

Tisdagen den 29 maj

Kl. 19.30

Förhandlingarna leddes av herr tredje vice talmannen.

### § 1 Tilläggs pension för utländska sjömän vid anställning på svenska handelsfartyg, m. m.

Föredrogs socialförsäkringsutskottets betänkande nr 23 i anledning av propositionen 1973:98 angående rätt till tilläggs pension för utländska sjömän vid anställning på svenska handelsfartyg, m. m. jämte motion.

I propositionen 1973:98 hade Kungl. Maj:t, under återopande av utdrag av statsrådsprotokollet över socialärenden för den 23 mars 1973, föreslagit riksdagen att anta i propositionen framlagda förslag till

1. lag om ändring i lagen (1962:381) om allmän försäkring,
2. lag om ändring i förordningen (1959:551) angående beräkning av pensionsgrundande inkomst enligt lagen om allmän försäkring,
3. lag om ändring i lagen (1954:243) om yrkesskadeförsäkring,
4. lag om ändring i lagen (1961:300) om redareavgift för sjöfolks pensionering,
5. lag om ändring i förordningen (1960:77) angående byggnadsforskningsavgift,
6. förordning om ändring i förordningen (1968:419) om allmän arbetsgivaravgift,
7. lag om ändring i lagen (1970:742) om lönegarantiavgift,
8. lag om ändring i lagen (1971:282) om arbetarskyddsavgift.

Beträffande propositionens huvudsakliga innehåll anfördes följande:

”I propositionen läggs fram förslag om att de utländska sjömän som till följd av det gällande kravet på bosättning i Sverige är utestängda från möjlighet att tjäna in rätt till tilläggs pension (ATP) skall få sådan rätt. Villkoret för detta skall vara att sjömannen är anställd i redarens tjänst ombord på svenskt handelsfartyg. Kvalifikationskraven och förmånsformerna avses i princip bli desamma som eljest gäller inom ATP.

Den lägre ATP-avgift som f. n. gäller för redare föreslås successivt höjrd så att den från det åttionde året efter reformens genomförande utgår efter samma procentsats som gäller för övriga arbetsgivare.”

I detta sammanhang hade behandlats den med anledning av propositionen väckta motionen 1973:1921 av herr förste vice talmannen Bengtson (c) vari yrkats att riksdagen vid behandlingen av propositionen skulle

1. i avvaktan på utredning besluta att avgiftshöjningarna för åren 1974–1980 fastställdes till hälften av de i propositionen föreslagna,

Tisdagen den

29 maj 1973

*Tilläggs pension för utländska sjömän vid anställning på svenska handelsfartyg, m. m.*

Tisdagen den  
29 maj 1973

*Tilläggs pension för  
utländska sjömän  
vid anställning på  
svenska handels-  
fartyg, m. m.*

2. hos Kungl. Maj:t anhålla om utredning av kostnaderna för tilläggs pensioneringen av utländska sjömän i enlighet med vad i motionen anförts.

Utskottet hemställde

att riksdagen med bifall till propositionen 1973:98 och med avslag på motionen 1973:1921 skulle anta de vid propositionen fogade förslagen till

1. lag om ändring i lagen (1962:381) om allmän försäkring,
2. lag om ändring i förordningen (1959:551) angående beräkning av pensionsgrundande inkomst enligt lagen om allmän försäkring,
3. lag om ändring i lagen (1954:243) om yrkesskadeförsäkring,
4. lag om ändring i lagen (1961:300) om redareavgift för sjöfolks pensionering,
5. lag om ändring i förordningen (1960:77) angående byggnadsforskningsavgift,
6. förordning om ändring i förordningen (1968:419) om allmän arbetsgivaravgift,
7. lag om ändring i lagen (1970:742) om lönegarantiavgift,
8. lag om ändring i lagen (1971:282) om arbetarskyddsavgift.

Reservation hade avgivits av herrar Ringaby (m) och Björck i Nässjö (m) vilka ansett att utskottet bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionen 1973:1921 och med anledning av propositionen 1973:98 skulle anta de vid propositionen fogade författningsförslagen med den ändringen att övergångsbestämmelserna i förslaget till lagen om ändring i lagen (1962:381) om allmän försäkring erhöll i reservationen angiven lydelse.

Till betänkandet hade fogats ett särskilt yttrande av herrar Carlsson i Vikmanshyttan och Magnusson i Nennesholm samt fröken Pehrsson (samtliga c).

Herr RINGABY (m):

Herr talman! Det är inte utan att jag känner mig åtskilligt osäker i denna fråga. Vi riksdagsmän tvingas ta ställning i olika frågor, ibland i sådana som kommit upp litet hastigt och där man inte riktigt vet vilka konsekvenser ens ställningstagande kommer att få. Det kan stundom vara ganska svårt att överblicka dem. Så skedde t. ex. med den s. k. burkskatten som skatteutskottet fick brottas med en längre tid. I sådana lägen brukar man inkalla sakkunniga till utskottet och penetrera frågan ytterligare för att få klarhet.

När det gäller propositionen 98, vilken ligger till grund för socialförsäkringsutskottets betänkande nr 23, som vi nu skall behandla och som avser ATP-avgiften för sjömän och utländska ombordanställdas pensionsrätt, var kunnigheten, det törs jag väl säga, inte särskilt stor hos oss utskottsledamöter. En vidare utredning av frågan borde ha legat mycket nära till hands. Inte heller i propositionen kunde vi inhämta några upplysningar av värde för frågans behandling. Det enda som klart framgår

av propositionen är att väldigt många remissinstanser känner sig ytterst tveksamma till att genomföra detta förslag, som innebär en höjning av redarnas ATP-avgifter med omkring 4 procentenheter på åtta år, vilket kan få svåra konsekvenser även för sjömännen.

Jag har, herr talman, en ganska egendomlig position i denna fråga, eftersom den motion som vi moderater i utskottet har yrkat bifall till är inlämnad av herr förste vice talmannen Bengtson.

Av det särskilda yttrande som utskottets centerpartister avgivit framgår att även dessa känt stor tveksamhet om konsekvenserna av föreliggande förslag, inte minst för sjömännens del. En rad remissinstanser, däribland även Svenska sjöfolksförbundet, anser att frågan bort utredas ytterligare.

I det sista ärende som vi behandlade före middagsuppehållet framhöll jag att differentierade ATP-avgifter bör tillgripas bara när mycket starka skäl föreligger. Jag anser att vår sjöfart, där utländska sjömän anställda på svenska handelsfartyg skall betraktas såsom bosatta i Sverige och därmed få pensionsrätt, är ett sådant område där undantag mycket väl skulle kunna göras.

Det är inte gott att säga vad detta förslag kan få för konsekvenser. Om det är så som det framhålles i motionen att drygt 80 procent av de ombordanställda har kortare tjänstetid i handelsflottan än 36 månader, skulle ju 80 procent av sjömännen aldrig få någon ATP. Intjänandetiden för ATP är som bekant tre år. Vi vet också att genomsnittsåldern bland sjömännen är mycket låg, faktiskt bara 23 år.

Drygt 35 procent av handelsflottans anställda är utlänningar. 14 procent av dem lär komma från de nordiska länderna, och såvitt jag vet kan sjömän från de nordiska länderna få ATP redan i dag, om de är bosatta i Sverige. Det är alltså mycket få utländska sjömän som kommer att få pension, kanske omkring 20 procent av hela antalet. Dels behövs det tre års tjänstgöring med avgifter betalda under den tiden innan man är kvalificerad, dels vet vi enligt utredningar som är gjorda att de ombordanställda tjänstgör bara sex à sju månader per år. Eftersom basbeloppet — i dag 7 600 kronor — alltid skall dras ifrån det pensionsgrundande beloppet, blir det förmodligen inte så stora pensioner de här sjömännen kommer att få.

Det är mycket som är oklart här. Man vet heller inte hur det är med de utländska sjömännens pensioner i hemlandet och hur dessa skall samordnas med ATP. Enligt vad som sagts har de flesta sjömän pension i sitt hemland, och om pension utgår både i hemlandet och från ATP-systemet, vilken pension skall då reduceras?

I varje fall för mig finns det åtskilliga frågor på det här området som är oklara, och i ett sådant läge är man inte särskilt entusiastisk för att bifalla ett förslag. Därför har jag tyckt att det ligger mycket i motionen 1921, där det begärs att frågan skall utredas vidare och att man under den tiden borde nöja sig med hälften av den avgiftshöjning som föreslås i propositionen för de åtta åren från 1974 till 1980 — alltså inte omkring 4 procentenheter utan 2 — till dess vi får större klarhet i hur systemet verkar.

Herr talman! Med detta ber jag att få yrka bifall till reservationen.

Tisdagen den  
29 maj 1973

*Tilläggs pension för  
utländska sjömän  
vid anställning på  
svenska handels-  
fartyg, m. m.*

Herr förste vice talmannen BENGTON (c):

Herr talman! Det förslag som riksdagen nu behandlar gäller hur de utländska sjömän som till följd av det gällande kravet på bosättning i Sverige är utestängda från möjlighet att tjäna in rätt till tilläggs pension skall kunna få en sådan rätt. Villkoren för detta skall vara att sjömannen är anställd i redarens tjänst ombord på svenskt handelsfartyg. Kvalifikationskrav och förmånsformer avses i princip bli desamma som gäller för ATP.

Om det förslaget råder inga delade meningar. Utländska sjömän bör få pension på det sätt som föreslagits i propositionen. Frågan är hur många utländska sjömän som någonsin kommer att få pension enligt förslaget. När en svensk sjöman lämnar sjömansyrket, tar han regelmässigt anställning i land här i Sverige, och därmed blir han kvar inom ATP-systemet. De utländska sjömännen däremot har ett helt annat läge. Om de övergår till tjänst i land blir det i de flesta fall i det egna hemlandet. Även om de fortsätter inom sjömansyrket är det ofta svårt för dem att få anställning på just ett svenskt fartyg, och de återgår då till tjänst på det egna landets fartyg eller eventuellt i andra handelsflottor. I inget av de båda fall jag här angivit kommer de med i det svenska ATP-systemet.

I ett remissyttrande till socialdepartementet från en institution som bör vara sakkunnig — Handelsflottans pensionsanstalt — har anförts att förmodligen en mycket liten del av utländska sjömännen kommer att begära tilläggs pension. Pensionsanstalten har just nu möjlighet att konstatera att de tolv årgångar utländska sjömän i svensk tjänst som fr. o. m. den 1 juli 1972 kan söka sjömans pension med åberopande av all sin efter fyllda 30 år fullgjorda tjänstgöring på svenska handelsfartyg i utrikesfart ingalunda har översvämmat anstalten med pensionsansökningar. Trots en ganska livlig publicitet i fackpressen, säger denna fackorganisation, är det hittills endast sex icke nordbor som kunnat beviljas pension. Införandet av nya regler kommer, förmodar anstalten, att göra det möjligt för något fler att få sådan pension. Även om villkoren är restriktiva i det här fallet har ändå ytterst få varit intresserade.

Här gäller det emellertid inte om tilläggs pensionen skall avse få eller många personer. I motionen aktualiserar jag för det första frågan om hur mycket sjöfartsnäringen rimligen skall betala till ATP — med hänsyn till de speciella förhållanden som råder för sjöfarten — och för det andra yrkar jag på en utredning av kostnaderna för tilläggs pensioneringen av utländska sjömän.

Det finns stöd från åtskilliga remissinstanser i uppfattningen att frågan bör utredas ytterligare. Sjöfarten är en speciell näring. Den kan inte jämföras med en vanlig svensk näring; gör man det handlar man orätt mot sjöfarten.

Jag vill erinra om vad svensk sjöfart betyder för vårt land. Sverige är ett land med mycket stor utrikeshandel — vi har stor export och import — och sjöfartsnäringen är oerhört betydelsefull för transporten av alla varor vi för hit. Jag vill vidare erinra om det mycket välkomna tillskottet till vår valutareserv. I den reviderade finansplanen för 1973 har sjöfartsnettot beräknats till 2 350 miljoner kronor. Det är kalla, hårda siffror att ta i,

herr socialminister! De pengarna får vi nog vara aktsamma om. Det finns ingen anledning att äventyra dem, så att nettot blir mindre. Vi har en motsvarande nettopost åt andra hållet, dvs. förlust, t. o. m. litet högre från turistnäringen, och vi behöver mer än väl få in de här pengarna på sjöfarten.

Men det bör observeras att svensk sjöfart ingalunda arbetar här hemma i inomskärsfart, utan svenska fartyg arbetar i hård konkurrens med andra länders fartyg. Därför skall vi akta oss för att lägga på svensk sjöfart några onödiga bördor. Det är ett av huvudmotiven till att vi skall vara aktsamma.

Det kan finnas motsättningar mellan arbetstagare och arbetsgivare. Jag är övertygad om att det händer att Sjöfolksförbundet och Redareföreningen har olika uppfattningar, men i det här fallet förefaller det närmast råda enighet. Jag vill återge en del av det remissyttrande jag tidigare refererade, nämligen yttrandet från Handelsflottans pensionsanstalt, och jag ber herr socialministern och utskottets företrädare att nogsam observera vad som anförts. Det heter:

I anslutning till en utredning om möjligheterna till samordning av reglerna om sjömanspension med blivande föreskrifter om allmän tjänstepension för sjömän från icke-nordiska länder synes det enligt pensionsanstaltens mening böra undersökas om kostnaderna för dessa sjömäns allmänna tjänstepension verkligen blir så stora att de rimligen kan föranleda den i den remitterade promemorian föreslagna betydande höjningen av sjöfartens avgifter. — Det är ungefär vad jag begärt i motionen! Och vilka har undertecknat remissyttrandet? Jo, bl. a. Redareföreningens direktör Nils Grenander.

I sista meningen heter det: Samråd i ärendet har skett med ledamoten G. Karlsson, som förklarar sig icke ha något att erinra mot innehållet av detta remissvar. — Sjöfolksförbundets ordförande Gunnar Karlsson har alltså inte haft något att invända mot vad jag nu har återgett!

Det är ganska klart besked från både Redareföreningen och Sjöfolksförbundet om att den här frågan borde ha utretts för att man skulle kunna få en rimlig överblick över hur stora kostnaderna egentligen skulle vara.

Det är alltså det som vi har önskat få; det finns inga ytterligare stora krav i motionen. Någon utredning av sedvanlig art beträffande de verkliga kostnaderna har såvitt jag vet inte företagits. Det föreligger en departementspromemoria, och det har kommit in vissa yttranden över den. Man kan emellertid på mycket goda grunder anta att kostnaderna för den föreslagna pensioneringen av utländskt sjöfolk utgör endast en ringa del av den avgiftsbelastning som nu föreslås för sjöfarten. Om ytterligare kostnader läggs på den svenska sjöfarten, kommer den givetvis att få en sämre konkurrensförmåga gentemot andra länders sjöfart. Detta drabbar båda de parter jag refererar till, alltså inte bara Redareföreningen utan likaså Sjöfolksförbundets medlemmar, eftersom våra sjömän kan få svårare att erhålla arbete, om sjöfarten har sämre förutsättningar att hävda sig i den stora konkurrensen.

Jag tycker att man i departementet har behandlat den här frågan på ett alltför lättvindigt sätt. Jag vet inte om socialministern över huvud

Tisdagen den  
29 maj 1973

*Tilläggs pension för  
utländska sjömän  
vid anställning på  
svenska handels-  
fartyg, m. m.*

taget har försökt sig på att utreda kostnaderna. Jag har inte kunnat finna några beräkningar på vad det egentligen borde kosta. Har man sammanträffat med sjöfartens organisationer? Såvitt jag vet har det inte förekommit någon sådan kontakt. Jag har åtminstone i ett fall tagit reda på att man inte ens har ringt till organisationen, och man har inte ens talat med dem om hur stora kostnaderna skulle vara i det här fallet.

Det är rätt besynnerligt att man behandlar en så viktig näring som sjöfartsnäringen, som är så känslig därför att den får slåss i hård utlandskonkurrens, på det sätt som här har skett. Det är av den anledningen som jag fann mig föranlåten att motionera i frågan, och jag är glad att det också finns en reservation.

Herr talman! Jag kan inte finna annat än att det är riktigt att bifalla motionen, och jag yrkar bifall till reservationen till utskottets betänkande.

Herr CARLSSON i Vikmanshyttan (c):

Herr talman! Jag kan instämma i det uttalande som har gjorts här, att detta har varit en svår fråga att ta ställning till, eftersom uppgifterna har varit så varierande. Här i riksdagen, och inte minst i socialförsäkringsutskottet, är det ju vår ambition att ha tillräckliga kunskaper och underlag för beslutsfattandet. Det har väl sagts på något håll att man kan förenkla förfarandet genom att följa den regeln, att propositioner skall bifallas och motioner skall avslås; därmed hittar man ju en lösning på alla frågor.

När det här i propositionen föreslås en höjning av ATP-avgifterna fram till 1980 vilken är dubbelt så hög som den höjning som föreslås i motionen, måste man ändå fråga sig vad som är rätt i sammanhanget. Både propositionsskrivaren och motionären säger sig ha grundat sina förslag på sakkunnigas uppfattning och på kontakter som man på båda hållen har inom sjöfartsnäringen.

Det är från dessa utgångspunkter som vi på vårt håll har antecknat ett särskilt yttrande till utskottets betänkande.

Utskottet har avvisat uppfattningen att man bör differentiera avgiften till ATP på grund av att pensionskostnaderna inom någon grupp ligger högre eller lägre än normalt. Under remissbehandlingen har det emellertid framkommit önskemål om att kostnads- och avgiftsfrågorna skall utredas ytterligare. Det har framförts i den redovisning som finns i propositionen på s. 77 under rubriken *Kostnads- och avgiftsfrågan*, och jag ber, herr talman, att få hänvisa till detta. Där sägs att förslag om ytterligare utredning har framförts från Svenska sjöfolksförbundet, Sveriges redareförening, Rederiföreningen för mindre fartyg, SAF, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet, HPA och sjöfartsverket. När man har hävdat denna mening och när den också har redovisats i propositionen, menar vi att det borde vara till fördel för kostnads- och avgiftsfrågorna med en utredning. Vi skulle då kunna få en klarare bild av hur det i realiteten ligger till.

