den inriktning som den ekonomiska politiken har getts finns det nu förutsättningar för en förbättring av arbetsmarknadssituationen under det närmaste året. En förutsättning är emellertid att inga dramatiska förändringar inträffar på det internationella ekonomiska planet och att den svenska industrins konkurrenskraft inte åter försämras. Även om industrin

nu ökar sin export och därmed även sysselsättningen så fordras en långsiktig sanering av samhällsekonomin för att alla skall kunna garanteras arbete.

Industrins ökade behov av arbetskraft visar sig tydligt i statistiken över nyanmällda lediga platser. Under de första nio månaderna i år ökade platstillströmningen med mer än 80 % jämfört med motsvarande period förra året. En mycket stor andel av de lediga platserna kräver utbildning och/eller yrkeserfarenhet. Detta krävs nu, för ca två tredjedelar av de lediga platserna mot mindre än hälften under den förra konjunkturuppgången. Kraven har således ökat.

Trots denna utveckling har vakanstiderna för lediga jobb inom industrin sjunkit till tre veckor jämfört med sex veckor under den förra högkonjunkturen 1979-80, vilket tyder på att rekryteringen till industrin går bättre än tidigare. Det finns många orsaker till detta. Jag vill bl. a. peka på den intensifierade arbetsförmedlingen, där industrins behov har prioriterats men också på möjligheterna till utbildning inom företagen och på rekryteringsstödet.

Efterfrågan på arbetskraft inom främst exportindustrin kräver fortsatta insatser i form av aktiva förmedlings- och utbildningsåtgärder. Arbetsmarknadsstyrelsen (AMS) måste fortsätta att inrikta sina ansträngningar på att underlätta rekryteringen till de lediga platserna. En viktig del i arbetsmarknadspolitiken är att i det uppgångsläge vi nu befinner oss i lösa eventuella flaskhalsproblem för industrin. Ett väsentligt medel är utbildningsinsatserna för såväl arbetslösa som för redan anställda. Genom riksdagens beslut (AU 24, rskr 385) med anledning av regeringens proposition 1983/84: 150, bil. 4, kompletteringspropositionen, anvisades särskilda medel för att skapa ett program för att minska bristen på tekniker och yrkesarbetare inom industrin. Det är angeläget att detta program fullföljs med hög prioritet och att de resurser som finns inom högskolan, framför allt inom de tekniska högskolorna (motsvarande), verkligen utnyttjas lika väl som företagens egna utbildningsresurser. Jag utgår från att utbildningsmyndigheterna är beredda att bistå AMS i detta arbete. Jag har i denna fråga samrått med chefen för utbildningsdepartementet.

Konjunkturinstitutet har i sin nyligen publicerade höstrapport konstaterat att utvecklingen av den internationella konjunkturen präglas av relativt stor osäkerhet. Balansläget i ekonomin bedöms emellertid i flera hänseenden ha förbättrats. De största problemen ur balanssynpunkt är, enligt KI, den aktuella pris- och kostnadsutvecklingen. För att framgångsrikt kunna fullfölja de senaste årens ekonomiska politik måste, enligt KI, den svenska ekonomin i tillräcklig grad kunna hävda sitt relativa pris- och kostnadsläge i de för internationell konkurrens utsatta sektorerna i den svenska ekonomin. För arbetsmarknaden leder de antaganden och beräkningar som KI gör till den bedömningen att arbetslösheten i genomsnitt för år 1985 skulle hamna en halv procentenhet högre än genomsnittet för år 1984.

AMS har på grundval av länsarbetsnämndernas bedömning för de närmaste kvartalen och med utgångspunkt i sin framställning från den 31 augusti 1984 om ytterligare åtgärder bedömt att arbetsmarknaden det närmaste året kommer att kännetecknas av ett ökat arbetskraftsutbud och en ökad sysselsättning. Arbetslösheten bedöms minska till en något lägre nivå än under det senaste året. Samtidigt kommer färre personer att vara sysselsatta i beredskapsarbeten.

Såväl KI:s som AMS bedömningar visar tydligt den osäkerhet som råder beträffande utvecklingen under år 1985. Oron i avtalsförhandlingarna försvårar bedömningen ytterligare. Det finns emellertid, enligt min mening, nu anledning att komplettera de arbetsmarknadspolitiska åtgärderna för att ytterligare stärka arbetslinjen. Åtgärderna måste främst inriktas mot långtidsarbetslösa.

I en skrivelse den 31 augusti 1984 till regeringen har AMS redovisat sin bedömning av utvecklingen på arbetsmarknaden och lämnat förslag till förstärkta arbetsmarknadspolitiska insatser under innevarande budgetår.

Enligt AMS bedömning ställer den pågående konjunkturuppgången krav på delvis andra arbetsmarknadspolitiska insatser än under tidigare konjunkturuppgångar. Jag delar denna uppfattning. De snabba strukturella förändringarna i efterfrågan på arbetskraft och arbetslöshetens ändrade karaktär kräver ytterligare insatser inom flera områden av arbetsmarknadspolitiken.

Som jag nyss har framhållit måste problemen med långtidsarbetslösheten nu ägnas särskild uppmärksamhet. Rekryteringsstödet till näringslivet som infördes det senaste årsskiftet är avsett i första hand för de långtidsarbetslösa och ungdomarna. Det är emellertid uppenbart att åtgärderna i ännu högre grad måste inriktas på de långtidsarbetslösa. Längre förvärvs-avbrott kan medföra att viktiga yrkeskunskaper inte kan bibehållas. Det finns också studier som visar att personer som har drabbats av långa arbetslöshetsperioder på sikt får vidkännas en sämre löneutveckling än andra.

Jag kommer mot den bakgrund som jag nu har beskrivit att föreslå olika åtgärder till en förstärkning av arbetsmarknadspolitiken med särskild inriktning på de långtidsarbetslösa. Jag kommer också att föreslå nya former för samarbetet mellan AMS och kommunerna samt i förekommande fall förorda att regeringen hos riksdagen hemställer om medel härför.

B 1. Arbetsmarknadsservice

Genom riksdagens beslut (AU 21, rskr 228) med anledning av regeringens proposition 1983/84: 100, bil. 12, avsattes 4 milj. kr. för tillfälliga förstärkningar inom arbetsförmedlingen för insatser i krisdrabbade branscher och regioner. Jag vill meddela att 1 milj. kr. har avsatts för projektanställning av arbetslösa byggnadsarbetare med uppgift att aktivera andra arbets-

lösa byggnadsarbetare, 1,2 milj. kr. har avsatts för tillfällig förstärkning av arbetsförmedlingen i Malmöhus, Älvsborgs och Örebro län samt att jag senare denna månad kommer att föreslå regeringen att 0,8 milj. kr. avsätts för liknande förstärkning i Kalmar, Värmlands, Västmanlands, Kopparbergs och Gävleborgs län. Jag föreslår att resterande 1 milj. kr. av dessa medel får användas till personalförstärkningar inom såväl arbetsförmedlingen som Arbetsmarknadsinstitutet (Ami) i Stockholms län – som inte kan betecknas som krisdrabbad region – för försöksverksamhet med samordnade insatser mellan arbetsmarknadsverket och Stockholms kommun. Bakgrunden till mitt förslag är en av AMS och Stockholms kommun föreslagen försöksverksamhet i syfte att motverka sådana sociala problem som nära sammanhänger med arbetslöshet. Jag kommer senare under anslaget B 4. Sysselsättningsskapande åtgärder att närmare utveckla förslaget om försöksverksamheten.

Hemställen

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen

att godkänna vad jag anfört om utnyttjandet av medlen för tillfälliga personalförstärkningar inom arbetsförmedlingen.

B 4. Sysselsättningsskapande åtgärder

Innan jag går närmare in på mina förslag till åtgärder vill jag nämna att skrivelser har kommit in från länsarbetsnämnden i Norrbottens län. Dorotea kommun, Lycksele kommun och Svenska Byggnadsarbetareförbundets avdelning 35 i Linköping om åtgärder för att stimulera byggnads- och anläggningsverksamheten. En skrivelse har också kommit in från Haninge Socialdemokratiska arbetarekommun om behovet av ytterligare arbetsmarknadspolitiska åtgärder. Vidare har skogsstyrelsen hemställt att ytterligare medel anvisas för beredskapsarbeten i syfte att underlätta lösningen av de akuta problem inom skogsvårdsorganisationen som de minskade anslagen till statliga beredskapsarbeten nu har medfört. En skrivelse med motsvarande innehåll har kommit in från Svenska Skogsarbetareförbundet. Dessutom har AMS redovisat erfarenheterna av bidraget till kommuner och landstingskommuner för att främja nyanställning. Svenska Byggnadsarbetareförbundet, Kalmar kommun m.fl. har kommit in med skrivelser om ytterligare åtgärder för att minska arbetslösheten.

Beredskapsarbeten

För beredskapsarbeten disponerar AMS för innevarande budgetår 1969 milj. kr. AMS beräknar att dessa medel räcker för att under hösten 1984 sysselsätta ca 25 000 personer per månad. Under första halvåret 1985

räcker medlen endast till att sysselsätta i genomsnitt knappt 10 000 personer per månad. Det innebär att en snabb minskning av beredskapsarbetena måste inledas i januari 1985 och att volymen under andra kvartalet 1985 kommer att reduceras till 5 000 personer. Även vid en fortsatt mycket gynnsam utveckling på arbetsmarknaden anser jag att anslaget för beredskapsarbeten måste förstärkas. Jag förordar att regeringen föreslår riksdagen att 500 milj. kr. anvisas för beredskapsarbeten under förevarande anslag. Av medlen bör högst 2 milj. kr. kunna användas för en fortsättning på den förra året påbörjade uppsökande verksamheten av arbetslösa byggnadsarbetare som görs i samråd mellan AMS och Svenska Byggnadsarbetareförbundet. Denna verksamhet bör samordnas med den strukturplan för byggarbetsmarknaden som AMS i samarbete med parterna på byggarbetsmarknaden håller på att utarbeta. Utöver dessa 500 milj. kr. kommer jag att föreslå att särskilda medel anvisas för beredskapsarbeten av investeringskaraktär.