När vi har stannat för att avge ett särskilt yttrande innebär det att vi utgår från att en utredning måste komma. Vi menar att dagens beslut inte utesluter möjligheten till en omprövning av avgifterna, därest en sådan skulle anses befogad. Det finns, efter vad jag kan förstå, skäl för de

anförda förmodandena att avgiftsuttaget ligger för högt. Om en utredning skulle visa detta får en ändring göras i den delen.

Jag har, herr talman, inget yrkande.

Fru HÅVIK (s):

Herr talman! Den proposition som vi nu behandlar innehåller ett förslag om att de utländska sjömän som för närvarande saknar möjlighet att tjäna in rätt till tilläggspension skall få denna rätt.

När ATP infördes fanns i lagstiftningen på flera punkter olika regler för svenska och utländska medborgare. Dessa särbestämmelser har efter hand tagits bort, då vi i vår sociallagstiftning alltmer likställer utländska medborgare med landets egna medborgare. Denna syn är grundad på uppfattningen att utländska medborgare genom sin arbetsinsats bidrar till landets produktion och att likartade bestämmelser därför bör gälla.

Kravet på bosättning i landet finns emellertid fortfarande kvar, och eftersom anställning på svenskt handelsfartyg och vistelse där inte anses som bosättning i Sverige saknar de utländska sjömännen möjlighet att tjäna in rätt till tilläggspension.

Jag vill säga något om ATP:s finansiering.

Arbetsgivaren betalar avgift till tilläggspensionering enligt samma grunder för såväl svensk som utländsk arbetskraft. Denna avgift uppgår enligt riksdagsbeslut 1972 till 10,5 procent.

För närvarande erlägger redare avgift till tilläggspensioneringen och sjukförsäkringen enligt särskilda bestämmelser. Avgiften utgår efter en bestämd andel av den avgift som enligt lag om allmän försäkring skall utgå till sjukförsäkringen och tilläggspensioneringen. Denna andel svarar mot förhållandet mellan antalet svenska sjömän och hela antalet sjömän på svenska handelsfartyg i medeltal per den 31 oktober under de tre år som närmast föregått det år då procentsatserna fastställdes. Procentsatsen för år 1973 är 6,69, vilket skall ställas i relation till de 10,5 procent som gäller för övriga arbetsgivare i landet.

Det var främst två anledningar till att särskilda regler skapades. För det första skulle redarna, om full pensionsavgift uttogs för samtliga anställda på fartygen, ha fått kostnader som endast delvis kunde motsvaras av pensionsrätt för svenskt sjöfolk. För det andra var det angeläget att motverka att det från avgiftssynpunkt blev fördelaktigare för redarna att anställa utländska sjömän än att anställa svenska.

Då denna avgiftsregel tillkom kunde i allmänhet endast svenska sjömän intjäna rätt till tilläggspension. Men sedan dess har enligt särskilda bestämmelser i den nordiska konventionen om social trygghet möjlighet skapats för sjömän från de nordiska länderna att förvärva rätt till tilläggspension vid anställning på svenskt handelsfartyg. Förutsättningen är att sjömännen är bosatt i nordiskt land och beskattas i Sverige för inkomster ombord. Fortfarande gäller dock att avgiften bestäms efter antalet svenska sjömän i den totala bemanningen. Detta innebär att avgiften fortfarande är för låg och har varit för låg sedan de nordiska sjömännen erhöll rätt till ATP enligt bestämmelserna i trygghetskonventionen.

När man nu föreslår att kravet på bosättning skall upphävas för de

Tisdagen den  
29 maj 1973

*Tilläggs pension för  
utländska sjömän  
vid anställning på  
svenska handels-  
fartyg. m. m.*

utländska sjömännen saknas anledning att ha specialregler för redare då det gäller avgifter till tilläggs pensioneringen. Däremot skall särskilda regler fortfarande gälla i fråga om avgiften till sjukförsäkringen.

Höjningen kommer att ske etappvis inte minst med tanke på, som det här har nämnts i debatten, att förmånen till de utländska sjömännen enligt kvalifikationsregler kan börja utgå tidigast tre år efter det att bosättningskravet upphör. Propositionen föreslår åtta år innan redarnas avgift uppgår till vad andra arbetsgivare betalar för tilläggs pensioneringen.

I anledning av propositionen har det lagts en motion av herr Bengtson i Jönköping. Herr Bengtson vill

för det första att i avvaktan på utredning riksdagen beslutar att avgiftshöjningen för åren 1974 till 1980 fastställs till *hälften* av den i propositionen föreslagna,

för det andra att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om utredning av kostnaderna för tilläggs pensioneringen.

Till utskottets betänkande har representanter för moderata samlingspartiet avgivit en reservation, i vilken man tar upp herr Bengtsons yrkande. Herr Bengtsons partikamrater i utskottet har inte velat gå så långt som till en reservation, utan de har nöjt sig med att avge ett särskilt yttrande, som herr Carlsson i Vikmanshyttan från denna talarstol pläderat för.

I reservationen talar man om de speciella förhållanden som råder för de utländska sjömännen och menar att det inte bör finnas några principiella betänkligheter för en differentiering av ATP-avgiften. Vidare säger man i reservationen att man delar herr Bengtsons uppfattning att det kan antas att kostnaderna för utländska sjömans pensionering kommer att utgöra endast en ringa del av den normala pensioneringskostnaden.

Herr Ringaby var något tveksam, han visste inte riktigt var han stod i denna fråga men hade ändå för säkerhets skull velat avge en reservation, eftersom han förmodligen kände det som en miss att det inte fanns någon motion i denna fråga från moderata samlingspartiet. Herr Ringaby ville gärna gå med på att fastställa avgiften till hälften av vad propositionen föreslog, och så ville även herr Bengtson. Men varför hälften, när man är så osäker? Det är inte alls säkert att man ligger rätt. Jag vet inte hur djupt man från reservanternas sida har tänkt sig in i problematiken -- i vilken utsträckning man har kollat sifferuppgifterna i herr Bengtsons motion.

Svenska sjöfolksförbundet har emellertid reagerat starkt och vänder sig i likhet med motionären mot att med hänvisning till att sjöfolket stannar kort tid inom yrket någon utredning av sedvanlig art beträffande de verkliga kostnaderna för den nu föreslagna reformen inte gjorts.

Sjöfolksförbundet frågar sig -- med rätta -- om meningen är att avgiften till ATP skall differentieras med hänsyn till längden av den genomsnittliga anställningstiden ombord. Skall detta gälla enbart ombordanställda? Borde inte den föreslagna utredningen beträffande avgiften till ATP gälla alla branscher? Det är inte uteslutet, snarare troligt, att en utredning gällande alla branscher skulle innebära ökade ATP-avgifter för flera arbetsgivare.

Tilläggs pensioneringen är av kollektiv natur. Med hänsyn härtill och

till att den allmänna avgiften till tilläggspensioneringen, vilken i fortsättningen även blir tillämplig på redarna, skall vara så avvägd att den skall bära kostnaderna för pensioneringen av hela kollektivet, anser utskottet att någon ytterligare utredning inte är erforderlig.

I motionen från herr Bengtson framgår tydligt att herr Bengtson inte är speciellt bevandrad i ATP-systemet. Herr Bengtson påstår att de utländska sjömän som fyller kvalifikationskravet om tre poänggrundande år inte drar samma pensionskostnader som motsvarande svenska arbetskraft och utvecklar sitt resonemang genom att peka på att manskapet tjänstgör till sjöss endast sex till sju månader per kalenderår, men att basbeloppet som i dag uppgår till 7 600 kronor drages från den samlade inkomsten oavsett om anställningstiden varit kortare eller längre.

Men, herr Bengtson, anställningstidens längd har inte med detta att göra, inte heller nationaliteten. Det är riktigt att manskapet tjänstgör till sjöss 6–7 månader per kalenderår, om herr Bengtson med anställningstid menar påmönstringstid. Av Sjöfolksförbundets medlemmar är omkring 5 000 fast anställda med lön under årets samtliga månader. Dessa tjänstgör och är påmönstrade ombord 8–9 månader per kalenderår och är lediga i land under återstående del. Ledigheten avser lagstadd semester samt under påmönstringstiden fullgjord ordinarie arbetstid utöver 40 timmar per vecka, s. k. vederlagsledighet. Bland dessa finns ett inte ringa antal som är bosatta i Sverige.

Övriga medlemmar har s. k. fartygsanställning. Per kalenderår tjänstgör de påmönstrade 6–7 månader, men även här är det fråga om fullgjord ordinarie arbetstid utöver 40 timmar per vecka som ersätts med betald ledighet eller kontant betalning vid avmönstring. I inget fall avser ersättningen kompensation för övertidsarbete utan vederlag för ordinarie arbetstid mellan 40 och 56 timmar per vecka. Vederlaget kan därigenom uppgå till 16 timmar per vecka och till omkring 2 1/2 månader för de 6–7 månaderna ombord. Under tiden intjänad semester är här inte inräknad.

Den fartygsanställda har således haft lön för i genomsnitt 9–10 månader per kalenderår. Av de fartygsanställda finns ett visst antal icke nordiska medborgare som är bosatta i Sverige. Om man skulle använda herr Bengtsons statistiska siffermaterial på samma sätt vid bedömningen av den genomsnittliga anställningstiden på landsidan, finns ingen med 40 timmars arbetsvecka som har längre anställningstid per år än 8 månader, och ändå räknar vi väl dessa människor som helårsanställda.

I motionen talas även om att dubbelpensionering i vissa fall kan förekomma och att ”varken i Sverige eller i andra länder torde man komma att acceptera uppkomsten av en privilegierad grupp som får dubbla pensionsförmåner”.

Först påvisar alltså herr Bengtson att här gäller det endast få utländska sjömän som kommer att klara denna kvalifikationsregel och därför kommer ingen av dessa att få någon större glädje av ATP-pensionen. Sedan påstår han att vi får att göra med en privilegierad grupp – vi tillskapar en privilegierad grupp, som får dubbla pensionsförmåner, dvs. full ålderspension efter 30 års tjänst.

Herr Bengtson, vi har branscher här i detta land som har mycket

Tisdagen den  
29 maj 1973

*Tilläggs pension för  
utländska sjömän  
vid anställning på  
svenska handels-  
fartyg, m. m.*

utländsk arbetskraft. Herr Bengtson har talat om sjöfartsnäringen som är så känslig för vårt lands ekonomi. Det är riktigt. Vi har även exportindustri som betyder oerhört mycket för vårt lands ekonomi. Det kan inte heller bestridas. Många av dem har utländsk arbetskraft, rörlig arbetskraft, och skulle herr Bengtsons förslag, som jag förmodar är välgrundat och väl genomtänkt, eftersom det kommer från förste vice talmannen, accepteras, skulle det innebära att många branscher skulle få ökade pensionskostnader till ATP. Det är ju detta man inte vill diskutera utan ärendet före middagspausen gällde ju att avgifterna redan nu är för höga som de är.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr förste vice talmannen BENGTON (c) Kort genmäle:

Herr talman! Hela den del av sitt anförande där fru Håvik sysslade med önskvärdheten av att få dessa pensioner till stånd kan jag lämna åt sidan, därför att den hör inte till diskussionen. Det har aldrig framförts någonting annat än att pensioner skall utgå i vare sig propositionen, motioner, utskottsbetänkande eller anföranden. Det gäller de två andra sakerna, och då märker man genast av fru Håviks yttrande att det är mycket litet av fakta som kan presenteras. Det är allmänna omdömen. Varför tar fru Håvik inte fram statistik? Därför att det inte finns någon sådan. Man har ingen säker grund att stå på, och då får man sådana allmänna uttalanden som fru Håvik använde.

Jag vill bara påvisa att när centerpartiet gör ett särskilt yttrande, har herr Carlsson i Vikmanshyttan sagt att han förutsätter att det kommer att bli en utredning – också han anser att den är nödvändig. Det är rimligt att man har litet bättre grund när man skall besluta än det här hastigt tillkomna förslaget.

Varför kan vi gå med på att hälften skulle utgå i avgifter? Ja, skulle man vara fullt konsekvent skulle man säga att ingenting skall förändras tills utredningen är klar. Men det hade väl mötts av alltför hårt motstånd, och då kan man möjligen acceptera en mindre avgift att utgå tills vidare. Men ju större denna avgift är desto mera osäker är man och ju mera orätt kan komma att vederfaras näringen.

Fru Håvik talade om Sjöfolksförbundet. Jag antar att fru Håvik hade skrivit sitt anförande i förväg, och det är ju bra, men varför inte yttra sig om det jag citerade, där både Sjöfolksförbundets ordförande och Redareföreningens direktör varit med om att skriva ett uttalande av samma innebörd som motionerna.

Av fru Håviks anförande blir det inte klarare vilket som är rätt i det här fallet. Det blir snarare oklarare igen, och det bestyrker utredningens förslag att detta borde utredas bättre.

I fråga om tjänstetiden kan jag bara göra den kommentaren att den står i relation till inkomsten. Då blir resultatet ungefär vad som sagts i motionen.

Slutligen skall man, herr talman, inte ta detta med privilegierad grupp alltför lättvindigt. Förenta nationerna behandlade en social konvention, och jag vet inte nu – det kanske socialministern vet – om den ratificerats av tillräckligt många stater för att träda i kraft. Under behandlingen av

denna konvention var ett av de intensiva debattämnen att man hade formulerat en paragraf som skulle kunna ge dubbla pensioner. Det var ingen i gruppen på 125 medlemsstater som ansåg att det var riktigt.

Oavsett vad man säger om det, är det i princip felaktigt om man ordnar på ett sådant sätt att någon får dubbla pensioner.

Fru HÅVIK (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Bengtson har här tillåtit sig att klassificera mitt inlägg som oklart och sagt att jag hade många dunkla antydningar. Protokollet får kanske, herr talman, vid närmare genomläsning utvisa vem som var mest koncis och hade mest precisa uppgifter i sitt anförande.

Herr Bengtson talade om att jag gjorde svepande uttalanden och säger att i konsekvensens namn skulle man naturligtvis ha föreslagit att inte ta ut någon avgift alls i väntan på utredningen, men det hade väl stött på så hårt motstånd, och därför föreslog man att avgiften skulle bli hälften mot vad propositionen föreslog.

Men det är väl ändå att vara litet oförsiktig, för att inte säga litet vårdslös. Om det kan vara fel att avgifterna skulle vara hälften av vad propositionen föreslår, om det inte borde vara någon höjning alls, då har ju herr Bengtson genom sitt förslag låtit redarna få avgifter som de kanske inte skulle ha haft medan en utredning pågår.

Jag förstår inte varför denna näringsgren skall ha en särställning i förhållande till andra. Jag förstår inte heller varför det skall vara andra avgifter för utländsk arbetskraft i sjöfartsnäringen än för utländsk i land.

Det är väl även så när herr Bengtson talar om dubbla pensioner. Vi har inga garantier att den som är anställd på ett svenskt företag stannar här till pensionsåldern. Han kanske åker till sitt hemland och arbetar där. Men han har ändå tjänat in rätt till ATP-pension här i landet, till vilken avgiften betalats av arbetsgivaren enligt de regler som gäller för alla som är bosatta och arbetar här i landet. Enda skillnaden är att man upphäver bosättningskravet för de utländska sjömännen och ger dem samma förmåner och rätt att tjäna in ATP-poäng som annan utländsk och svensk arbetskraft i vårt land.

Herr förste vice talmannen BENGTON (c) kort genmäle:

Herr talman! För att undvika missförstånd vill jag säga att jag inte kan anklaga fru Håvik för att inte ha klara uppgifter. När de inte existerar är det inte lätt att ta fram dem. Det är ju det som vi har påvisat! Här föreligger inga riktiga utredningar, och då kan varken fru Håvik, jag eller någon annan åberopa sådana. Vårt enkla krav var att vi skulle få bättre grund för ett beslut. Det var det jag syftade till.

Om avgifterna vill jag bara göra den kommentaren att det skulle ha varit riktigare om man inte tagit ut någon avgift alls, men när man nu vill ha en mycket högre avgift i framtiden, så är det ju så mycket värre om vi inte får någon utredning dessförinnan.

Slutligen vill jag säga att sjöfartsnäringen är speciell. Den rör sig inte inom vårt lands gränser utan inom helt andra områden i hela världen, och då är förhållandena inte lika. För att exemplifiera det ytterligare kan vi se på konventionen om säkerhet till sjöss som är internationell. Inte är den

Tisdagen den  
29 maj 1973

*Tilläggs pension för  
utländska sjömän  
vid anställning på  
svenska handels-  
fartyg, m. m.*

likställd med föreskrifterna på vanliga arbetsplatser i Sverige. Sjöfarten är annorlunda än andra näringar, och därför är det befogat att ta -- som jag vill -- vederbörliga hänsyn till vad både Svenska sjöfolksförbundet och Sveriges redareförening har sagt och försöka utforma sådana villkor att vår sjöfart kan hävda sig i konkurrens med andra länders.

Fru HÅVIK (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag har inte fått svar på min fråga om herr Bengtson anser att denna utredning skall gälla alla branscher eller bara sjöfartsnäringen. Det senare skulle innebära att sjöfolket enligt herr Bengtsons förslag i motionen skall särbehandlas. Vi brukar i stället försöka tillskapa lagar och bestämmelser i vårt land enligt den goda traditionen att människor så långt möjligt icke skall bli utsatta för särbehandling. Vi försöker värdera deras arbetsinsats lika och på så sätt i sociallagstiftningen bedöma alla efter lika villkor.