Byggarbetsmarknaden

Sysselsättningen inom byggarbetsmarknaden har förbättrats under det senaste året. I september månad i år uppgick andelen arbetslösa kassamedlemmar i Byggnadsarbetarnas erkända arbetslöshetskassa till 5,7 % mot 8,0 % i fjol. För dem som är yrkesverksamma inom främst den s. k. ROT-verksamheten – målare, plåtslagare, elektriker och rörarbetare – är arbetslösheten väsentligt lägre. Även geografiskt är sysselsättningen ojämnt fördelad. Arbetslösheten beräknas bli störst i de län som på sikt kan ha behov av att minska sin byggnadsarbetarekår. Detta gäller t. ex. Norrbottens, Jämtlands och Kopparbergs län. För att stödja byggsysselsättningen under vintern 1984/85 förordar jag att ytterligare 250 milj. kr. anvisas till beredskapsarbeten av investeringskaraktär i de sex nordligaste länen. Av medlen till Norrbottens län föreslår jag att regeringen inhämtar riksdagens godkännande att 14 milj. kr. får användas för att som beredskapsarbete, utöver de medel som kan komma att anvisas av samlingslokaldelegationen, uppföra ett Folkets hus i Kiruna.

Skyddad sysselsättning hos offentliga arbetsgivare

AMS har i sin skrivelse den 31 augusti 1984 tagit upp vissa frågor som rör socialmedicinskt arbetshandikappade som sysselsätts främst i kommunala beredskapsarbeten. Styrelsen har bedömt att anställningsformerna för denna grupp beredskapsarbetare behöver ses över.

Fr. o. m. budgetåret 1979/80 upphörde formellt beredskapsarbeten för arbetslösa med nedsatt arbetsförmåga, de s. k. T1-arbetena för socialmedicinskt arbetshandikappade. (Benämningen T1-arbeten har tillkommit på grund av att verksamheten reglerades genom ett AMS-cirkulär med beteckningen T1.) Dock bedrivs fortfarande särskilda beredskapsarbeten i kommunal regi för dessa sökande. AMS bedriver dessutom beredskapsar-

beten i egen regi för s.k. specialanvisad arbetskraft, främst socialmedicinskt arbetshandikappade.

Enligt AMS utgör de kommunala beredskapsarbetena en fortsättning på vad som tidigare kallades för T1-arbeten. De kan beskrivas som en form av skyddat arbete. De anvisade är i praktiken undantagna från regeln om att beredskapsarbetstiden inte bör överstiga sex månader. Det finns enligt AMS personer som har haft kommunalt beredskapsarbete av detta slag sedan 1960-talet. För flertalet arbetstagare är dock anställningstiden väsentligt kortare och avbrott för vård etc. är vanligen förekommande. Beredskapsarbete har för dessa arbetstagare oftast inneburit den enda kontakten med arbetslivet.

På underlag av en inventering som AMS-kommittén (A 1981:02) har genomfört hos länsarbetsnämnderna av antalet personer som sysselsattes i kommunala beredskapsarbeten för socialmedicinskt arbetshandikappade har AMS bedömt att antalet anvisade i dessa beredskapsarbeten för närvarande inte understiger 5 000 personer.

Enligt AMS bör andra arbetsmarknadspolitiska åtgärder, som till sin utformning inte är tidsbegränsade, vara bättre lämpade att sättas in under längre tid för dessa arbetshandikappade. Ur den enskildes synpunkt förefaller det också befogat att få en fastare anknytning till en arbetsgivare. Styrelsen föreslår därför att ett särskilt lönebidrag för dessa sökande skall kunna lämnas vid fast anställning hos kommunerna. Bidraget skulle uppgå till 90 % av lönekostnaden under tre år. Därefter skulle bidraget antingen kunna fortsätta att utgå på samma nivå eller sänkas till 50 eller 25 % av lönekostnaden.

För egen del vill jag erinra om att riksdagen har beslutat (prop. 1983/84: 122, AU 19, rskr 322) om vissa ändrade regler för anställning med lönebidrag att gälla fr. o. m. innevarande budgetår. Riksdagsbeslutet innebär bl. a. att ett särskilt lönebidrag kan lämnas med 90 % av lönekostnaden under det första anställningsåret – utöver eventuell tid med introduktionsstöd – och därefter med 50 % av lönekostnaden. Introduktionsbidrag och lönebidrag kan användas för att underlätta bl. a. för personer som sysselsätts i beredskapsarbeten för socialmedicinskt arbetshandikappade att få sysselsättning hos anordnaren av beredskapsarbetet. Också andra arbetsmarknadspolitiska åtgärder t. ex. arbetsmarknadsutbildning eller yrkesinriktad rehabilitering vid arbetsmarknadsinstitut kan underlätta för dessa sökande att få en fastare förankring på arbetsmarknaden.