Herr socialministern ASPLING:

Herr talman! Eftersom herr förste vice talmannen Bengtson i sitt första inlägg vid några tillfällen mera direkt riktade sig till mig har jag begärt ordet för att i ett inlägg lämna en bakgrund till den viktiga proposition som ligger till grund för det utskottsbetänkande som kammaren nu skall ta ställning till.

Jag har i propositionen anfört att det finns mycket starka principiella motiv för att införa rätt till ATP-pension även för utländska sjömän på svenska fartyg. Det förslag som regeringen lagt fram innebär ett tillmötesgående av ett viktigt krav som har framförts av Svenska sjöfolksförbundet.

När det gäller avgiftsfrågan vill jag hänvisa till att en av grundprinciperna för ATP är att systemet är av kollektiv natur, och det har fru Håvik utvecklats mycket utförligt. En given konsekvens av att utländska sjömän blir berättigade till ATP på samma villkor som andra försäkrade är att arbetsgivarens ATP-avgift också måste följa samma regler som i övrigt gäller inom ATP-systemet. De synpunkter på avgiftsfrågan som har framförts vid remissbehandlingen har föranlett regeringen att i propositionen utsträcka övergångstiden för en sådan anpassning av avgiftsnivån till åtta år efter reformens ikraftträdande. Trots en så gynnsam behandling av avgiftsfrågan som tillkommit efter samråd med Sjöfolksförbundet blir det borgerliga protester vid riksdagsbehandlingen. Det är ganska märkligt.

Jag måste också erkänna att jag har svårt att hänga med i de här borgerliga irrfärderna. Folkpartiet säger ingenting, och det noterar jag. Jag skall inte heller säga någonting om detta. Från centerhåll väcks emellertid en motion om en gynnsammare behandling av arbetsgivarna, dvs. redarna. När kammaren nu behandlar frågan stöds denna centermotion till förmån för redarna i en reservation, inte från centern utan från moderaterna. Centern har alltså frånfallit motionskravet och nöjer sig här med att skriva ett särskilt yttrande, där man försöker ge intryck av att Svenska sjöfolksförbundet skulle ha en annan uppfattning än regeringen i avgiftsfrågan. Det är detta, herr talman, som har föranlett

Tisdagen den  
29 maj 1973*Tilläggs pension för  
utländska sjömän  
vid anställning på  
svenska handels-  
fartyg, m. m.*

mitt inlägg, för jag vill mycket bestämt avvisa varje påstående i den riktningen. Det är en självklar sak för regeringen att i en fråga som denna ha kontakt med Sjöfolksförbundet, och det hade vi innan propositionen lades fram. Jag vill säga till herr Torsten Bengtson att jag också har varit i tillfälle att informera redarsidan i denna fråga. Vidare har ju redarna i sedvanlig ordning haft utredningen på remiss och fått tillfälle att ge till känna sin mening. Vid kontakterna med Sjöfolksförbundet har det rått fullständig enighet mellan mig och förbundet om det förslag som har redovisats i propositionen. Därför är det också förklarligt att Sjöfolksförbundet har reagerat mot påståenden om att förbundet inte skulle stå klart bakom regeringens linje i avgiftsfrågan. Jag vet för övrigt att Sjöfolksförbundets ordförande i ett öppet brev till motionären i den här frågan har tagit avstånd från sådana här påståenden. Han understryker att Sjöfolksförbundet i yttrandet över utredningsförslaget inte har begärt en ny utredning i avgiftsfrågan.

Vad Sjöfolksförbundet har sagt är att den av utredningen föreslagna avgiftsregeln för övergångstiden borde bli föremål för närmare prövning. Det är just den prövningen som har skett i propositionen, där det föreslås att avgiften skall höjas i etapper under en övergångstid som är betydligt längre än enligt utredningsförslaget. Prövningen av denna fråga har skett i nära kontakt med Sjöfolksförbundet, och som jag nyss har nämnt förelåg vid dessa kontakter och föreligger fortfarande fullständig enighet om det förslag som nu redovisas i propositionen.

Det finns kanske, herr talman, anledning att kommentera ytterligare några ting som har sagts här. Herr Ringaby påstod att de utländska sjömän som arbetar på svenska fartyg som regel är tillförsäkrade pensioner från sitt hemland. Som framgår av redogörelsen i propositionen är regeln den direkt motsatta. Sjömännen i fråga tjänar regelmässigt inte in pensionsrätt i sitt hemland under tjänstgöring i den svenska handelsflottan. Det är detta som är grunden för förslaget i propositionen att de skulle omfattas av den svenska tilläggs pensioneringen.

Herr Carlsson i Vikmanshyttan började sitt inlägg med att säga att han hade haft svårt att ta ställning. Den svårigheten kan inte bero på underlaget i propositionen, ty där finns en helt klar motivering för det framlagda förslaget. Svårigheten måste väl ligga på ett helt annat plan, och den kommer sannerligen till uttryck i att centern inte såsom moderaterna reserverat sig för bifall till den motion som föreligger från centerns sida. Det är ju detta som är så märkligt.

Herr talman! Detta är en viktig social reform för en yrkesgrupp som gör stora och värdefulla insatser i den svenska handelsflottans tjänst. Det har med solidaritet att göra. Så har Sjöfolksförbundet upplevt frågan, och så har jag upplevt den.

Herr talman! Jag vill med detta inlägg få inskrivet i kammarens protokoll -- vilket jag också vet är ett önskemål från Svenska sjöfolksförbundet -- att denna för sjöfolket viktiga reform, som nu skall beslutas av riksdagen, bygger på en i alla delar samstämmig uppfattning hos regeringen och Sjöfolksförbundet. Det är väsentligt att få detta fastslaget.

Tisdagen den  
29 maj 1973

*Tilläggs pension för  
utländska sjömän  
vid anställning på  
svenska handels-  
fartyg, m. m.*

Herr förste vice talmannen BENGTON (c):

Herr talman! Det här är en viktig social reform -- det finns ingenting att bestrida i det konstaterandet. Det är ju inte det som vi diskuterar och som det råder några meningsskiljaktigheter om -- det kan man bara understryka ytterligare.

Socialministern säger att vi har tillmötesgått ett krav. Det är bra, herr socialminister. Jag skulle ha tillstyrkt det om jag hade fått veta det tidigare också. Det är inte det diskussionen gäller, utan det är fråga om hur vår sjöfartsnäring skall behandlas, hur mycket den skall betala.

I det sammanhanget vill jag svara fru Håvik som frågar om utredningen skall gälla alla andra branscher. Fru Håvik! Det gjordes mycket, mycket stora och omfattande undersökningar när vi genomförde ATP-systemet, och de gav resultatet att sjöfarten fick dessa villkor som hittills gällt. Nu skall den punkten ändras, och då är det befogat att göra en utredning. Så enkelt är det. När man skall göra en stor förändring så måste man utreda och se vilka grunder man står på. Men det är det som varken socialministern eller fru Håvik har önskat göra. Man har i stället höftat till det här och sagt -- som socialministern motiverar det -- att man måste följa samma principer. Jag vet att ATP-systemet inte är avsett för någon millimeterrättvisa. Men när det skapades, när det behandlades i det utskott som jag själv var ledamot av och när det genomfördes, så försökte man i varje fall i stort sett att få det någorlunda hyfsat. Att det sedan inte går att få millimeterrättvisa vet jag alltså mycket väl.

Att sjöfartsnäringen har ett speciellt problem bevisas just av att man har föreslagit en övergångstid, herr socialminister. Varför gjorde man det annars? Om det var så enkelt, varför klippte man inte till och tog full avgift med detsamma? Det är just genom socialministerns eget förslag understruket att sjöfartsnäringen har en känslig situation. Det understryker också den uppfattning som jag har -- att man skall gå försiktigare fram i det här fallet.

Det har sagts att det väckts en motion om gynnsammare förmåner för redarna. Jag vill inte påstå det. Gynnsammare förmåner för svensk sjöfart -- det är den riktiga benämningen. Jag har inte sagt att sjöfartsnäringen skall ha några förmåner, utan jag har bara sagt att man skall stå på en säker grund den gång då man bestämmer vilka avgifter som sjöfartsnäringen skall ha. Det är ju det enda krav som vi har i det här fallet, och det innebär inte alls att vi begär några särskilda förmåner för sjöfartsnäringen.

Socialministern tar upp igen vad Sjöfolksförbundet har sagt. Men det är märkvärdigt, för socialministern och hans medhjälpare måste väl ha den här handlingen med sig, som är daterad den 27 november 1972. Där har man ju sagt att det bör "undersökas om kostnaderna för dessa sjömäns allmänna tjänstepension verkligen blir så stora att de rimligen kan föranleda den i remitterade promemorian föreslagna betydande höjningen av sjöfartens avgifter". Varför går både fru Håvik och socialministern förbi detta yttrande? Det står ju dock att Gunnar Karlsson helt och hållet har accepterat det. Jag kan inte gå efter andra handlingar än vad som har kommit in till socialdepartementet, och det är vad jag har åberopat för mitt ställningstagande.

Herr CARLSSON i Vikmanshyttan (c):

Nr 104

Tisdagen den  
29 maj 1973

*Tilläggs pension för  
utländska sjömän  
vid anställning på  
svenska handels-  
fartyg, m. m.*

Herr talman! Den här propositionen, som den redovisades i utskottet, kan delas in i tre områden. Det första är trygghetsfrågan för sjömännen, och därvidlag är det väl inget tvivel om att vi alla med tanke på sjöfartsnäringens stora betydelse på allt sätt vill medverka till att ge den tryggheten. Dessutom är det angeläget att man skapar sådana förhållanden till sjöss att det inte blir svårigheter att rekrytera personal över huvud taget till den svenska handelsflottan. På den punkten behöver det inte råda vare sig något tvivel eller några delade meningar.

Två områden diskuterades i utskottet — det var avgiftsfrågan och kostnadsfrågan. Detta har jag tidigare redovisat här.

Statsrådet var utomordentligt indignerad över att jag skrivit ett särskilt yttrande tillsammans med övriga centerpartister. Han sade sedan att det var svårt för mig att ta ställning — det måste tydligen bero på mig och min förmåga att kunna fatta och läsa innantill.

Jag vet inte om jag skall betrakta detta som en förolämpning, men det får vara vad det är. Låt mig emellertid säga, herr statsråd, att det kan också vara på det sättet att de propositioner som läggs på riksdagens bord, i den brådska som vi haft denna vår, är ottydligt skrivna, så att det är svårt att alla gånger få ut vad som är det väsentliga.

Jag hänvisar vidare herr statsrådet till s. 26 i propositionen, och jag skall be att få citera där:

”Mot det i promemorian framlagda förslaget om att ta ut full ATP-avgift från redare har flera remissinstanser, däribland Sveriges redareförening, anfört invändningar. Som tidigare antytts motiveras detta huvudsakligen med att endast en mindre del av de utländska sjömännen är anställda så lång tid inom den svenska handelsflottan att de förvärvat rätt till tilläggs pension. LO och Svenska sjöfolksförbundet har hemställt om en närmare prövning av avgiftsfrågan.”

Låt mig sedan läsa från s. 77 i propositionen. Jag tror det är angeläget jag gör detta, så att kammarens ledamöter får tillfälle att bedöma och pröva vem det är som läser fel här eller var jag hämtar mitt sakmaterial.

Under rubriken Kostnads- och avgiftsfrågan heter det på s. 77:

”Förslagen i denna del lämnas med nedan angivna undantag utan erinran.

*Sveriges redareförening* är kritisk mot förslaget att redarnas avgifter för ATP efter en övergångstid skall utgå efter samma procentsats som för övriga arbetsgivare. Man hänvisar därvid till att kostnaderna för pensionering av utländskt sjöfolk, främst på grund av att endast omkring 20 % av sjömännen stannar längre än 36 månader i yrket, är betydligt mindre än för övriga kategorier arbetstagare. Föreningen har pekat även på andra faktorer som verkar i samma riktning såsom att de utländska sjömannens korta anställningstider medför att de inte kan tillgodoräkna sig tilläggs pension för de 15 bästa poängåren utan måste räkna in även de sämre poängåren samt att dessa sjömäns pensionspoäng blir jämförelsevis låg eftersom de i regel ej är anställda hela kalenderår. Föreningen anser därför att kostnads- och avgiftsfrågorna bör utredas ytterligare.”

Och sedan heter det: ”Liknande synpunkter har anförts av *Rederiföreningen för mindre fartyg, SAF, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska*

Tisdagen den  
29 maj 1973

*Tilläggs pension för  
utländska sjömän  
vid anställning på  
svenska handels-  
fartyg. m. m.*

*maskinbefälsförbundet, HPA och sjöfartsverket. Även Svenska sjöfolksförbundet anser att förslaget i fråga om förhöjd redareavgift bör bli föremål för närmare prövning.”*

Ärade kammarledamöter! Detta är citerat direkt ur propositionen, alltså ur det källmaterial som vi har och på vilket vi skall försöka bilda oss en uppfattning i dessa frågor. Det är på grundval av detta bakgrundsmaterial, herr statsråd, som jag har skrivit det särskilda yttrandet. Skall det sedan göras sådana insinuationer som statsrådet gjorde här, då vill jag bara hänvisa till vad jag läst upp. Jag tror att kammarens protokoll och statsrådets egen proposition ger vid handen vad som är rätt i det här sammanhanget.

Herr RINGABY (m):

Herr talman! Det tenderar att bli långa debatter så fort det kommer upp en ATP-fråga. Och så fort ATP är på tapeten är det också populärt att misstänkliggöra de borgerliga partierna – det är ju ingenting nytt.

Jag noterar också att socialministern känt sig föranlåtten att gå upp i båda de ATP-frågor som vi har behandlat i dag. Och vad fick vi höra? Jo, vi fick höra att socialministerns förslag är klara och riktiga, medan de borgerliga bara gör irrfärder, som socialministern sade. Att föra debatten på det sättet är inte särskilt intelligent, herr socialminister. Men det är naturligtvis mycket lätt att komma ifrån ett problem genom att bara kasta ut att borgerliga partier är ute på irrfärder men underlåta att tillföra debatten något som helst nytt.

Pensionsrätten för sjömän står fast. Det är ingen som ifrågasätter den. Där vågar jag tala även på motionärens vägnar. Ingen har ifrågasatt att de utländska sjömännen skall kunna tjäna in sin pensionsrätt. Vad det här gäller är hur stor den pensionen blir. Det vet ingen. Ännu har jag heller inte fått något svar på om de utländska sjömännen verkligen får någon pensionsrätt över huvud taget, och vad den pensionen skall kosta rederinäringen. Det är den saken vi nu diskuterar, men det har vi ännu inte fått något förslag om. Sjöfolksförbundet står bakom utredningskravet, den saken torde väl också vara klar vid det här laget. Jag kan inte finna att det kan vara fel att vi kräver en fortsatt översyn och utredning på detta område, när praktiskt taget alla remissinstanser har krävt samma sak.

Sedan sade fru Håvik att 6,69 procent i ATP-avgift för redarna har varit en för låg procentsats, men varför den varit för låg fick vi aldrig höra. Fru Håvik påstod bara att den har varit för låg. Det tycker jag är litet märkligt.

Fru Håvik sade vidare att jag hade gjort en miss och att det inte hade väckts någon moderat motion i frågan. Ja, så långt kan jag gå fru Håvik till mötes som att man då och då gör missar i det här jobbet, i synnerhet när det framläggs 19 propositioner på en och samma dag. Då är det sannerligen inte lätt att läsa allt och att hinna motionera. Det är ett oppositionsproblem som kanske också fru Håvik får känna på någon gång i framtiden. Det är inte så lätt alla gånger att hinna motionera, när regeringen framlägger propositioner så tätt som den gör.

Sedan förstod jag inte talet om utredning av andra branscher. Vilka

Tisdagen den  
29 maj 1973

*Tilläggs pension för  
utländska sjömän  
vid anställning på  
svenska handels-  
fartyg, m. m.*

branscher? Menar fru Håvik att det skulle vara för låga avgifter i andra branscher än sjöfartsnäringen? Det är ju inte det vi här diskuterar. Här debatterar vi pensionsrätten för sjömän.

Fru Håvik sade också att hon inte förstod varför just denna näring skulle ha lägre ATP-avgifter än andra branscher. Den bör väl komma upp i 10,5 procent lika väl som andra branscher, sade hon. Ja, men det är bara det problemet, fru Håvik, att denna näring har haft en lägre avgift därför att bara två tredjedelar av de anställda har fått pension. Då har man räknat avgiften efter det. Men nu är frågan naturligtvis: Vad kostar den tredjedel som nu tillkommer? Och orkar en näring som arbetar under hård internationell konkurrens med en mångdubbelt större ATP-avgiftshöjning än vad andra näringar får vidkännas? Det är ju vad som blir resultatet, om man nu skjutsar upp sjöfartsnäringen till samma nivå som alla andra. Och om det inte är nödvändigt kanske man inte behöver göra det.

Fru HÅVIK (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Ringaby sade att han inte förstod varför jag påstår att avgiften för redarna i princip hade varit för låg under en del år. Jag skall gärna ta om det hela igen.

Jag förklarade hur avgiften hade fastställts från början. Det var så att man betalade avgiften i proportion till antalet utländska sjömän i förhållande till hela antalet sjömän i den svenska handelsflottan. På den grunden beslöt man att en viss procentsats skulle utgå till tilläggs pensioneringen. Men då gällde det också de nordiska sjömännen som utländska sjömän och var undantagna från rätten till tilläggs pensionering, eftersom de inte uppfyllde kravet om bosättning i riket. Sedan sade jag, och det kan herr Ringaby läsa i protokollet så småningom, att när man i den nordiska trygghetskonventionen utökade rätten för dessa sjömän som arbetar i den svenska handelsflottan men var bosatta i ett annat nordiskt land, så var avgiften fortfarande densamma, trots att antalet sjömän som kunde få rätt till tilläggs pensionering enligt ATP-systemet utökades högst väsentligt. Herr Ringaby, som dock suttit i andra lagutskottet och nu sitter i socialförsäkringsutskottet och som åtminstone i diskussionerna i utskottet visat sig insatt och kunnig i dessa frågor gör mig storligen förvånad över att den kunskap som finns inom det slutna rummet så fullständigt försvinner när herr Ringaby talar från kammarens talarstol.