Enligt min bedömning kan dock inte lönebidrag ens på den väsentligt högre nivå som AMS har föreslagit lösa sysselsättningsproblemen för den här aktuella gruppen.

Gruppen karaktäriseras bl. a. av att den är mycket rörlig. Det är, som AMS har nämnt, inte ovanligt att perioder i arbete växlar med perioder då personen erhåller vård. Generellt sett är således frånvaron högre bland dessa arbetstagare än bland beredskapsarbetare i allmänhet. Arbetsförmå-

gan är som regel också mycket nedsatt främst på grund av missbruksproblemen.

Anställning med lönebidrag innebär en individuell placering i ett fast arbete med oftast väl definierade arbetsuppgifter. Den som är anställd med lönebidrag omfattas också fullt ut av den arbetsrättsliga lagstiftningen. Bl. a. innebär lagen (1982: 80) om anställningsskydd att arbetstagare som har nedsatt arbetsförmåga och på grund därav har beretts särskild sysselsättning hos arbetsgivaren skall få företräde till fortsatt anställning oberoende av turordningen, om detta kan ske utan allvarliga olägenheter. Denna lagregel har stor betydelse när det gäller att värna om arbetshandikappades möjligheter att behålla ett arbete. Samtidigt kan den innebära att arbetsgivare tvekar att anställa personer, om de befارar att vederbörandes handikapp kan medföra problem på arbetsplatsen. Särskilt markerat blir detta om arbetstagarna som vid T1-arbete ofta är koncentrerade till vissa delar av den kommunala verksamheten. Om dessa arbetstagare anställs med lönebidrag skulle de således få ett bättre anställningsskydd än andra arbetstagare. Sannolikt skulle detta inte bara påverka villigheten hos berörda parter att anordna en mer permanent sysselsättning för de aktuella grupperna utan också på längre sikt innebära ett hinder för möjligheterna att nyplacera handikappade i sådan verksamhet.

Som jag nyss har anfört bör de olika arbetsmarknadspolitiska åtgärderna användas med all kraft för att underlätta för personer som har eller har haft missbruksproblem att få varaktiga anställningar med eller utan bidrag genom arbetsmarknadsverket. Jag vill också erinra om att en betydande del av de anvisade arbetstagarna inom Samhällsföretagsgruppen har missbruksproblem som huvud- eller bihandikapp. Detta gäller framför allt i storstadsregionerna.

Efter överläggningar med företrädare för bl. a. kommunförbundet och berörda fackliga organisationer har jag emellertid funnit att det för den aktuella gruppen socialmedicinskt handikappade som nu arbetar i s. k. T1-arbeten behövs särskilda sysselsättningsinsatser. Dessa insatser måste av naturliga skäl vara nära kopplade till kommunens sociala omsorger enligt socialtjänstlagen. För de aktuella grupperna, som ofta består av tunga missbrukare, är detta särskilt behövligt. Det är således naturligt att kommunerna i egen regi har kommit att starta sysselsättning för dessa kommuninnevånare. Beredskapsarbetets form är dock föga relevant genom sitt kortsiktiga syfte. Jag förordar därför en omläggning av statens stöd så att kommunerna ges friare och mer långsiktiga möjligheter att i nära anslutning till övriga sociala åligganden och rehabiliteringsinsatser planera sysselsättning för personer som under lång tid och i flera omgångar har varit sysselsatta med beredskapsarbete i kommunal regi. Därefter bör arbetsmarknadsverket för dessa sökande strikt tillämpa regeln om att tid i beredskapsarbete inte får överstiga sex månader.

Skyddat arbete anordnas nu genom Samhällsföretag, som också kan

avtala om bidrag till vissa andra anordnare av skyddat arbete. Jag förordar att skyddat arbete också skall kunna anordnas av kommuner, landstingskommuner samt i vissa fall av offentliga arbetsgivare inom statsförvaltningen. Till skillnad från vad som gäller inom Samhällsföretagsgruppen bör dock skyddat arbete hos offentliga arbetsgivare inte få avse industriell tillverkning.

Mitt förslag är att dessa arbetsgivare, främst kommunerna, bör kunna ges statsbidrag till skyddad sysselsättning som anordnas för dessa grupper. Arbetstagarna kan därigenom påräkna mer varaktiga arbeten som inte måste omprövas varje halvår, samtidigt som rehabiliteringsaspekten kan ges en klarare framtoning. Den som har rehabiliterats bör så snart som möjligt kunna komma i fråga för en ordinarie anställning på den reguljära arbetsmarknaden. Med denna utformning kommer skyddat arbete som anordnas hos offentliga arbetsgivare, liksom skyddat arbete hos Samhällsföretagsgruppen, att vara undantaget från tillämpningsområdet för lagen (1982:80) om anställningsskydd enligt 1 § andra stycket fjärde punkten i den lagen.