Herr RINGABY (m) kort genmäle:

Herr talman! Nu har fru Håvik upprepat hur ATP-avgifterna är beräknade, och det visste jag innan fru Håvik berättade det första gången; det är inget nytt. Men att avgiften är för hög bara för att de nordiska sjömännen kommit in i systemet, det återstår att bevisa. Det har visat sig att det är utomordentligt få som verkligen fått pension härigenom.

Fru HÅVIK (s) kort genmäle:

Herr talman! Det är ju så att en ny sjömanslagstiftning kommer att träda i kraft. Vi hoppas på en bättre arbetsmiljö ombord på våra fartyg. Dessa omständigheter innebär att man kan räkna med att det inte blir

Tisdagen den  
29 maj 1973

*Tilläggs pension för  
utländska sjömän  
vid anställning på  
svenska handels-  
fartyg, m. m.*

samma avgång från sjömansyrket som det har varit tidigare. Det finns mycket kvar att göra, och man kan verkligen hoppas att det händer något även på det området som gör att det blir mera attraktivt att stanna i yrket än det hittills varit.

Herr socialministern ASPLING:

Herr talman! Det skulle egentligen finnas mycket att säga i denna debatt – frågan är utan tvivel intressant. Det är en trygghetsfråga för en ganska stor grupp arbetstagare i den svenska handelsflottans tjänst. Egentligen är frågeställningen mycket enkel. Frågan kan riktas till dem som är opponerar, representanterna för moderata samlingspartiet och centerpartiet: Vill ni eller vill ni inte gå med på ATP-pension för dessa sjömän? Det är vad saken gäller. Jag har upplevt det så att man vänder sig mot ATP-lösningen, åberopande att det blir en tung börda för sjöfartsnäringen.

Jag sade i mitt första inlägg att vi, efter kontakter med Sjöfolksförbundet – jag har upplyst herr förste vice talmannen Bengtson om att jag i informativt syfte haft kontakt även med redarna – efter remissbehandlingen i hög grad gjort övergångsbestämmelserna gynnsamma för redarna.

Jag skulle vilja göra ett tillägg genom att läsa upp ett kort stycke ur propositionen, s. 20:

”En lösning av pensionsfrågan inom sjömanspensioneringens ram skulle fordra att sjömanspension för utländska sjömän görs livsvarig, medan för de svenska sjömännen sjömanspensionen avlöses av folkpension och ATP vid 67 års ålder. Därigenom skulle väsentliga olikheter uppstå mellan svenska och utländska sjömän. Jag behöver bara peka på de olikheter i fråga om kvalifikationsreglerna som skulle bli följderna samt olikheterna i förmånssystemet, t. ex. att sjömanspensioneringen omfattar endast egenpension men inte efterlevandepension.”

Vi vill åstadkomma likställighet, och Sjöfolksförbundet har sannerligen varit engagerat i frågan. Handelsflottans pensionsanstalt byggde närmast sitt resonemang på förutsättningarna att finansieringen skulle gälla en speciell sjömanspension, inte ATP. Sjöfolksförbundet har med styrka hävdad att denna grupp arbetstagare i svenska handelsflottans tjänst måste bli likställd; det är en rättvisefråga. Vi har ansett detsamma, vilket är anledningen till att frågan nu bringats på riksdagens bord.

Att sedan moderaterna och centern kommit egendomligt snett i frågan kan i varje fall inte jag, herr talman, ta på mig något ansvar för. Centern rusar fram med en motion och faller ifrån motionen, som sedan moderaterna gör till sin. Undra på att bekymmer och svårigheter då uppstår. Men det är vederbörandes sak.

Herr förste vice talmannen BENGTSO (c):

Herr talman! Detta är en trygghetsfråga, säger socialministern, och så lägger han till det mest konstliga uttalande: Vill ni eller vill ni inte vara med och ge sjömännen pension?

Herr socialminister! Visa ett enda ord eller en enda rad i våra anföranden, i motionen eller någon annanstans, där vi sagt att vi inte vill genomföra denna reform. Det är på sin plats, när socialministern gör

Tisdagen den  
29 maj 1973

*Tilläggs pension för  
utländska sjömän  
vid anställning på  
svenska handels-  
fartyg, m. m.*

sådana insinuationer. Har vi någonstans sagt att vi inte vill ge denna pension? Diskussionen gäller endast hur mycket som är befogat att debitera i avgifter. Den frågan är således inte utredd, utan man står på helt lös grund. Jag måste säga att det är rätt anmärkningsvärt att man vill insinuera att vi skulle ha gått emot förslaget. Det finns ingenting som säger det. Det är fråga om avgiften och det är fråga om en utredning men ingenting annat.

Det är tacknämligt att socialministern har haft kontakt med Sveriges Redareförening. Jag skall kontrollera det senare, herr socialminister, så kanske vi vid ett annat tillfälle kan diskutera huruvida socialministern verkligen haft kontakt med Redareföreningen i detta fall.

Den som kommit snett i denna fråga är inte vi, eftersom vi är på det klara med att reformen skall genomföras. Att efter ett slarvigt arbete i departementet lägga fram ett förslag till avgifter, såsom nu har skett, är någonting som går i stil med socialdemokratisk ekonomisk politik. Det är dålig planering och en dålig förtänksamhet beträffande en av de allra viktigaste näringar vi har i vårt land, nämligen sjöfartsnäringen. Men, herr socialminister, kom inte igen och säg att vi vill eller inte vill. Vi har aldrig sagt att vi inte vill att de utländska sjömännen skall ha pension.

Herr CARLSSON i Vikmanshyttan (c):

Herr talman! Jag skulle ha kunnat avstå från detta inlägg, men efter socialministerns senaste ord måste jag få säga ett par saker.

Får jag först och främst säga att det inte råder någon tvekan från vårt håll om att denna trygghetsfråga för handelsflottans folk måste lösas. Jag betonade i mitt förra inlägg och i mitt inledningsanförande hur angeläget det var att vi såg till att vi gav handelsflottans folk möjligheter till både en god miljö och trygghet över huvud taget.

Får jag sedan säga, herr socialminister, att jag kommer att rösta för utskottets förslag. Men jag har sagt i mitt första inlägg att jag utgår från att dagens beslut, därest det är motiverat, ändock kommer att ge möjligheter till att göra en översyn av kostnaderna. Man brukar kunna ändra förslag här i riksdagen. Har man inte de rätta avgifterna, får man göra en översyn på den punkten.

Detta är det ställningstagande, herr socialministern, som jag har gjort i denna fråga. Trygghetsfrågorna skall alltså lösas. Vi säger ja till ATP-pension. Vad vi är tveksamma till, eftersom uppgift står mot uppgift, är om de avgifter man tar ut är de riktiga. Ändock är vi beredda att acceptera förslaget, men vi förutsätter att man kan göra en översyn av avgifter och kostnader.

Herr socialministern ASPLING:

Herr talman! Jag skall försöka att inte för egen del förlänga den här debatten. Den har varit tillräckligt lång. Men jag vill med anledning av herr förste vice talmannens inlägg påpeka följande grundläggande sak: accepterar man ATP för utländska sjömän, får man också acceptera konsekvenserna av detta. Jag har sagt förut att en given konsekvens av att utländska sjömän blir berättigade till ATP på samma villkor som andra försäkrade är att arbetsgivarens ATP-avgift måste följa samma regler som

Tisdagen den  
29 maj 1973

*Kilometerbeskattning av brännolja-  
drivna motorfordon, m. m.*

i övrigt gäller inom ATP-systemet. Det är detta vi diskuterar, herr Bengtson.

Vad beträffar det något insinuanta tvivlet på att jag skulle haft tillfälle att tala med någon representant för redarna vill jag bara upplysa om att jag haft ett i timslångt samtal med direktör Grenander i Sveriges redareförening. Samtalet ägde rum här i detta hus, i riksdagen.

Överläggningen var härmed slutad.

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen av herrar Ringaby och Björck i Nässjö, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Ringaby begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller socialförsäkringsutskottets hemställan i betänkandet nr 23 röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen av herrar Ringaby och Björck i Nässjö.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då herr Ringaby begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja	-	255
Nej	-	42
Avstår	-	6

## § 2 Kilometerbeskattning av brännolja- drivna motorfordon, m. m.

Föredrogs skatteutskottets betänkande nr 41 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1973:94 om ändringar i vägtrafikbeskattningen m. m. jämte motioner.

I proposition 1973:94 hade Kungl. Maj:t, under återopande av utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för den 30 mars 1973, föreslagit riksdagen att

dels anta vid propositionen följande förslag till

1. vägtrafikskatteförordning,
2. förordning om särskild vägtrafikskatt,
3. förordning om ändring i förordningen (1957:262) om allmän energiskatt,
4. förordning om upphävande av förordningen (1966:21) om särskild skatt på motorbränslen,
5. lag om ändring i skattebrottslagen (1971:69),
6. lag om ändring i lagen (1971:1072) om förmånsberättigade skattefordringar m. m.,

dels godkänna vad i propositionen förordats i fråga om beskattning under år 1973 av viss internationell trafik och beträffande kompensation för kostnader för installation av kilometerräknarapparatur i vissa fall.

Beträffande propositionens huvudsakliga innehåll anfördes följande:

”I propositionen framläggs förslag om övergång till kilometerbeskattning av brännoljedrivna motorfordon i enlighet med det principbeslut om införande av denna skatteform som fattades av 1971 års riksdag (prop. 1971:153, SkU 1971:67, rskr 1971:339). Härjämte föreslås vissa andra ändringar i vägtrafikbeskattningen. Förslagen bygger på bilskatteutredningens slutbetänkande (SOU 1972:42) Vägtrafikbeskattningen.

Kilometerskatteförslaget innebär, att nuvarande beskattning av motorbrännolja i form av brännoljeskatt och särskild skatt på motorbränslen den 1 januari 1974 ersätts med en kilometerbeskattning av brännoljedrivna personbilar, bussar och lastbilar. Som en följd av denna omläggning föreslås att den särskilda skatten på motorbränslen samtidigt slopas även i fråga om bensin och gasol och ersätts med en i motsvarande mån höjd energiskatt på dessa drivmedel.

Nuvarande automobilskatt och traktorskatt föreslås i fortsättningen utgå under benämningen fordonsskatt med vissa av kilometerbeskattningen betingade justeringar för brännoljedrivna fordon som ej är kilometerskattepliktiga och för släpvagnar som dras av brännoljedrivna fordon. Vidare föreslås vissa justeringar i fordonsbeskattningen av lättare lastbilar på grundval av en undersökning av utfallet av övergången år 1971 från en beskattning efter tjänstevikt till en beskattning efter totalvikt av dessa fordon. Även dessa ändringar föreslås träda i kraft den 1 januari 1974.”

I detta sammanhang hade behandlats  
dels följande med anledning av propositionen väckta motioner:

1973:1924 av herr Eriksson i Arvika (fp),

1973:1934 av herr Levin (fp) vari hemställt att riksdagen beslutade att 16 § vägtrafikskatteförordningen skulle ha av motionären angiven lydelse, innebärande att ny ägare av fordon inte skulle ansvara för skatt som den tidigare ägaren skulle betala efter ägarbytet,

1973:1935 av herrar Levin (fp) och Taube (fp) vari hemställt att riksdagen beslutade ge 41 § vägtrafikskatteförordningen i motionen angiven lydelse, innebärande att brännoljedrivna personbilar vid utrikes resa skulle befrias från skatt,

1973:1936 av herrar Lothigius (m) och Dahlgren (c),

1973:1937 av herr Wirtén m. fl. (fp),

1973:1965 av herr Levin (fp) vari hemställt

1. att riksdagen beslutade att fordonsskatten för dieseldrivna motor-

Tisdagen den  
29 maj 1973

*Kilometerbeskattning av brännolja-  
drivna motorfordon, m. m.*

fordon ersattes med kilometerbeskattning fr. o. m. den 1 januari 1976, samt

2. att riksdagen skulle anhålla om ett förslag från Kungl. Maj:t beträffande en successivt avtrappad mängdrabatt,

1973:1966 av herr Levin (fp) vari hemställdes att riksdagen, i syfte att införa en förenklad administration och bespara fordonsägarna onödiga olägenheter, med ändring av departementschefens förslag beslutade att det av bilskatteutredningen föreslagna skatteviktsbegreppet skulle tillämpas även på personbilar,

dels följande vid riksdagens början väckta motioner:

1973:12 av herr Levin (fp),

1973:67 av herr Börjesson i Falköping (c),

1973:249 av herr Jonasson m. fl. (c) samt

1973:256 av herr Olsson i Edane m. fl. (s).

Utskottet hemställde

A. att riksdagen med bifall till propositionen 1973:94 skulle anta de vid propositionen fogade förslagen till

1. vägtrafikskatteförordning,

2. förordning om särskild vägtrafikskatt,

3. förordning om ändring i förordningen (1957:262) om allmän energiskatt,

4. förordning om ändring i förordningen (1966:21) om särskild skatt på motorbränslen,

5. lag om ändring i skattebrottslagen (1971:69),

6. lag om ändring i lagen (1971:1972) om förmänsberättigade skattefordringar m. m.,

B. att riksdagen godkände vad i propositionen förordats i fråga om beskattning under år 1973 av viss internationell trafik och beträffande kompensation för kostnader för installation av kilometerräknarapparat i vissa fall,

C. att riksdagen skulle avslå

1. motionen 1973:12

2. motionen 1973:67

3. motionen 1973:249

4. motionen 1973:256

5. motionen 1973:1924

6. motionen 1973:1934

7. motionen 1973:1935

8. motionen 1973:1936

9. motionen 1973:1937

10. motionen 1973:1965

11. motionen 1973:1966,

i den mån motionerna inte kunde anses besvarade genom vad utskottet i betänkandet anfört.

Reservationer hade avgivits

beträffande kilometerskatt i stället för fordonsskatt

1. av herrar Larsson i Umeå (fp) och Levin (fp) som ansett att utskottet under A och C 10 bort hemställa,

att riksdagen inte skulle godta propositionen 1973:94 i vad den innehöll uttalanden om när fordonsskatten för brännolja-drivna motorfordon borde ersättas med kilometerskatt utan med bifall till motionen 1973:1965 besluta att fordonsskatten för brännolja-drivna motorfordon ersattes med kilometerskatt fr. o. m. 1976 och hemställa att Kungl. Maj:t framlade förslag för genomförande av denna reform, som borde kompletteras med regler om mängdrabatt i enlighet med vad reservanterna anfört,

beträffande skattevikten för personbilar

2. av herrar Larsson i Umeå (fp), Levin (fp), Lothigius (m) och Söderström (m) som ansett att utskottet under punkterna A 1, A 2 och C 11 såvitt avsåg 5 § förordningen om vägtrafikskatt, bilagorna till denna förordning samt bilagan till förordningen om särskild vägtrafikskatt bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionen 1973:1966 och i anledning av propositionen 1973:94 skulle anta de vid propositionen fogade förslagen med de ändringar

1. att 5 § förordningen om vägtrafikskatt samt bilagorna till denna förordning skulle erhålla av reservanterna föreslagen lydelse, innebärande att redan fr. o. m. den nu föreslagna lagstiftningens ikraftträdande skattevikten för personbilar skulle bestämmas efter totalvikten,

2. att bilagan till förordningen om särskild vägtrafikskatt skulle erhålla av reservanterna föreslagen lydelse,

beträffande betalningsansvaret för vägtrafikskatten

3. av herrar Larsson i Umeå (fp) och Levin (fp) som ansett att utskottet under A 1 och C 6 såvitt avsåg 16 och 21 §§ förslaget till vägtrafikskatteförordning bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionen 1973:1934 och med anledning av propositionen 1973:94 skulle anta det vid propositionen fogade förslaget med den ändringen att 16 och 21 §§ vägtrafikskatteförordningen skulle erhålla av reservanterna föreslagen lydelse,

beträffande dieseldrivna personbilar

4. av herrar Larsson i Umeå (fp), Levin (fp), Lothigius (m) och Söderström (m) som ansett att utskottet under punkterna A och C 8 bort hemställa.

att riksdagen icke godkände propositionen 1973:94 i vad den innehöll uttalanden som begränsade rätten för ägare av brännolja-drivna personbilar att erhålla lättnader vid beskattningen då fordonet använts utomlands utan i stället med anledning av motionen 1973:1935 uttalade

Tisdagen den  
29 maj 1973

*Kilometerbeskattning av brännolja-  
drivna motorfordon, m. m.*

att alla kilometerskattepliktiga fordon borde åtnjuta samma förmåner då de användes utomlands men att Kungl. Maj:t av praktiska skäl borde kunna begränsa dessa rättigheter för brännolja-drivna personbilar på sätt reservanterna förordat.

Till betänkandet hade fogats ett särskilt yttrande av herrar Josefson i Arrie (c), Larsson i Umeå (fp), Olof Johansson i Stockholm (c), Levin (fp), Lothigius (m), Björk i Gävle (c) och Söderström (m).

Herr LEVIN (fp):

Herr talman! I propositionen 94 om ändringar i vägtrafikbeskattningen har departementschefen till allmän överraskning, det vågar jag säga, då han nu lägger fram förslag om genomförandet av det principbeslut om kilometerskatt som riksdagen fattade 1971 frångått det av en enhällig bilskatteutredning förordade systemet med en renodlad kilometerskatt utan inslag av fast fordonsskatt men med en s. k. mängdrabatt av övergångskaraktär, avsedd att mildra verkningarna för dem som årligen kör sina fordon väsentligt längre än de genomsnittssträckor som hittills har utgjort grunden för den fasta skattedelen. Finansministern hävdar nu – utan att han egentligen anstränger sig särskilt för att motivera sin ståndpunkt – att frågan om den fasta fordonsskattens ersättande med en kilometerskatt bör skjutas på framtiden, och av formuleringarna kan man tyvärr inte undgå att dra den slutsatsen att det är en mycket oviss och avlägsen framtid som det är fråga om.

Utskottsmajoriteten förefaller villrådig. Formuleringarna ger vid handen att den har känt sig besvärad av propositionens uppskovsyrkande, vilket den dock ansluter sig till under hänvisning till ett förment behov av en lämplig provotid. Vad som avses med en lämplig provotid anges inte exakt i utskottsmajoritetens yttrande. Det är emellertid mycket intressant att notera att utskottet, innan det ger sin anslutning till uppskovskravet, med mycket stor skärpa understryker att riksdagen i samband med behandling av olika frågor rörande vägtrafikbeskattningen vid ett stort antal tillfällen slagit fast att såväl brännolja-skatt som fordonsskatt, åtminstone då det gäller den tunga trafiken, bör ersättas med en kilometerskatt. Utskottsmajoriteten hänvisar till de bestämda uttalanden som det gamla bevillningsutskottet under den kraftfulle Kinna-Ericssons ledning på sin tid gjorde och konstaterar att enkammarriksdagens skatteutskott vid behandlingen av 1971 års proposition angående principbeslut i kilometerskattefrågan ansluter sig till ”bevillningsutskottets tidigare uttalade uppfattning, att alla ansträngningar borde göras för att anknyta vägtrafikbeskattningen till det faktiska utnyttjandet av vägnätet. Detta av riksdagen godkända uttalande måste uppenbarligen innebära ett krav på avveckling av fordonsskatten för den tunga trafiken, eftersom fordonsskatten inte anknyter till vägutnyttjandet.”

Det är betydelsefullt att skatteutskottet också nu så pass kraftigt markerar sin principiella uppfattning och alltså hundraprocentigt står fast vid den tidigare intagna ståndpunkten. Jag vill uttala min uppskattning av utskottet och inte minst dess värderade herr ordförande för detta. Jag skulle heller inte ha engagerat mig särskilt hårt för att vinna riksdagens

förståelse för kravet på ett konkret beslut i fråga om tidpunkten, om jag inte hade misstänkt att finansministern i själva verket med sitt uppskovsyrkande hade haft för avsikt att de facto undanröja tidigare riksdagsbeslut, beslut som måste tolkas som krav på renodlad kilometerskatt, vilket bl. a. skatteutskottets nyss citerade betänkande ganska värtaligt illustrerar.

Det är kanske en ful misstanke, herr talman, eftersom propositionens ordalag inte ger direkt stöd för någon sådan. Läsaren får närmast ett intryck av att finansministern är en varm vän av åkeriägarna och att han tills vidare vill bespara dem den skattehöjning som utan tvivel en renodlad kilometerskatt skulle medföra för ägarna av de verkligt stora och tunga vagnarna med mycket långa körsträckor. Likväl är jag misstänksam. Jag tror inte riktigt på att finansministern delar riksdagens uppfattning om att principen – dvs. principen att bringa vägtrafikbeskattningen i överensstämmelse med 1963 års trafikpolitiska beslut – kompromisslöst skall upprätthållas.

Det är av det skälet som herr Larsson i Umeå och jag har valt att i form av en reservation till utskottsbetänkandet slå fast, att tiden är inne för reformens slutgiltiga genomförande och att det saknas skäl att ytterligare förhåla densamma. Vill man verkligen på ett rättvist och konsekvent sätt genomföra kostnadsansvarighetsprincipen för den tunga trafiken – och det har som bekant även den s. k. vägstyrelsen i ett remissyttrande understrukit det angelägna i – ja, då bör man enligt vår mening inte genom dimbildning och uppskovsmanövrer skjuta avgörandet på framtiden i ett läge då man ändå partiellt genomför en kilometerskattereform, för vars skull man vidtagit så många administrativa åtgärder och ålagt fordonsägarna så betydande kostnader.

Gör man som departementschefen begär och majoriteten motvilligt tillstyrker, kommer det otvivelaktigt att tolkas såsom en förestående kursändring inom detta betydelsefulla område. Det kommer av många människor – det må vara utpräglade miljövårdskämpar, privatbilister ellerhängivna vänner av SJ och annan kollektivtrafik – att uppfattas som ett svek, en undfallenhet inför åkeribranschens önskemål, en bristande vilja att leva upp till och fortsätta arbetet på vägen mot genomförandet av principen om vägstyrelsen.

Däremot kan vi, herr talman, acceptera att ikraftträdandet framflyttas i jämförelse med utredningsförslaget, som gick ut på att reformen skulle träda i kraft redan vid årsskiftet 1974-1975. Utan tvivel bjuder oss försiktigheten att ge de verkställande myndigheterna och organen ytterligare ett års omställningstid. Vi har därför ansett oss böra förorda den 1 januari 1976 som datum för övergång till renodlad kilometerbeskattning av dieseldrivna fordon.

Som jag inledningsvis nämnde skulle en renodlad kilometerskatt hårt drabba dem som kör exceptionellt långa sträckor årligen. Även om vi inte, som det har antytts, skulle vara beredda att ytterligare subventionera den redan ganska gynnade långtradartrafiken, har vi ansett att bilskatteutredningens förslag om en s. k. mängdrabatt under en övergångsperiod bör beaktas. Enligt ett av de olika alternativ som utredningen tillhandahöll skulle en 26-tons lastbil med exempelvis 12 000 mils

Tisdagen den  
29 maj 1973

*Kilometerbeskattning av brännolja-drivna motorfordon, m. m.*

körning få en rabatt eller subvention, vad man nu föredrar att kalla det, på drygt 5 500 kronor. Man skulle också kunna uttrycka det så, att 26-tonnaren kör gratis under årets två sista månader som ett uttryck – som någon sade – för skattebetalarnas tacksamhet över att den kört så flitigt under årets tio första månader.

Jag har nämnt dessa siffror uteslutande för att orientera kammarens ledamöter om vilka belopp det rör sig om. Någon ställning till storleken av den mängdrabatt, som enligt vår mening övergångsvis bör kunna komma i fråga till undvikande av rena chockhöjningar och för att underlätta för branschens folk att göra omställningen och anpassa sig till de nya förhållandena, har inte tagits av reservanterna. Vi nöjer oss med att uttala ett önskemål om att regeringen prövar frågan och förelägger riksdagen ett förslag till en successivt nedtrappad mängdrabatt av sådant slag som utredningen enhälligt har tillstyrkt.

Med det anförda yrkar jag bifall till reservationen 1.

Herr talman! Vid sidan av huvudfrågan i propositionen, dvs. frågan om partiell eller total kilometerskatt, har ytterligare ett par frågor tilldragit sig speciell uppmärksamhet.

I sitt förslag till vägtrafikskatteförordning har utredningen i specialmotiveringen till 16 § med hänsyn till det självklara kravet från samhällets sida att ett fordon inte får brukas förrän skatten blivit betald fäst uppmärksamheten på att det kan tänkas fall, då upprätthållandet av körförbud ter sig orimligt. Utredningen pekar på sådana fall, då ett på avbetalning sålt fordon på grund av bristande betalning måste återtas av säljaren. Man menar att det vore orätt att tvinga säljaren att bära den köparen åvilande skattebördan genom att upprätthålla körförbudet. Vidare pekar utredningen på de fall då en bilköpare saknar möjlighet att gardera sig mot sådana eventuella skatteskulder som förfaller till betalning först efter överlåtelsen av vagnen - i sådana fall har köparen nämligen ingen möjlighet att skaffa sig säker upplysning om rätta förhållandet genom att t. ex. kräva företeendet av skattekvitto. Enligt utredningens mening, som reservanterna i det här fallet har gjort till sin, bör inte heller bristande betalning av den skatten resultera i ett orimligt körförbud för den nye ägaren, som är i god tro.

Av någon outredd anledning har departementschefen inte kunnat låta bli att skärpa reglerna genom att föreslå en sådan ändring av författningstexten att befrielse från körförbudet endast skall komma i fråga, då skatt åvilande den tidigare ägaren administrativt fastställts genom särskild efterbeskattnig. Jag kan förstå att en finansminister alltid är inställd på att dra in så mycket skatt till samhället som någonsin är möjligt, men så ont om pengar har staten ändå inte att man måste införa regler som är uppenbart stötande för rättskänslan.

Vi, dvs. herr Larsson i Umeå och jag, anser att det förbud mot fordonets brukande som bilskatteutredningen enhälligt har rekommenderat i händelse av utebliven betalning av fordons- respektive kilometerskatt är till fyllest, och det har vi givit uttryck åt i reservationen 3, till vilken jag alltså yrkar bifall.

I kapitel 10 i bilskatteutredningens även i detta hänseende fullständigt eniga betänkande dras riktlinjer upp för beskattning av svenska fordon i

Tisdagen den  
29 maj 1973*Kilometerbeskattning av brännolja-  
drivna motorfor-  
don, m. m.*

utlandstrafik m. m. Utredningen pekar på det faktum att restitution av brännoljeskatt medges i det nuvarande beskattningssystemet för bilar som kör utomlands och att sådan restitution erhålles oberoende av resans ändamål. Den logiska slutsatsen blir givetvis, att skattefrihet vid utlandskörningar bör bibehållas även då brännoljeskatten ersätts med en kilometerskatt. Vid övergång till total kilometerskatt gör sig detta krav ännu starkare gällande.

Trots utredningens synnerligen övertygande resonemang har departementschefen funnit det lämpligt att drämma till privatbilisterna ett slag. Med den i mitt tycke ganska oförsynta motiveringen att det i många fall är fråga om privata resor där ingen konkurrenssituation föreligger vill regeringen nu beröva ägaren av ett dieseldrivet fordon rätten att slippa beskattningen, åtminstone kilometerskatten, vid exempelvis en semester-tur på kontinenten.

Enligt herr Strängs och tydligen också utskottsmajoritetens mening skall en sådan bilist nästa sommar betala för det första fast fordonsskatt, för det andra kilometerskatt i Sverige för utomlands körd vägsträcka samt för det tredje den drivmedelsskatt som uttages i de främmande länder som han eller hon besöker.

Reservanterna har inte kunnat godta dessa fullständigt oberättigade begränsningar i restitutionsrätten och skärpningen av fordonsskatten för denna kategori av medborgare. Vi anser inte heller att de av herr Sträng antydda svårigheterna för tullens personal skulle vara av sådana dimensioner att de motiverar en skärpt särbehandling av privatbilisterna. Bilskatteutredningen, som konsulterade och stod i ständig kontakt med tullverket, framhöll att skatterutinerna vid utlandskörning lätt låter sig infogas i det automatiska debiteringssystem som skall tillämpas då det nya bilregistret nästa år träder i funktion, att det av administrativa skäl betingade motivet för den nuvarande viktgränsen helt bortfaller och att densammas avskaffande ligger i linje med kostnadsansvarighetsprincipen.

Vi som står bakom reservationen 4, till vilken jag härmed yrkar bifall, delar de synpunkter som har framförts av utredningen. Jag ber dock att få fästa kammarens uppmärksamhet på att ett bifall till reservationen 4 innebär ett bifall till motionen 1935. Ett fel har insmugit sig i trycket — där står det motionen 1936. Härom har till ledamöterna utdelats en särskild, skriftlig uppgift.

Till sist, herr talman, några ord om propositionens inställning till utredningsförslaget om att det av praktiska skäl förordade totalviktsbegreppet skulle läggas till grund för personbilars beskattning i stället för det nuvarande tjänsteviktsbegreppet. I koncentrat säger departementschefen att ehuru förslaget om övergång till totalviktsbegreppet vore förenligt med kostnadsansvarighetsprincipen och trots att det stora flertalet bilar skulle komma att betala samma skatt som nu, finns det enstaka fall då en skatteändring kan bli aktuell, och eftersom den inte har något direkt samband med övergången till kilometerskatt, är det ingen anledning att införa dessa ändrade och vida mer praktiska regler.

Med anledning av propositionen och motionen 1966 vågar sig utskottet på att — efter sedvanlig reverens för herr chefen för finansdepartementet — försiktigt antyda att det trots allt ligger något i

Tisdagen den  
29 maj 1973

*Kilometerbeskattning av brännolje-drivna motorfordon, m. m.*

utredningens förslag om totalviktsprincipen när det gäller privatbilarna. Man t. o. m. åberopar de fakta som anförts i motionen, enligt vilken inte mindre än 20 000 ombesiktningar måste företas varje år på grund av så små ändringar av fordonet som apterandet av en dragkrok eller extra värmeutrustning eller rent av montage av en strålkastare innebär. Inte ens det följsammaste utskottet kan naturligtvis helt negligera dessa synpunkter och antyder därför lämpligheten av att denna delfråga blir föremål för förnyad prövning. Saken är emellertid så solklar, att någon förnyad prövning inte erfordras. Det fordras inga nya utredningar och ingen fullständigt onödig väntetid.

Med det anförda yrkar jag bifall också till reservationen 2.

På grund av den debatt som vid ett par tillfällen har förts här i kammaren om kostnaderna för kilometerräknarapparaturen och ansvaret för de förluster som kan drabba en skattskyldig bilägare, som till följd av apparaturens bristande funktion tvingas att avstå från att bruka fordonet, väckte jag vid sessionens början en motion vari jag krävde tillämpningsföreskrifter, ägnade att motverka sådana förluster.

Vid debatten i höstas försäkrade departementschefen att vettiga föreskrifter skulle utfärdas. Det oaktat har visst gnissel kunnat konstateras. Nu markerar emellertid utskottet ganska klart att det förväntas att kilometerskattenämnden noga skall följa den aktuella frågan, och det är jag tacksam för. Trots att jag inte anser att utskottets hänvisningar till de civilrättsliga vägar som står en köpare till buds i vanliga fall, då han mottagit leverans av en produkt som är behäftad med fabrikationsfel, i det här speciella fallet är särskilt relevanta, så avstår jag därför likväl åtminstone för närvarande från att driva frågan vidare och nöjer mig med att i denna del instämma i utskottets uttalande.

Herr LOTHIGIUS (m):

Herr talman! Vi har från moderata samlingspartiets sida följt herr Larsson i Umeå och herr Levin i två reservationer.

Den ena reservationen, nr 2, gäller skattevikten för personbilar, där vi anser att man mycket väl redan nu kan övergå till totalvikt av det skäl som herr Levin just redogjort för, nämligen att man därigenom kommer ifrån administrativa besvärligheter. Det är också den linje som vår man i utredningen har följt. Det borde gå att redan nu genomföra detta.

Den andra reservationen, nr 4, gäller dieseldrivna personbilar. Vi anser att om man använder dieseldrivna personbilar vid färd längre sträckor utomlands, bör man av rättviseskäl kunna få restitution. Det har sagts att detta skulle medföra administrativa besvärligheter, men om man vid utfarten från Sverige får en stämpel i en särskild handling och sedan vid infarten kör så att säga på det röda området "något att förtulla" och därvid får en ny stämpel, kan också den administrativa delen klaras på ett mycket enkelt sätt.

Med anledning av detta anförande, herr talman, yrkar jag bifall till reservationerna 2 och 4.

Herr BRANDT (s):

Herr talman! Jag skall börja med kilometerbeskattningen och skulle då gärna vilja understryka att det dock finns vissa remissinstanser, som

Tisdagen den  
29 maj 1973

*Kilometerbeskattning av brännolja-  
drivna motorfordon, m. m.*

ställt sig tveksamma till att även fordonsskatten skall inrymmas under kilometerbeskattningen och att detta skall ske redan från ingången av 1975 som utredningen föreslog. Det verkar som om herr Levin vill sträcka sig ända till 1976. Man menar att väggkostnaderna till betydande del består av gemensamma kostnader och att därför en renodlad kilometerskatt inte ger ett riktigt utslag från kostnadsansvarssynpunkt. En fast fordonsskatt utgör även ett motiv för effektivt utnyttjande av fordonen, eftersom den sjunker relativt sett med ökat utnyttjande. En kombination av fordons- och kilometerskatt är – anser man – bättre än ett system med en renodlad kilometerskatt, även om den skulle förenas med den av utredningen diskuterade mängdrabatten, som herr Levin här talade om, som skulle utgå vid långa körsträckor och därmed bl. a. verka stimulerande för ett effektivt utnyttjande av fordonen. Kombinerad fordons- och kilometerskatt anses dessutom ha praktiska fördelar framför en renodlad kilometerskatt med mängdrabatt.

Dessa remissinstanser anser att 1975 är för tidigt att övergå till renodlad kilometerskatt. Man har då inte fått sådana erfarenheter med avseende på körsträckorna att en bedömning av skattens riktiga avvägning kan göras.

Vi menar också att det behövs längre tid. Därför bör övergången skjutas på framtiden, och det finns också de som säger, att man först bör vänta till dess att väggkostnadsutredningen är klar.

Herr talman! Jag anför detta därför att det synes i huvudsak vara motiveringen för departementschefens ställningstagande att nu förorda endast kilometerskatt fr. o. m. 1974 vilken ersätter den nuvarande brännoljeskatten. Ett annat beslut skulle också gå längre än 1971 års principbeslut som riksdagen har antagit.

Utskottet delar här departementschefens uppfattning. Det bör vara en lämplig prövotid först, menar vi, men i princip skiljer sig inte utskottets uppfattning från motionärens – jag säger motionärens för det är mest herr Levin som agerat här och som är tämligen ensam. Vi säger att det mera är fråga om takten i övergången till kilometerskatten. Utskottet menar att statsmakterna redan har så arbets- och tidskrävande uppgifter med den nya trafiklagstiftningen, den nya bilregistreringen och den nya kilometerbeskattningen i övrigt, att man såvitt möjligt bör samordna den ytterligare ändring i fråga om vägtrafikbeskattningen som kan visa sig erforderlig med de olika etapperna i den pågående omläggningen av fordonsskattningen. Försiktigheten talar för att reservanternas åtgärd bör anstå till senare tidpunkt.