I likhet med arbetstagare som har beredskapsarbete eller arbete i ungdomslag bör de som får skyddat arbete hos offentliga arbetsgivare också undantas från lagen (1976:600) om offentlig anställning (jfr. prop. 1982/83: 143 s. 22 f). Detta kräver en ändring av 1 kap. 6 § i den lagen. Lagförslaget har upprättats i samråd med chefen för civildepartementet. Det är inte av beskaffenhet att lagrådet behöver höras. Förslaget bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 2.1*.

Ett villkor för statsbidrag bör vara att platser i skyddat arbete tillsätts med sökande som arbetsförmedlingen har anvisat. Avtalsreglering av anställningsvillkor förutsätts ske från dessa utgångspunkter.

Statsbidraget bör lämnas med högst 75 % av lönekostnaden inkl. lönebidragskostnader för arbetstagare som arbetsförmedlingen har anvisat till den skyddade sysselsättningen.

Om riksdagen bifaller förslaget till det nya statsbidragssystemet avser jag att återkomma med förslag om medel m. m. Det föreslagna statsbidraget till offentliga arbetsgivare som anordnar skyddat arbete bör kunna utgå fr. o. m. budgetåret 1985/86.

Nya regler för beslut om kommunala beredskapsarbeten

AMS har föreslagit att det nuvarande regelsystemet för beslut om primär- och landstingskommunala beredskapsarbeten av icke investeringskaraktär skall ändras. Den nuvarande ordningen innebär i korthet att kommunerna tar fram lämpliga arbetsuppgifter att utföras som beredskapsarbete – den s. k. objektreserven. Med utgångspunkt i denna och eventuella tillkommande ärenden diskuterar länsarbetsnämnderna med huvudmännen om lämpliga objekt i relation till sammansättningen av de arbetslösa. Nämnderna har också kontakt med de berörda fackliga organisationerna.

För varje enskilt objekt fattas därefter särskilda beslut. Dessa skall

normalt hos huvudmannen föregås av en förhandling enligt medbestämmandelagen. Enligt arbetsmarknadskungörelsen skall vid prövningen fastställas dels att det är fråga om angelägna objekt, dels att det är arbete som ligger utanför ramen för ordinarie årsbudget och annars inte skulle bli utfört.

Den ordning som idag gäller är otymplig i många delar. För det första är det mycket svårt att fastställa vad som för varje aktuellt objekt är uppgifter som ligger utanför ordinarie arbetsuppgifter. För det andra innebär ordningen att en rad enskilda beslut måste fattas. För det tredje är ordningen inte helt tillfredsställande ur medbestämmandesynpunkt.

För att lösa dessa problem föreslår AMS i samråd med de fackliga organisationerna och arbetsgivarna på den kommunala och landstingskommunala sidan en enklare ordning. Enligt förslaget skall huvudmannen (kommunen eller landstingskommunen) i förhandling med berörda personalorganisationer fastställa vilken verksamhet som skall komma ifråga för sysselsättningsskapande åtgärder samt vilken högsta omfattning det skall röra sig om. Länsarbetsnämnden skall utifrån denna överenskommelse kunna avtala om en viss sysselsättningsvolym fördelad på huvudverksamheter. För arbetsförmedlingen innebär detta att den inom den kvot som länsarbetsnämnden har tilldelat förmedlingen kan anvisa sökande utan ytterligare formella beslut. Kan överenskommelse om en sysselsättningsreserv inte uppnås får enligt AMS beslut om beredskapsarbete fattas objektsvis enligt nuvarande ordning.

AMS förslag innebär således att länsarbetsnämnderna får möjlighet att inom en viss volym arbeten, framtagna av huvudmannen i samråd med personalorganisationerna, anvisa arbetslösa. Denna skall givetvis utgöra ett nettotillskott i sysselsättning och förhandlingarna mellan huvudmannen och personalorganisationerna syftar till att säkerställa detta. När det gäller arbetsuppgifterna är det som jag nyss har framhållit många gånger i det närmaste ogörligt att fastställa att de ligger utanför ramen för ordinarie budget. I flertalet fall handlar det om samma slag av arbetsuppgifter som ordinarie personal utför. Det avgörande är givetvis att uppgifterna är angelägna och att antalet anställda blir fler än inom ramen för ordinarie budget. AMS har föreslagit att arbetsmarknadskungörelsen ändras i denna riktning.

Jag anser att det förslag som AMS och parterna har utarbetat på ett bättre sätt än nuvarande system visar syftet med beredskapsarbetena och jag ämnar därför föreslå regeringen att reglerna ändras i enlighet härmed. Härtill kan fogas att den nya definitionen på beredskapsarbeten som ett nettotillskott av angelägna arbetsuppgifter innebär att risken för konservering av en föråldrad struktur inom exempelvis äldreården bör minimeras. De förändringar av handläggningsrutiner – övergång från objektreserv till sysselsättningsreserv m. m. – som erfordras kan AMS genomföra utan särskilda bemyndiganden. Systemet med en sysselsättningsreserv bör kun-

na tillämpas även för andra huvudmän. Jag förordar att regeringen inhämtar riksdagens godkännande av de nya regler för beslut om beredskapsarbeten som jag nu har redovisat.

I sin framställning har AMS vidare visat på att det inom ramen för det föreslagna systemet också skulle vara möjligt att inordna andra anställningar än beredskapsarbete. Ur en sysselsättningsreserv skulle t. ex. tillsvidareanställningar kunna tidigareläggas. Jag återkommer strax till denna fråga.

AMS förordar vidare att de särskilda bidrag som i samband med beredskapsarbete idag kan utgå för bl. a. traktaments- och reseersättningar samt för utbildnings- och handledarinsatser för ungdomar slopas. Dessa bidrag skapar administrativa problem för såväl huvudmännen som för länsarbetsnämnderna. En bättre ordning vore enligt AMS att denna typ av bidrag innefattades i statsbidraget för de anvisades löner. Denna fråga bereds för närvarande inom regeringskansliet.

Kommunalt rekryteringsstöd för långtidsarbetslösa

Den 1 januari 1984 infördes ett nytt medel i arbetsmarknadspolitiken, ett rekryteringsstöd riktat till näringslivet. Syftet med stödet är bl. a. att underlätta tidigareläggning av nyrekrytering och härigenom skapa goda förutsättningar för ett framgångsrikt näringsliv. Ett annat syfte är att underlätta för i första hand ungdomar och långtidsarbetslösa att få en fast förankring på arbetsmarknaden. De hittillsvarande erfarenheterna av rekryteringsstödet är att det på ett verkningsfullt sätt har bidragit till att ge unga människor och långtidsarbetslösa en ny chans på arbetsmarknaden.

Under det gångna budgetåret har omfattningen av kommunala beredskapsarbeten varit högre än någon gång tidigare. Samtidigt har i första hand kommuner men även landstingskommuner genom ungdomslagen fått ta ansvar för ytterligare en stor grupp arbetssökande. Enligt min mening har kommuner och landstingskommuner på ett föredömligt sätt tagit sitt ansvar för dem som varit arbetslösa. Det kan dock inte förnekas att påfrestningarna i en del fall varit påtagliga.

Mot denna bakgrund har krav framförts om att staten via arbetsmarknadspolitiken i större utsträckning skall bidra till att skapa s. k. fasta arbeten i kommuner och landstingskommuner.

Arbetsmarknadspolitiken utgör en integrerad del av den ekonomiska politiken och av sysselsättningspolitiken. Detta innebär att arbetsmarknadspolitik inte kan föras fristående från den ekonomiska politiken. Att inom arbetsmarknadspolitikens ram införa ett allmänt ekonomiskt stöd till t. ex. kommunerna är mot denna bakgrund inte möjligt.

Ett huvudmål för arbetsmarknadspolitiken är att insatserna skall komma de arbetslösa till godo. Under år 1983 beslutade regering och riksdag om ett särskilt stöd till kommuner och landstingskommuner för tidigareläggning av s. k. fasta arbeten. Det är svårt att bedöma de samlade effekterna

av detta stöd. Om man ser till den omedelbara effekten i första anställningssledet kan konstateras att endast en fjärdedel av de bidragsberättigade tjänsterna besattes med arbetslösa. Härtill skall dock läggas att *många med osäker anknytning* – vikariat, kortids- och timanställningar m. m. – fick ett s. k. fast arbete. Förklaringen till att resultaten blev relativt begränsade för de arbetslösa torde kunna sökas i att anvisning av arbetsförmedlingen inte var en förutsättning för bidrag. Detta förhållande fanns inbyggt i konstruktionen av stödet och är i och för sig ingen överraskning. Enligt min mening var försöket intressant. Det har givit erfarenhet av vilka effekter som ett generellt och ej riktat stöd kan få. Parterna på den kommunala och landstingskommunala sidan har vid skilda tillfällen hävdad att de positiva effekterna av stödet har underskattats och aviserat egna utvärderingar. Mina slutsatser är emellertid att jag på grundval av de hittills vunna erfarenheterna inte för närvarande är beredd att förorda ett nytt försök av samma slag.

AMS har som jag tidigare nämnt pekat på möjligheten att inom den föreslagna sysselsättningsreserven för beredskapsarbeten också rymma tillsvidareanställningar. Den bärande tanken har varit att anställningsformen – tidsbegränsad anställning eller tillsvidareanställning – är mindre intressant än volymen. Kan man ur sysselsättningsreserven genom statligt bidrag få ett nettotillskott av s. k. fasta arbeten i stället för tillfälliga beredskapsarbeten är det att föredra.