Mängdrabatten, som torde vara direkt avhängig förslag om kilometerskatt, bör anstå, menar vi, tills det blir aktuellt att avlösa fordonsskatten med kilometerskatt. Den fasta fordonsskatten innebär för övrigt som vi säger i sig en mängdrabatt, eftersom skatten per körd mil minskar i takt med att den sammanlagda körsträckan ökar.

Så vill jag säga några ord om skattevikten. Utskottet medger som alla kan se att utredningens förslag har vissa praktiska fördelar i fråga om totalvikt i stället för tjänstevikt på personbilar. Men frågan har helt enkelt inte någon betydelse för kilometerskattens utformning. Det erkänner också herr Levin såvitt jag förstår. I anslutning till vad utskottet

Tisdagen den  
29 maj 1973

*Kilometerbeskattning av brännoljedrivna motorfordon, m. m.*

anfört om takten i det fortsatta reformarbetet anser utskottet likväl att frågan om skattevikt bör tas upp till förnyad prövning. Förslaget säger vi bör kunna läggas fram och genomföras med den tredje etappen av fordonsskatteformen och således gälla fr. o. m. 1975.

Så några ord om dieseldrivna personbilar. De utgör ju en förhållandevis liten del av personbilsbeståndet, även om den starkt ökat under senare tid som vi säger.

Departementschefen konstaterar att det nuvarande systemet inte erbjudit möjligheter att åstadkomma större likhet i beskattningen mellan bensin- och brännoljedrivna personbilar, men att övergången till kilometerskatt skapar bättre förutsättningar för en mer likvärdig beskattning av personbilarna. Han avser därför att pröva frågan hur en sådan ändring skall kunna genomföras inom ramen för ett oförändrat totalt skatteuttag för personbilarna.

Utskottsmajoriteten säger att brännoljedrivna personbilar åtnjuter skattefördelar, och det har inte heller herr Levin eller andra förnekat. Därför finner utskottet förslaget välmotiverat. Men, säger vi, åtgärden behöver inte nödvändigtvis ske inom ramen för ett oförändrat skatteuttag.

Eftersom de avsedda skattefördelarna i hög grad också är knutna till de drivmedelsskatter som inte ingår i automobilskattemedlen, bör en uppjustering av kilometerskatten för personbilar kunna ske utan en däremot svarande sänkning av fordonsskatten för bensindrivna personbilar. En sådan sänkning, som skulle få ytterst obetydliga effekter för de bensindrivna personbilarna, synes nämligen vara den enda framkomliga vägen om man vill ha ett oförändrat totaluttag för personbilarna.

Utskottet förutsätter att man genomför dessa ändringar 1975.

När det gäller motorfordon som brukas utomlands godtar departementschefen utredningens förslag utom beträffande personbilar. Med anledning av att de brännoljedrivna personbilarna som jag förut sade åtnjuter skattefördelar, finns det enligt utskottets mening inte motiv för att tills vidare medge skattebefrielse för dessa vid utrikes resa. Skärper man emellertid kilometerbeskattningen enligt vad utskottet förutsatt fr. o. m. 1975, bortfaller ju huvudmotivet för att särbehandla dessa bilar vid utrikes resa. Då bör bilskatteutredningens förslag kunna tas upp till förnyad prövning, säger vi, och genomföras samtidigt med den ändring i beskattningen av dessa bilar som utskottet förordar.

Så till slut några ord om betalningsansvaret. Huvudregeln är ju att skattepliktigt fordon inte får användas om förfallen skatt för innevarande och närmast föregående år inte har erlagts. Departementschefen förordar att undantag från den regeln endast skall avse skatt som fastställts genom efterbeskattning och som skulle ha betalats av den gamle ägaren. Motiveringen är att skatteindrivningen väntas bli väsentligt effektivare än för närvarande genom det nya bilregistersystemet. Utskottet menar att köparen i köpekontrakten bör gardera sig för den tid den gamle ägaren innehaft fordonet. I så fall bör det inte uppstå någon risk för honom.

Med dessa få ord, herr talman — jag har hållit mig inom den angivna tiden — yrkar jag bifall till utskottets hemställan.

Herr finansministern STRÄNG:

Herr talman! Det är närmast herr Levins inlägg som ger mig anledning till en ytterst kort kommentar. Han ställer frågan varför inte en konsekvent genomförd kilometerbeskattning föreslogs ifrån regeringens sida i proposition till riksdagen.

Jag kan bara svara med att det är min gamla, sedvanliga känsla för försiktighet som bjuder mig att gå fram i två steg och ha litet bättre underbyggt innan man tar den fulla och konsekventa kilometerbeskattningen. Det är ju en ganska revolutionerande omläggning i beskattningssystemet som man genomför när man går över från att beskatta fordon och olja till en ren kilometerskatt.

Jag har en känsla, som väl också har stöd i remissopinionen, att man bör ta det hela i ett par steg.

Herr Levin uttryckte att han kanske anförde en ful misstänksamhet emot finansministern om han ur det här läste ut att finansministern var motståndare till den konsekventa kilometerskatten. Jag vill på det svara att det är en ful misstanke, så herr Levin har alldeles rätt på den punkten. Det är uteslutande min försiktighet som säger att man bör gå fram i ett par steg, bl. a. därför att med en konsekvent kilometerbeskattning aktualiseras också frågan om mängdrabatterna. Jag är medveten om att utredningen har föreslagit vissa system för en mängdrabattering. Om jag fattade herr Levin rätt var han inte så alldeles övertygad om att utredningen träffat rätt i sina preciseringar av hur en mängdrabatt skulle se ut. Det styrker mig ytterligare i den uppfattningen att man behöver litet tid för att komplettera den kilometerbeskattning som jag hoppas kammaren skall besluta om med det mängdrabattssystem som jag tror är en av förutsättningarna för den helt konsekventa kilometerbeskattningen.

Den fråga som vidare kommit fram i reservationen om att man skulle ha något slags rätt att köra med obetald skatt därför att den betalningen rätteligen borde ha legat på en tidigare ägare har jag litet svårt att acceptera. Gör man anspråk på att köra omkring på de svenska vägarna med sin lastbil, sin omnibus eller sin personbil skall också skatten vara betald. Föreligger en tvist mellan tidigare och nuvarande ägare, får de klara upp den, och skulle det vara alldeles speciella motiv för att göra ett undantag, så föreslås i propositionen att man skall kunna ansöka om dispens hos Kungl. Maj:t.

Jag skall inte vidare diskutera frågan om de dieseldrivna personbilarnas utlandskörningar. Utskottets ordförande herr Brandt har anförde de motiveringar som behöver anföras i det sammanhanget.

Jag vill bara allra sist redovisa min personliga uppfattning om tjänstevikt och totalvikt. Att man går över från tjänstevikt till totalvikt när det gäller den tunga trafiken är ganska naturligt. Lastbilarna kör i allmänhet genomgående med full last – ibland med för tung last, det är inte heller ovanligt.

När det däremot gäller personbilarna tycker jag för min del att det är rimligt att räkna med tjänstevikten plus förarens vikt. Det är ju den obligatoriska tyngden under alla förhållanden i en personbil. Nu föreslog utredningen att man skulle beräkna en totalvikt även för personbil, vilket

Nr 104

Tisdagen den  
29 maj 1973

*Kilometerbeskattning av brännolje-  
drivna motorfor-  
don, m. m.*

Tisdagen den  
29 maj 1973

*Kilometerbeskattning av brännolja-  
drivna motorfordon, m. m.*

innebar tjänstevikt plus fyra gånger 70 kg, dvs. 280 kg för passagerarna plus ett visst bagage för varje passagerare, som också skulle multipliceras med fyra. Då skulle man få fram en totalvikt.

Om man vill vara konsekvent kan man naturligtvis säga att har man totalvikt för lastbilstrafiken bör man ha det också för personbilstrafiken. Det kan vara ett argument -- men det är väl egentligen det enda argumentet. Jag har en känsla av att varje personbilist accepterar att betala skatt efter vad vagnen väger plus förarens vikt schabloniserad. Men måhända säger han: Kan det vara riktigt att jag, som regelbundet sitter ensam i min bil därför att jag råkar vara ensam -- jag har ingen familj och tar inte upp någon i bilen -- skall betala samma skatt som den som regelmässigt kör med fyra personer i bilen? Jag är inte alldeles säker på -- det är min personliga uppfattning och jag vill deklarerat den här därför att den är grundläggande för utformningen av propositionen -- att totalvikten hade passat in i hur den enskilde bilisten betraktar detta problem.

Det har också anförts från reservanternas sida om tjänstevikten att om man hänger på något extra på bilen, t. ex. en dragkrok, så kommer bilen upp i en högre skattevikt. Jag tror det var herr Levin som sade att 20 000 revisioner per år är nödvändiga för att klara av sådana omställningar. Jag kan inte förstå annat än att det blir 20 000 revisioner också i fortsättningen, även om man tillämpar totalviktsberäkning. Man måste ju bestämma totalvikten med ledning av tjänstevikten och vissa schablonmässiga beräkningar. Hänger man på den mycket omtalade dragkroken, kommer man ju över den ursprungliga totalvikten och hamnar i en högre skatteklass, på samma sätt som om man vid tjänsteviktsberäkning monterar på en dragkrok. Det enda argumentet för att gå över till totalviktsberäkning är alltså att man får en logiskt uppbyggd bilbeskattning med totalvikt över hela linjen även om, som jag nyss sade, utredningens förslag såsom det preciserats föranlett vissa funderingar hos personbilisterna.

I varje fall var inte jag beredd att acceptera utredningens förslag på denna punkt, och jag eller den som eventuellt skall handlägga detta ärende har nu fått ett par år till förfogande för att fundera litet närmare på utskottets skrivning. Jag tror att det kan vara befogat att ånyo ta sig en funderare över detta.

Herr TAUBE (fp):

Herr talman! Efter denna mycket intressanta föreläsning av finansministern, som var mycket sakkunnig, kan jag med fördel fatta mig mycket kort.

I motionen 1935 -- det var den som från början äsattes fel nummer -- har herr Levin och jag påpekat att bilskatteutredningen i sitt slutbetänkande Vägtrafikbeskattningen *enhälligt* förordat att kilometerskattepliktiga fordon vid körning utomlands skall befrias från skatt. Till det har finansministern i princip anslutit sig. Emellertid förklarar han sig inte kunna biträda förslaget till den del "förmånerna" även skulle gälla personbilar. Som skäl för denna diskriminering anför han de svårigheter som skulle kunna uppstå då det gäller att fastställa huruvida bilen verkligen är brännolja driven.

Tisdagen den  
29 maj 1973

*Kilometerbeskattning av brännoljedrivna motorfordon, m. m.*

Jag måste säga att jag är litet förvånad efter att ha hört finansministerns stora sakkunskap över att han kan anse det vara svårare att avgöra om just en personbil är dieseldriven. Det bör väl vara lika lätt som när det gäller en lastbil.

Motiveringen att det kan röra sig om privata resor tycker jag faktiskt är svag. Den överensstämmer egentligen inte riktigt med vår rättsuppfattning. En privatbilist skulle då vid utlandsresa beskattas hårdare än den som begagnar sitt fordon på kommersiell basis.

Nu skulle personbilarna över huvud taget icke bli skattebefriade vid utlandsresa, men motiveringen tycker jag är svag på denna punkt. Den snävare avgränsningen av den restitutionsberättigade fordonskretsen är i realiteten ett försök - menar vi - att i skattesystemet insmyga ett slags turistskatt vid utlandsresor.

Var och en måste väl - vilka motiv finansministern nu än har haft - inse att det vore orätt att behandla ägare av brännoljedrivna personbilar oförmånligare än andra privatbilister vid resor utomlands. Utskottsmajoriteten anser att det på grund av att de brännoljedrivna personbilarna åtnjuter skatteförmåner inom landet jämfört med bensindrivna finns motiv för att tills vidare inte medge skattebefrielse för brännoljedrivna personbilar vid utrikes resa. Ni måste väl hålla med om att denna motivering haltar i hög grad.

Utskottet säger vidare att om man från år 1975 genomför en skärpning av kilometerbeskattningen, bortfaller ju motivet för att särbehandla - eller låt mig använda ordet diskriminera - dessa bilister vid utrikes resor. Nu menar utskottet att man under de nämnda förutsättningarna återigen kan ta upp bilskatteutredningens enhälliga förslag till prövning och då eventuellt ändra beskattningen av personbilar vid utrikes färd. Utskottet slutar med att uttala att genom detta förfaringsätt skulle yrkandet i vår motion nr 1935 "i huvudsak bli tillgodosett". Ja, men inte förrän 1975, och då högst eventuellt.

Motionärerna anser inte att någonting framkommit som gör att man har någon som helst anledning att gå ifrån bilskatteutredningens enhälliga förslag i detta avsnitt. Att det av praktiska skäl kan vara motiverat att införa en viss minimisträcka för utrikes resa, exempelvis - som påpekas i reservationen - 100 mil, får vi acceptera. Vi får då i alla fall bort de mest stötande effekterna av denna dubbelbeskattning.

Herr talman! Med detta mycket korta inlägg vill jag yrka bifall till reservationen 4 av herr Larsson i Umeå m. fl.

Herr finansministern STRÄNG:

Herr talman! Herr Taube tog upp det avsnitt i propositionen som jag avsiktligt gick förbi, eftersom jag tyckte att utskottets ordförandes argumentering var helt tillräcklig på den punkten. Men jag kan väl komplettera mitt inlägg med att säga att naturligtvis är det inga oöverstigligen svårigheter att definiera om en personbil går med bensin eller med dieseldolja. Man ser det ju inte vidare utanpå bilen - det kanske herr Taube och jag är överens om - men man kan be föraren starta den, så kanske man, om man är litet sakkunnig, märker skillnaden på motorns gång. Och man kan ju alltid titta efter i bränsletanken, så märker man

Tisdagen den  
29 maj 1973

*Kilometerbeskattning av brännolja-  
drivna motorfordon, m. m.*

också skillnaden. Men står tulltjänstemännen med en väldig kö av bilar som snabbt skall in eller ombord på en färja, så kan det ligga vissa besvärligheter i att identifiera just den dieseldrivna personbilen bland de andra. Det bör emellertid inte vara alldeles avgörande, även om det faktiskt finns ett motiv för den här litet försiktiga skrivningen i propositionen.

Däremot är det otvivelaktigt, som utskottets ordförande anförde, på det sättet att de bilister som kör med sina dieseldrivna personbilar i stor utsträckning är skattefavoriserade i förhållande till dem som kör med sina bensindrivna bilar. Både Kungl. Maj:t och utskottets majoritet har sagt sig att det rent allmänt bör kunna kompensera, om de nu inte får någon restitution på sin dieseldrift när de kör utomlands.

Utskottets skrivning uppfattar jag emellertid såsom en beställning till Kungl. Maj:t att göra en omprövning av relationerna när det gäller beskattningen mellan de bensindrivna och de dieseldrivna bilarna -- då naturligtvis till de dieseldrivna bilarnas nackdel. Någon annan relationsförändring kan det ju inte bli fråga om. Och gör man det, kan man väl överväga herr Taubes synpunkter med större tyngd än i dag.

Herr TAUBE (fp) kort genmäle:

Herr talman! Några små tips till herr finansministern: Man skulle kunna tänka sig att registreringsskylten på de dieseldrivna bilarna formulerades på ett sådant sätt att det med detsamma framgår att de är dieseldrivna; det kan vara ett D efter numret eller något liknande. Sedan har jag för mig att man enligt gällande lagstiftning måste ha besiktning-instrument med sig då man kör bil. Det bör man väl ha också, och kanske alldeles särskilt ha om man kör i utlandet. Då är det bara för tulltjänstemannen att be att få titta på registreringsbeviset, och där står det att bilen är dieseldriven. För övrigt lär man redan nu ha kilometermätare på de dieseldrivna bilarna. Så det finns många möjligheter att skilja dieseldrivna bilar från bensindrivna.

Herr LEVIN (fp) kort genmäle:

Herr talman! Det är alldeles uppenbart att skatteutskottets värderade herr ordförande när det gäller principfrågorna i allt väsentligt delar min uppfattning, och därför skall jag avstå från att polemisera mot honom.

De flesta remissinstanserna har väl, herr Sträng, ställt sig mycket positiva till kilometerbeskattningen. En helt naturlig tröghet och konservatism har sannolikt föranlett en del av dem att inta en avvaktande attityd till renodlad kilometerskatt. Att åkerinäringens företrädare har varit negativa är inte så överraskande. Men det förtjänar i detta sammanhang påpekas och även erinras om att ägare av tunga fordon som regel är varma anhängare av ett till utnyttjandet anpassat skatteuttag då det är fråga om fordon som körs kortare sträckor per år än det genomsnitt som hittills varit grundläggande för schablonskatten, dvs. den fasta fordonsskatten. De ofta framförda kraven på befrielse från skatt på löpande vecka t. o. m. enstaka dygn då fordonet ej har använts ger ju belägg för den inställningen, och även därav måste man dra slutsatsen att rättvisa endast kan nås genom en renodlad skatt.

Redan 1970 godtog riksdagen ett regeringsförslag om omfördelning av fordonsskatterna, innebärande höjning för stora och tunga bilar och sänkning för de övriga. I regeringsförslaget, som baserades på ett delbetänkande från utredningen, konstaterades och underströks särskilt att de enskilda fordonens kostnadsansvar i hög grad är körlängdsberoende, vilket medför att skatterna är schablonmässigt relaterade till den genomsnittliga körsträckan per viktclass och kategori. Eftersom de verkliga körsträckorna är mycket spridda kring de genomsnittliga värdena, ibland med betydande avvikelser, stod det tidigt klart att endast en renodlad kilometerskatt kan erbjuda en rättvis och tillfredsställande lösning.