Den modell som AMS har diskuterat är i princip densamma som gäller för rekryteringsstödet till näringslivet. Genom det stödet har hittills i år ca 29 000 personer fått ett arbete, tidsbegränsat eller fast. Av dessa har uppskattningsvis 13 500 varit långtidsarbetslösa. Trots detta kan vi konstatera att antalet arbetslösa med långa arbetslöshetstider har ökat.

Mot denna bakgrund förordar jag att ett kommunalt rekryteringsstöd riktat till de långtidsarbetslösa införs från den 1 januari 1985. Stödet bör endast avse tillsvidareanställningar (s. k. fasta anställningar) inom kommuner och landstingskommuner. Det bör kunna utgå oberoende av om arbetet ryms inom huvudmannens ordinarie budget eller tas fram ur den s. k. sysselsättningsreserven. Detta innebär att för de s. k. fasta anställningar som huvudmannen tillsätter med en av arbetsförmedlingen anvisad långtidsarbetslös skall kommunalt rekryteringsstöd kunna utgå. Beslutet om vem som skall anställas ligger hos huvudmannen som därvid har sedvanliga förhandlingar med personalorganisationerna.

Bland de arbetslösa som är anmälda hos arbetsförmedlingarna finns också sådana som önskar längre arbetstid än vad de för närvarande har. Det kommunala rekryteringsstödet skall som jag har framhållit utnyttjas för de långtidsarbetslösa som helt saknar arbete. Det är emellertid rimligt att arbetsförmedlingen ges möjlighet att i vissa angelägna fall utge stöd för de långtidsarbetslösa som har otillräcklig arbetstid och därför fyllnadsmarkerar på arbetsförmedlingen. Statsbidragets omfattning i tiden bör anpas-

sas till förändringen av den enskildes arbetstid. Jag utgår från att kommunerna därefter tar ett ansvar för dessa personer.

Till näringslivet lämnas ett rekryteringsbidrag om 50 % av lönekostnaden inkl. lönebikostnaden i högst sex månader. Stödnivån är densamma oberoende av anställningsformen. Enligt min mening bör ett stöd till kommuner och landstingskommuner ligga på samma nivå som för näringslivet. Statsbidrag bör således utgå med 50 % av lönekostnaden inkl. lönebikostnaden i normalt sex månader. Härutöver bör det finnas ett förhandlingsutrymme för arbetsförmedlingen att för äldre långtidsarbetslösa i särskilda fall utsträcka tiden upp till tolv månader.

Genom det kommunala rekryteringsstödet ges således kommuner och landstingskommuner möjlighet att skapa s. k. fasta anställningar för en hårt drabbad grupp arbetssökande, en grupp för vilken alternativet som regel skulle vara ett beredskapsarbete.

Omfattningen av det föreslagna stödet är svår att beräkna eftersom den i hög grad är beroende av den prioritering kommunerna och landstingskommunerna gör mellan beredskapsarbete, rekryteringsstöd och de åtaganden som finns mot redan anställd personal med otillfredsställande anställningsform. Om förslagen godkänns av riksdagen bör därför AMS åläggas att senast före februari månads utgång år 1985 till regeringen redovisa sin bedömning av fördelningen mellan det kommunala rekryteringsstödet och andra arbetsmarknadspolitiska åtgärder. Utifrån den redovisningen bör det ankomma på regeringen att fastställa hur medlen slutligt skall fördelas mellan kommunalt rekryteringsstöd och övriga åtgärder. Tills vidare bör kostnaderna belasta anslaget B4. Sysselsättningsskapande åtgärder, delprogrammet Rekryteringsstöd och enskilda beredskapsarbeten.

Rekryteringsstöd och enskilda beredskapsarbeten av icke investeringskaraktär

Under första halvåret 1984 har ca 29 000 personer beretts sysselsättning genom rekryteringsstödet och enskilda beredskapsarbeten. För innevarande budgetår har anvisats 675 milj. kr. för detta ändamål. Av dessa medel är 65 % redan in-tecknade genom beslut som har fattats till och med augusti månad 1984. För att det skall vara möjligt att fortsätta att använda rekryteringsstödet som ett offensivt förmedlingsinstrument och för att kunna placera de långtidsarbetslösa på den öppna marknaden föreslår jag att ytterligare 500 milj. kr. anvisas till rekryteringsstöd och enskilda beredskapsarbeten. Jag vill härvid understryka att rekryteringsstödet och enskilda beredskapsarbeten i fortsättningen huvudsakligen skall utnyttjas för långtidsarbetslösa.

Försöksverksamhet med samordnade insatser mellan arbetsmarknadsverket och Stockholms kommun

AMS och Stockholms kommun har träffat en överenskommelse om samordnade insatser för långtidsarbetslösa. Insatserna avser en försöks-

verksamhet under två år för att ta hand om svårplacerade arbetslösa. Kostnaderna skall enligt överenskommelsen fördelas lika mellan staten och kommunen. Genom det tilltänkta samarbetet skall de arbetslösa få arbete genom rekryteringsstöd och kommunalt beredskapsarbete, eller bli anvisade till utbildnings- och rehabiliteringsinsatser genom AMU resp. Ami. Samtidigt skall kommunens socialtjänst ge aktiv hjälp att lösa eventuella problem av social karaktär. Beredskapsarbete och rekryteringsstöd skall utnyttjas och en individuell plan skall läggas upp för varje deltagare. Projektet skall omfatta högst 1 000 personer. Statens kostnad under innevarande budgetår kan beräknas till ca 13 milj. kr. varav 1 milj. kr. avser personalförstärkningar.

Jag föreslår att 12 milj. kr. får användas för nämnda projekt inom ramen för de medel som kan komma att anvisas för beredskapsarbeten.

För den för projektet nödvändiga personalförstärkningen har jag tidigare under anslaget B 1. Arbetsmarknadsservice föreslagit att 1 milj. kr. får användas av de medel som har anvisats i innevarande budgetårs budgetproposition (prop. 1983/84: 100, bil. 12) för tillfälliga förstärkningar inom arbetsförmedlingen.

Särskilda medel

I det föregående har jag förordat att ytterligare 1 250 milj. kr. anvisas för beredskapsarbeten och rekryteringsstöd. Totalt skulle då till AMS förfogande stå 3 894,1 milj. kr. för dessa verksamheter under budgetåret 1984/85. Vid en jämförelse med föregående budgetår kan konstateras att detta innebär en väsentlig minskning. Denna är motiverad dels av att vi har en bättre konjunktursituation, dels av att ungdomslagen finansieras genom särskilt anslag.

Som jag tidigare har påpekat är det svårt att bedöma kraften i bl. a. industrins ökade efterfrågan på personal. Mot denna bakgrund och med hänsyn till den redovisning AMS skall göra i februari 1985 förordar jag att 500 milj. kr. anslås under anslaget B 4. Sysselsättningsskapande åtgärder för att av regeringen – efter en reviderad bedömning av arbetsmarknadsläget – kunna användas till beredskapsarbeten, de olika rekryteringsstöden m. m.

Särskilda insatser inom industrin.

AMS tar i sin skrivelse också upp frågan om ytterligare insatser för industrin i samma form som industrikampanjen under föregående budgetår. AMS begär 10 milj. kr. för en fortsättning på kampanjen.

I avvaktan på utvärdering av försöket med industrikampanjen är jag nu inte beredd att ta upp frågan om en eventuell fortsatt verksamhet.

Försöksverksamhet med ny styrning av byggnadsverksamheten

Den säsongsmissiga styrningen av byggnadsverksamheten består i dag

av dels ett rekommendationssystem, dels ett tillståndssystem. Den ordningen skapades i ett läge då byggarbetsmarknaden var väsentligt annorlunda än i dag. Mot denna bakgrund har AMS, på regeringens uppdrag, i samarbete med parterna på byggarbetsmarknaden fört en diskussion om nya former för den säsongmässiga styrningen av byggarbetsmarknaden.

I skrivelser den 31 augusti 1984 och den 10 oktober 1984 har AMS redovisat ett förslag som innebär ett första led i ett förändrat styrsystem. I förslaget har AMS och parterna förordat att en försöksverksamhet skall bedrivas i fem län. Försöken skall bygga på frivilliga överenskommelser med större byggherrar på den offentliga sidan – kommuner, landsting och stat – medan ett rekommendationssystem bör gälla för övrigt byggande inkl. bostadsbyggandet. Jag har för avsikt att föreslå regeringen att en försöksverksamhet i enlighet med dessa huvuddrag får inledas snarast möjligt. Det är min förhoppning att dessa försök skall leda till både bättre säsongutjämning och till minskat krångel.

Hemställan

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen att

1. antaga i arbetsmarknadsdepartementet upprättat förslag till lag om ändring i lagen (1976: 600) om offentlig anställning
2. godkänna vad jag anfört om medel för uppförandet av ett Folkets hus i Kiruna
3. godkänna vad jag anfört om offentlig skyddad sysselsättning
4. godkänna vad jag anfört om nya regler för kommunala beredskapsarbeten
5. godkänna vad jag anfört om ett kommunalt rekryteringsstöd
6. godkänna vad jag anfört om samordnade insatser mellan arbetsmarknadsverket och Stockholms kommun
7. till *Sysselsättningsskapande åtgärder* på tilläggsbudget 1 till statsbudgeten för budgetåret 1984/85 under tionde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 1 750 000 000 kr.

Förslag till**Lag om ändring i lagen (1976: 600) om offentlig anställning**

Härigenom föreskriv att 1 kap. 6 § lagen (1976: 600) om offentlig anställning¹ skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

1 kap.

6 §²

Lagen gäller inte arbetstagare som har anvisats beredskapsarbete eller arbete i ungdomslag.

Lagen gäller inte arbetstagare som har anvisats beredskapsarbete, arbete i ungdomslag eller skyddat arbete.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1985.

¹ Lagen omtryckt 1982: 100.

² Senaste lydelse 1983: 1074.