Därmed var ju finansministern införstådd och däri instämde utskottet. Det kan inte råda minsta tvivel om att utredningen hade fullgoda skäl att fr. o. m. det tillfället anse sig ha regeringens och riksdagens uppdrag att konstruera ett praktiskt genomförbart system, byggt på renodlad kilometerbeskattning. Därför är förvåningen stor och besvikelsen allmän när man nu hissar andra signaler, som antyder ett övergivande av kostnadsansvarigheten som grundläggande princip. Men jag hoppas efter herr Strängs inlägg i dag att jag har felbedömt finansministerns intentioner.

När det slutligen, herr Sträng, gäller betalningsansvaret för obetalda skatter, är jag litet förvånad då finansministern säger att var och en får kontrollera att skatten verkligen är betald. Det håller jag i och för sig med om, och jag har också bara yrkat befrielse för den nye ägaren i de fall då han de facto har saknat möjlighet att kontrollera om skatten är betald eller inte.

När det gäller skatteviktsbegreppet råder jag däremot herr Sträng att resonera med sina vänner i kommunikationsdepartementet. Han lär då få skäl att ta sig en ny funderare.

Herr BÖRJESSON i Falköping (c):

Herr talman! Jag vill säga några ord här ifrån min bänk.

I utskottets betänkande behandlas en motion av mig, nr 67, där jag yrkar att skattelättnader för höggradigt invaliderade skall utvidgas till att även omfatta sådana som inte för sitt förvärsarbete eller sin utbildning behöver fordonet, exempelvis handikappade husmödrar.

Utskottet har behandlat denna motion ganska välvilligt men är "inte berett att förorda en utökad skattebefrielse för de handikappade utan anser att de fortsatta ansträngningarna bör inriktas på att såvitt möjligt ersätta skattelättnaderna med bidrag".

Jag har i princip ingenting att invända beträffande formen för denna hjälp – om den utgår i form av skattebefrielse eller i form av ett bidrag. Det väsentliga är att dessa människor får hjälp så att de har möjlighet att hålla sig med en bil. Men jag hoppas som sagt att det inte skall dröja alltför länge innan vi kan notera att även de handikappade som är i synnerligen stort behov av bil, även om de inte är förvärsarbetande, skall få möjlighet till antingen skattelättnad eller bidrag.

Herr LOTHIGIUS (m):

Herr talman! Det är bara på en enda punkt jag har en annan uppfattning än finansminister Sträng, och det gäller tjänstevikten kontra

Tisdagen den  
29 maj 1973

*Kilometerbeskattning av brännolja-  
drivna motorfordon, m. m.*

totalvikten. Finansministern säger att den man som sitter ensam och för sitt fordon tycker kanske inte att det är särskilt rättvist att han skall betala skatt för totalvikten när han inte utnyttjar hela fordonet. Detta kan inte, herr finansministern, spela någon som helst roll. Om skatten är ungefär densamma kan ju detta inte drabba honom på något sätt. Han ser att det är ungefär samma skatt vare sig han betalar för totalvikten eller som tidigare för tjänstevikten. Det har visat sig i utredningen att det är bara kombivagnarna som åker upp något i skattehöjd, medan de mindre vagnarna går ner något, och av den orsaken kan detta inte spela någon större roll.

Överläggningen var härmed slutad.

Herr TREDJE VICE TALMANNEN yttrade: Propositioner ställs först särskilt beträffande de frågor som behandlas i de till betänkandet fogade reservationerna. Därefter företages utskottets hemställan i övrigt till avgörande i ett sammanhang.

*Kilometerskatt i stället för fordonsskatt*

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 1 av herrar Larsson i Umeå och Levin, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Levin begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller skatteutskottets hemställan i betänkandet nr 41 såvitt avser kilometerskatt i stället för fordonsskatt röstar ja,

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 1 av herrar Larsson i Umeå och Levin.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då herr Levin begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja	–	258
Nej	–	40
Avstår	–	8

*Skattevikten för personbilar*

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 2 av herr Larsson i Umeå m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Levin begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller skatteutskottets hemställan i betänkandet nr 41 såvitt avser skattevikten för personbilar röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 2 av herr Larsson i Umeå m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då herr Levin begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja — 224  
Nej — 81  
Avstår — 1

*Betalningsansvaret för vägtrafikskatten*

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 3 av herrar Larsson i Umeå och Levin, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Levin begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller skatteutskottets hemställan i betänkandet nr 41 såvitt avser betalningsansvaret för vägtrafikskatten röstar ja,

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 3 av herrar Larsson i Umeå och Levin.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen.

*Dieseldrivna personbilar*

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 4 av herr Larsson i Umeå m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Taube begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller skatteutskottets hemställan i betänkandet nr 41 såvitt avser dieseldrivna personbilar röstar ja,

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 4 av herr Larsson i Umeå m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då herr Taube begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja — 221  
Nej — 82  
Avstår — 3

*Utskottets hemställan i övrigt*

Bifölls.

§ 3 Föredrogs skatteutskottets betänkande nr 42 angående uppskov med behandlingen av vissa till utskottet hänvisade ärenden.

Utskottets hemställan bifölls.

Nr 104

Tisdagen den  
29 maj 1973

*Kilometerbeskattning av brännolja-  
drivna motorfor-  
don, m. m.*

Tisdagen den  
29 maj 1973

*Särskilt forsknings-  
avdrag och export-  
kreditstöd för  
industrin*

## § 4 Särskilt forskningsavdrag och exportkreditstöd för industrin

Föredrogs skatteutskottets betänkande nr 43 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1973:126 med förslag om särskilt forskningsavdrag och exportkreditstöd för industrin jämte motioner.

I propositionen 1973:126 hade Kungl. Maj:t, under återopande av utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för den 13 april 1973, föreslagit riksdagen att anta vid propositionen fogade förslag till

1. förordning om särskilt forskningsavdrag vid taxering till statlig inkomstskatt,
2. lag om ändring i kommunalskattelagen (1928:370),
3. lag om avdrag vid inkomsttaxeringen avseende kostnad för exportkredit.

Beträffande propositionens huvudsakliga innehåll anfördes följande:

”I propositionen föreslås att ett särskilt forskningsavdrag medges för industriföretagens forsknings- och utvecklingskostnader under åren 1973–1980. Forskningsavdraget skall enligt förslaget utgå i form av dels ett basavdrag, som utgör 10 % av under året nedlagda totala forsknings- och utvecklingskostnader, dels ett ökningsavdrag, som utgår med 20 % av den ökning av forsknings- och utvecklingskostnaderna som skett jämfört med föregående års motsvarande kostnader.

Enligt förslaget får Kungl. Maj:t möjlighet att medge avdrag för förlust som beräknas framkomma i bl. a. utländska forskningsbolag.

Propositionen innehåller slutligen förslag om införandet av ett exportkreditstöd för att främja exporten av kapitalvaror. Exportkreditstödet får formen av en skattelättnad som kompensation för den ränteförlust som uppstår för de svenska exportörerna genom att räntan för refinansiering av exportkrediten är högre än exportkrediträntan. Kungl. Maj:t föreslås därför under vissa förutsättningar kunna i fråga om exportkreditavtal, som ingåtts före utgången av år 1976, medge svenska företag avdrag vid inkomsttaxeringen med belopp, som motsvarar skillnaden mellan refinansieringsräntan och exportkrediträntan så länge skillnaden inte överstiger 2 %.

De nya bestämmelserna avses skola tillämpas första gången vid 1974 års taxering.”

I detta sammanhang hade behandlats motionerna

1973:1985 av herr Gustafsson i Barkarby m. fl. (s),

1973:1986 av herr Hermansson m. fl. (vpk) vari hemställdes

1. att riksdagen skulle avslå regeringens förslag under punkten 1 om särskilt forskningsavdrag vid taxering till statlig inkomstskatt, samt

2. att riksdagen till regeringen som sin mening om statliga insatser på industriforskningens område gav till känna vad som anförts i motionen,

1973:1987 av herr Levin (fp) vari hemställdes att riksdagen skulle anhålla hos Kungl. Maj:t om ett kompletterande förslag till 1974 års

riksdag innefattande ett forskningsstöd, som kunde utnyttjas också av de mindre företagen, vilka som regel ej kunde redovisa beskattningsbara vinster,

Nr 104

Tisdagen den  
29 maj 1973

1973:1988 av herr Turesson (m) vari hemställt att riksdagen beslutade att

*Särskilt forsknings-  
avdrag och export-  
kreditstöd för  
industrin*

1. stöd skulle utgå även till forskning och utveckling inom jord- och skogsbruket samt
2. avdrag borde få åtnjutas även i de fall anställd personal inte uteslutande arbetade inom området forskning och utveckling.

Utskottet hemställde  
att riksdagen skulle

A. med avslag på motionerna 1973:1985, 1973:1986 och 1973:1988 och med bifall till propositionen 1973:126 anta de vid propositionen fogade förslagen till

1. förordning om särskilt forskningsavdrag vid taxering till statlig inkomstskatt,
  2. lag om ändring i kommunalskattelagen (1928:370),
  3. lag om avdrag vid inkomsttaxeringen avseende kostnad för exportkredit,
- B. avslå motionen 1973:1987.

Reservationer hade avgivits

1. av herrar Josefson i Arrie (c), Larsson i Umeå (fp), Sundkvist (c), Nilsson i Trobro (m), Levin (fp), Lothigius (m) och Björk i Gävle (c) som ansett att utskottet i vad avsåg författningsförslaget under 3 bort hemställa,

att riksdagen skulle anta det vid propositionen fogade förslaget till lag om avdrag vid inkomsttaxeringen avseende kostnad för exportkredit med den ändringen att 2 § erhöll av reservanternas föreslagen lydelse, innebärande att i propositionen föreslagen undre gräns av 2 miljoner kronor för att få exportkreditstöd skulle sättas till 1 miljon kronor,

2. av herrar Josefson i Arrie (c), Larsson i Umeå (fp), Sundkvist (c), Nilsson i Trobro (m), Levin (fp), Lothigius (m) och Björk i Gävle (c) som ansett att utskottet under B bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionen 1973:1987 och med anledning av motionen 1973:1988 hos Kungl. Maj:t skulle anhålla om förslag till 1974 års riksdag till sådana ändringar i förordningen om särskilt forskningsavdrag vid taxering till statlig inkomstskatt, att avdragsmöjligheterna i enlighet med vad reservanternas anfört kunde utnyttjas bl. a. av mindre företag som ej kunde redovisa vinst.

Herr LARSSON i Umeå (fp):

Herr talman! Det betänkande från skatteutskottet som vi nu behandlar upptar två frågor som rör näringslivet. Dels föreligger ett förslag om ett särskilt forskningsavdrag, dels ett förslag om exportkreditstöd för industrin. Till betänkandet har fogats två reservationer som jag

Tisdagen den  
29 maj 1973

*Särskilt forsknings-  
avdrag och export-  
kreditstöd för  
industrin*

skall beröra.

Reservation 1 gäller exportkreditstödet. Det är avsett att få formen av en skattelättnad som kompensation för den ränteförlust som uppstår för de svenska exportörerna genom att räntan för redovisning av exportkrediten är högre än exportkrediträntan. Reservanterna liksom utskottsmajoriteten anser att en sådan skattelättnad skall medges. Reservanterna uttrycker också, liksom utskottsmajoriteten, farhågor för att gå in på denna linje och understryker att subventioner i möjligaste mån bör undvikas. Stödet bör begränsas till fall där det från samhällsekonomisk och arbetsmarknadspolitisk synpunkt är angeläget att den svenska industrin inte blir diskriminerad från kreditkostnadssynpunkt.

I detta sammanhang vill jag säga att det är olyckligt att man kommit in i denna karusell, där de olika staternas exportörer konkurrerar med varandra om att erbjuda de förmånligaste räntevillkoren. Detta utnyttjas av köparna, som pressar den ena säljaren efter den andra, och man får på det viset en ständig stegring. Det finns områden där detta fått mycket olyckliga följder. Därför understryker vi att det inte är bra att detta förekommer. Men skall det svenska näringslivet kunna hänga med, är det bara för oss att följa efter; vi tillhör inte de stora i den här leken, utan det är andra som går före. Vid de uppgörelser som träffas – det är framför allt med statshandelsländerna och med u-länderna -- erbjuds det förmånliga krediter till subventionerade räntor, och då har vi ingen annan möjlighet än att följa med, om vi skall ha någon som helst chans att delta i dessa leveranser.

Vad som skiljer utskottsmajoritetens och reservanternas åsikter åt är inte principerna för stödet utan enbart den undre gränsen för att komma i åtnjutande av stödet. I propositionen föreslås en undre gräns på 2 miljoner, och utskottsmajoriteten instämmer i att det kan vara en lämplig gräns. På denna punkt har moderaterna, centerpartiet och folkpartiet reserverat sig. Vi vill gå ned till 1 miljon. Om man sätter gränsen så högt som vid 2 miljoner utestänger man alltför många av de mindre och medelstora företagen. Det är mycket svårt att få order av den storleken för ett mindre företag som exporterar t. ex. på statshandelsländerna – även om man medger att beloppet får delas upp, måste det gälla *ett* avslut. Många av de mindre företagen utestängs då från den fördel som de större exportörerna kan få. Det är också ofta så att det börjar med förhållandevis små leveranser, som sedan utökas. Det gäller att komma in och få börja göra affärer, och sedan kan det utvidgas. Vi tror att en annan gräns – försiktigtvis på 1 miljon – vore lämpligare till att börja med. Nu sägs i propositionen att man senare kan titta på detta. Skulle det visa sig att 1 miljon vore för hög gräns, hoppas vi att man går ned ytterligare. Vi har grannländer med betydligt lägre gräns för detta stöd.

I den andra reservation som är fogad till utskottets betänkande behandlas ett förslag om ett särskilt avdrag, som skulle kunna göras för forsknings- och utvecklingskostnader. Dessa kostnader är ju avdragsgilla, men för att stimulera till ökad forskning föreslås att industriföretag under en åttaårsperiod skall få göra ett basavdrag på 10 procent av de kostnader företagen haft för forskning och utveckling samt ett ökningsavdrag på 20 procent av den ökning av forsknings- och utvecklingskostna-

Tisdagen den  
29 maj 1973*Särskilt forsknings-  
avdrag och export-  
kreditstöd för  
industrin*

derna som skett sedan föregående år.

I utskottet rådde enighet om att detta förslag om stimulans till utveckling och forskning är bra. Det är utomordentligt att finansministern har lagt fram ett sådant förslag. Jag tror att vi för att stimulera det svenska näringslivet behöver lägga ner mera pengar på utvecklings- och forskningsarbete. De belopp som läggs ned på sådant arbete blir ju lönsamma i längden både för företagen själva och givetvis även för samhället i dess helhet.

För att de svenska industriföretagen skall kunna konkurrera med omvärlden på en alltmer hårdnad marknad är det nödvändigt att det svenska näringslivet är väl berett. Det gäller inte minst att trygga sysselsättningen i företagen. Det förutsätts att de svenska företagen håller sig väl framme på den internationella marknaden. Forsknings- och utvecklingsarbete är ju inkörsporren för näringslivet när det gäller att hävda sig i framtiden och utvecklas på ett lämpligt sätt.

Vi reservanter i utskottet ställer oss helt bakom idén med det stöd som här föreslås. Men problemet är att detta stöd huvudsakligen är inriktat på de större och mera vinstgivande företagen. De mindre företagen har kanske inte denna möjlighet att forska och har inte heller det ekonomiska underlaget härför. Ändå finns i de mindre företagen ett kunnande och många gånger mycket goda idéer om utvecklingsbara tillverkningar. De kommer inte fram på grund av dessa företags begränsade möjligheter att investera i forsknings- och utvecklingsarbete. Möjligheterna att ge även dessa företag stöd bör tillvaratas, så att pengarna kommer till nytta för både företagen och det område inom vilket dessa företag verkar.

Det finns naturligtvis andra områden, exempelvis jord- och skogsbruket, där man skulle önska att stöd gavs i de fall där näringarna inte kan slussa över sitt forskningsarbete till närstående industriföretag. Vi reservanter begär här att Kungl. Maj:t skall till nästa års riksdag komma med förslag till sådana ändringar i bestämmelserna att även de mindre och mindre vinstgivande företagen stimuleras att satsa på forskning och utveckling. Reservanterna vill fånga in alla de krafter som medverkar till utvecklingen av näringslivet. Om vi kan få ett lämpligt stöd även för de företag som inte berörs av det förslag som nu ligger på riksdagens bord, skulle stora fördelar vinnas för en tryggad sysselsättning och för en ökad inkomst både till stat och kommun i form av skatter. Man skulle därigenom kunna utnyttja alla de dolda krafter som kan producera varor och skapa det underlag vi alla eftersträvar.

Med detta, herr talman, yrkar jag bifall till de båda reservationer som fogats till skatteutskottets betänkande nr 43.

Herr LOTHIGIUS (m):

Herr talman! Jag ber att få instämma i herr Larssons i Umeå synpunkter. Han har gått in i detalj i dessa frågor, och jag skall bara mera generellt redovisa moderata samlingspartiets ståndpunkt.

Vi anser att det är tillfredsställande att riksdagen har fått en proposition som tagit upp problemet och som medger att det är nödvändigt för svensk företagsamhet att få ett kreditstöd som är så

Tisdagen den  
29 maj 1973

*Särskilt forsknings-  
avdrag och export-  
kreditstöd för  
industrin*

uppbyggt att företagen kan göra avdrag. Det är nödvändigt därför att ett sådant stöd förekommer i en rad andra länder, vilket i många år har ställt de svenska företagen i ett helt annat läge än deras utländska konkurrenter. Syftet är alltså att hjälpa svensk företagsamhet till ett rimligt konkurrensläge.

Åtgärderna enligt det förslag som nu föreligger kan inte jämföras med de speciella former av stöd som vissa andra länder ger sin industri. Östländerna, som har en annan ekonomi, kan från fall till fall ändå försätta oss i ett underläge.

Propositionens förslag går i rätt riktning, men vi har velat justera det på några punkter, och likaså har vi velat förändra utskottets skrivning.

Det hade varit en fördel, vilket också har sagts här, om man hade sänkt gränsen för utfallet av detta stöd. Finnarna är ju nere vid 250 000 kronor. Kanske hade det varit riktigt att stanna vid en halv miljon, men vi har nöjt oss med att i första omgången förorda 1 miljon kronor.

När det gäller forskningsavdraget, som ju innebär ett stöd, är utskottets skrivning på några ställen sådan att det förefaller som om man ville säga att när Sträng har lagt fram den här propositionen, så är vi väl i utskottet nödda och tvungna att godkänna den. Utskottet har alltså godtagit propositionen mer eller mindre "med armbågen". I reservationen 2 har vi anmärkt på utskottets skrivning i det stycket. Vi tycker nämligen att det är riktigt att genom möjligheter till avdrag stimulera forskningen. Detta tjänar hela samhället på, för forskningen är ju en förutsättning för företagets utveckling och för deras export.

Att forskningsstöd kan utgå också till den mindre industrin borde vara naturligt, och även jordbruket och skogsbruket bör kunna utnyttja den möjlighet som erbjuds. Inte minst inom skogsbruket torde man, särskilt i fråga om mekaniseringen där så mycket händer, kunna utnyttja detta stöd.

Herr talman! Jag ber att med detta få yrka bifall till reservationerna 1 och 2.

Herr ISRAELSSON (vpk):

Herr talman! I vpk-motionen nr 1986 yrkas avslag på propositionen nr 126, punkten 1, om särskilt forskningsavdrag vid taxering till statlig inkomstskatt och hemställes att riksdagen skall ge regeringen till känna motionens syn på de statliga insatserna inom industriforskningens område.

Vi har här att göra också med en viktig principiell fråga och inte enbart med en skatteteknisk. Som vi ser det, rör det sig här mera om sättet att föra näringspolitik än sättet att beskatta företagen. Det kan kanske därför te sig litet egendomligt att propositionen endast kommit att behandlas av skatteutskottet.

Jag skall övergå till att, någorlunda kortfattat, söka ange de huvudsakliga på vilka motionärerna grundar sitt avslagsyrkande.

Enligt statistiska centralbyråns beräkningar har den samlade industriforskningen under perioden 1963–1971 mer än fördubblats, och för åren 1972 och 1973 räknar man inom industrin med en fortsatt ökning. Den tillfälliga stagnationen i slutet på 1960-talet har upphört. Den förorsaka-

des i första hand av minskade militära beställningar.

Det statliga forskningsstödet till industrin har ökat på ett markant sätt under 1960-talet. Det är ett fenomen som är likartat i alla högt utvecklade kapitalistiska industriländer. Är det någon skillnad för Sveriges del är det den att det statliga engagemanget är större. 60–70 procent av all industriell forskning här i landet sker inom de privatägda företagen, men staten finansierar redan nu betydligt mer än hälften av forskningsinsatserna inom detta område. De statliga medlen har främst kanaliserats till industrin genom stora statliga beställningar. Statsstödet till industriforskningen har på detta sätt tiodubblats under loppet av 1960-talet. Under detta årtionde kom krigsmakten att bli den ojämförligt största statliga beställaren av forsknings- och utvecklingsinsatser inom svensk industri. Vid 1960-talets slut motsvarade dylika beställningar ungefär en tredjedel av den sammanlagda industriforskningen i landet. Dessa beställningar låg hos ett fåtal stora företag. De mindre och medelstora företagen utför en mycket liten andel av denna typ av forskning.

Om man undantar direkta beställningar kan det statliga forskningsstödet som hittills utgått till industrin karakteriseras som subventioner eller gåvor. Det har hittills inte gjorts försök från statens sida att tillskapa en av ägarintressena oberoende industriforskning. Man har i stället låtit sig styras av marknadskrafter och av en spontan utveckling, oberoende av denna utvecklings innehåll och oberoende av om utvecklingen på sikt tedde sig önskvärd för folkets flertal eller inte. I takt med koncentrationen och monopoliseringen inom industrin har också forskningen koncentrerats. En branschmässig omfördelning har även ägt rum. Industrieforskning och utveckling av nya produkter i större skala sker numera endast i ett litet antal forskningsintensiva branscher. Exempel på sådana forskningsintensiva industrier är flygteknik, elektronik och kemisk industri – speciellt då läkemedelsindustrin. Det statliga forskningsstödet som hittills utgått har främst nått just dessa forskningsintensiva branscher.

Industriforskningen är också koncentrerad till ett fåtal stora företag. År 1969 pågick, enligt SCB, ca 80 procent av industriforskningen inom företag med minst 1 000 anställda. Fem stora privata industrikoncerner här i landet, nämligen ASEA, LM Ericsson, SAAB-Scania, SKF och Volvo, svarade i början av 1970-talet för 45–50 procent av den samlade industriforskningen. Dessa här namngivna företag, som tillhör samma ägargrupp, får redan nu – genom direkta statsbidrag eller genom statliga beställningar – ungefär en tredjedel av sin forskning finansierad med medel från de svenska skattebetalarna. Dessa företag är lönsamma och har haft goda utdelningar. Det förefaller nästan som om den avsedda arbetsfördelningen skulle vara den, att staten skall svara för forskningskostnaderna och aktieägarna ta hand om de vinster som kan komma ut av denna forskning.

Redan det nu anförda torde vara tillräcklig grund för att yrka avslag på den form av stöd till industriforskning som föreslagits i propositionen, men ytterligare några skäl skall anföras.

Motionärerna hävdar, som jag strax skall komma fram till, en helt

annan inriktning av statens engagemang på detta område. Men även om man skulle vara tillfreds med rådande system, kan allvarliga anmärkningar riktas mot förslaget. Formen av skatteavdrag är direkt olämplig, eftersom den kommer att gynna stora väletablerade företag och knappast alls ge mindre företag några möjligheter. Formen av styrda bidrag skulle vara klart bättre.

Utskottet medger också detta i sin skrivning överst på s. 8 i förevarande betänkande. Man medger att samhället skulle få större inflytande och bättre kontroll med ett bidragssystem. Det nu föreslagna avdragssystemet ger inte heller samma möjligheter till beräkning av de kostnader som kan åsamkas skattebetalarna. Under den period som forskningsavdraget avser kan det komma att förorsaka ett skattebortfall på 1,5 miljarder för 10-procentsavdraget och kanske ytterligare 0,6 miljarder för det 20-procentiga ökningsavdraget.

Vänsterpartiet kommunisterna anser att det med nuvarande ökningstakt i industriforskningen och med nästan konstant självfinansiering saknas motiv för en generell skattesubvention till industriforskningen. En sådan subvention skulle endast gynna storbolagen, och statens redan i dag begränsade kontroll över forskning och produktutveckling skulle ytterligare beskäras.

Jag vill i detta sammanhang erinra om att dessa här utvecklade tankegångar kring industriforskningen och den industriella förnyelsen inte är några påfund som emanerar enbart från vänsterpartiet kommunisterna. Så sent som på hösten 1972 uttalade sig det socialdemokratiska partiets kongress i samma riktning som vi nu gör. Man sade bl. a.: "Vår slutsats är att andra vägar än skatterabatter bör användas för att stimulera den tekniska förnyelsen." Också LO har uttalat sig emot regeringsförslaget och särskilt då dess form av generellt skatteavdrag. I TCO:s rapport, *Forskning och utveckling 1970*, som har behandlats av TCO:s kongress, avvisades likaledes mycket bestämt skattesubventioner av industrins forskningskostnader.

Regeringen tycks i detta sammanhang ha lyssnat på helt andra grupper än löntagarna då den beslutade sig för att framlägga denna proposition.

Vpk menar att den tekniska utvecklingen måste inordnas i en demokratiskt förankrad planering av produktionen. De industriella storbolagen skall inte själva få styra och kontrollera en så väsentlig samhällsangelägenhet. Ett exempel på hur det kan gå, om dessa uppgifter helt lämnas till enskilda bolag, har vi i utvecklingen inom Facitkoncernen. Forskningspolitiken här i landet kan inte vara en skattefråga; den är i högsta grad en fråga om näringspolitik. Någon verklig styrning av industriforskningen kan inte uppnås i den av privatkapitalister ägda industrin. Statliga insatser inom industriforskning och produktutveckling måste därför inriktas dels på de redan befintliga statliga industrierna, dels på skapandet av en modern teknologi som kan ligga till grund för nyetablerande av statliga basindustrier.

Herr talman! Jag yrkar bifall till motionen 1986.

Herr BJÖRK i Gävle (c):

Herr talman! Den snabba tekniska utvecklingen och den alltmer hårdnande konkurrensen såväl inom som utom landet har tvingat fram en

ökad satsning från företagens sida på forskningsverksamhet av olika slag. Utan omfattande åtgärder på det här området kommer svensk industri, åtminstone på längre sikt, inte att kunna hävda sig i den internationella konkurrensen. Forskningsarbetet är viktigt inte bara för de enskilda företagen. Också från samhällsekonomisk synpunkt är det bra att vi ligger väl framme i detta avseende, framför allt för att vi på sikt skall kunna upprätthålla en så god sysselsättning som möjligt.

I propositionen 126 föreslås ett särskilt forskningsavdrag som skall medges för industriföretagens forsknings- och utvecklingskostnader under åren 1973–1980. Dessutom föreslås införandet av ett extra exportkreditstöd för att främja exporten av kapitalvaror.

Från centerhåll anser vi dock att den undre gränsen för erhållande av exportkreditstödet, dvs. 2 miljoner kronor, är för hög, speciellt om man vill underlätta för de små och medelstora företagen. Det kan finnas en risk att dessa kommer i ett sämre konkurrensläge på exportmarknaden än storföretagen. För att de stora företagen inte skall gynnas på de små företagens bekostnad borde gränsen sänkas till 1 miljon kronor.

Beträffande forskningsstödet anser vi att det även borde kunna användas av de mindre företagen. Vi tycker därför att man till 1974 års riksdag bör komplettera förslaget med ett forskningsstöd som kan utnyttjas av de små företagen, vilka i regel inte kan redovisa en beskattningsbar vinst.

Vidare borde undersökas i vad mån det förekommer forsknings- och utvecklingsarbete utanför industriledet på jord- och skogsbrukssektorn.

Jag vill med detta, herr talman, yrka bifall till reservationerna 1 och 2.

Herr BRANDT (s):

Herr talman! För att man skall förstå skatteutskottets ställningstagande skall jag nämna något om motiveringen till förslaget i propositionen.

Det är angeläget att vi får en fortsatt snabb ekonomisk tillväxt. Förslaget får ses i belysning av det önskemålet. Det utgör ett viktigt led i näringspolitiken för att främja teknisk utveckling och överföring av ny teknik till praktisk tillämpning – en teknik som leder fram till nya produkter och processer som kan hävda sig i den internationella konkurrensen. Den snabba tekniska utvecklingen och den hårdnande konkurrensen inom och utom landet tvingar fram en ökad satsning från företagens sida på forskningsverksamhet av olika slag, säger departementschefen. Men även samhällsekonomi i stort är beroende av att vårt land ligger väl framme i detta avseende.

Kritik har riktats mot förslaget från bl. a. LO, som menar att andra vägar bör användas än skatterabatter. LO anser att ett bidrag vore bättre. Det skulle medge samhälleligt inflytande över forskningens inriktning och utnyttjande, varvid man samtidigt kunde undvika att missgynna nya företag, säger LO bl. a.

Även i motionen av herr Gustafsson i Barkarby m. fl. är man kritisk mot forskningsstöd i denna form. En av näringslivet finansierad fond för teknisk utveckling och forskning bör i stället inrättas, menar motionärerna. De godtar propositionens förslag som ett provisorium men vill att det skall utformas som ett ökningsavdrag. Som bekant innehåller förslaget

Tisdagen den  
29 maj 1973

*Särskilt forsknings-  
avdrag och export-  
kreditstöd för  
industrin*

både ett basavdrag och ett ökningsavdrag.

Kommunisterna anser, som vi hörde av herr Israelsson, att man i stället bör inrikta industriforskningen på statliga industrier.

I borgerliga motioner är man som vanligt missbelåten åt andra hållet. Man vill ha mer än propositionen medger. Sålunda yrkar man på lägre gräns än de 2 miljoner som föreslås i propositionen beträffande exportstödet, och man säger att såväl detta stöd som forskningsavdraget missgynnar de mindre företagen. Det hörde vi också herr Larsson i Umeå framhålla i sitt anförande.

Både bevillningsutskottet och skatteutskottet har vid åtskilliga tillfällen hävdat att i och för sig angelägna ändamål egentligen bör stödjas genom direkta bidrag i stället för genom lättnader vid beskattningen. Jag har många gånger pläderat här i kammaren och även i den gamla riksdagen just för detsamma. Motiveringen för denna principiella ståndpunkt sammanfaller med det uttalande som jag nyss citerade av Landsorganisationen. Vidare är det så att stödåtgärder i form av skattelättnader jämfört med bidragssystem får ojämna verkningar och i vissa fall inte alls kan utnyttjas. Man behöver alltså inte vara förvånad över att skatteutskottet har viss förståelse för den kritik som har framförts mot propositionens förslag i detta avseende. Man kunde tro att utskottet skulle ha yrkat avslag på propositionen och ansett att det borde vara bidrag i stället. Men trots denna principiella inställning instämmer utskottet i departementschefens uppfattning att det i det aktuella fallet och att det med hänvisning till den motivering som jag inledde mitt anförande med finns skäl att göra undantag från principen hellre bidrag än skatteavdrag. Att man väljer skatteavdrag är också motiverat av att här finns den administrativa apparaten färdig – det är lätt att sätta i gång ögonblickligen, medan man finge vidta andra åtgärder om man valde bidrag.

Propositionens förslag innebär nämligen ett fullföljande av åtgärder som i propositionen angående vissa konjunkturstimulerande åtgärder m. m. antogs av riksdagen 1972 i syfte att mer långsiktigt stödja den svenska industrins utvecklingsförmåga och förnyelse. Det är angeläget med en generell stimulans till ökade forskningsinsatser, som jag inledningsvis framhöll. Därför tillstyrker skatteutskottet i princip propositionen.

Utskottet anser att riksdagen inte nu bör ta ställning till yrkandena om en forskningsfond och om inriktningen av insatserna på statliga industrier samt om forskningsstöd till de mindre företagen. Med anledning av vad som anförts i motionerna beträffande de två sistnämnda yrkandena framhåller utskottet att Kungl. Maj:t givetvis liksom hittills bör följa utvecklingen på detta område. Utskottet utgår ifrån att verkningarna av den nya stödformen kommer att uppmärksammas särskilt, så att otillfredsställande effekter i möjligaste mån kan undvikas, och att Kungl. Maj:t efter erfarenhet av det nya systemet förelägger riksdagen de förslag som förhållandena kan föranleda.

Häromdagen beslöt riksdagen inrätta statens utvecklingsfond, som kommer att bli av betydelse inte minst för de mindre och medelstora företagen och bli ett komplement till det samhällsstöd på detta område

som för närvarande utgår via styrelsen för teknisk utveckling och Sveriges investeringsbank. Stimulansavdraget tar sikte på den del av forsknings- och utvecklingskostnaderna som är nödvändigt för att svensk industri skall bibehålla sin internationella konkurrensförmåga. På jordbrukets och skogsbrukets område bedrivs verksamhet av detta slag huvudsakligen i industriledet och omfattas då av avdragsrätten.

Vidare förekommer en inte obetydlig kollektiv forskning inom statliga högskolor och institutioner. Mot den bakgrunden har departementschefen inte ansett sig kunna biträda krav på en utvidgning av tillämpningsområdet att omfatta jämväl jordfastighet. Utskottet har samma mening som departementschefen. Utan att redogöra för vad exportstödet innebär – jag förmodar att man gjort det tidigare – vill jag säga några ord om reservanternas yrkande om 1 miljon kronor i stället för 2 miljoner och att forskningsstödet skall kunna utnyttjas av de mindre företagen. Anledningen till propositionen är att exportstöd är ett alltmer utnyttjat konkurrensmedel i handeln mellan Östeuropa och många u-länder. Det är klart att Sverige i denna konkurrens får svårt att hävda sig. I en rad länder har man nämligen vidtagit olika slag av åtgärder, som gör det möjligt för företag och banker i dessa länder att ställa exportkrediter på villkor som är förmånligare än vad som är normalt i respektive länder. Det är mot den bakgrunden man får se propositionen om svenskt exportstöd.

Vad motionärer och även industriintressenter anmärkt på är föreskriften att stöd endast skall utgå på affärer med ett kreditbelopp på minst 2 miljoner kronor. Därmed säger man – det har man understrukit tidigare – missgynnar man direkt de mindre exportföretagen.

Herr talman! Får jag tillåta mig att säga att detta med exportkreditstöd, dvs. statliga subventioner vid utrikeshandel, är någonting fullkomligt främmande för vårt land. Det bör motverkas i möjligaste mån. Det understryker vi också i utskottets betänkande. Enligt utskottet är det angeläget att när det nu tillgripes det begränsas till fall, där det från samhällsekonomisk och arbetsmarknadspolitisk synpunkt är angeläget att den svenska industrin inte blir diskriminerad från kreditsynpunkt. Men för min del hoppas jag att när tidsutgången passerats man då skall finna andra möjligheter att lösa dessa problem, att det kanske kan bli en internationell lösning där man inte tillgriper detta, som är en viss sorts införande av tullar eller diskrimineringar av de olika ländernas handel. Men någon uppmjukning av propositionens förslag är utskottet inte berett att medverka till i detta läge, och för att tillgodose ändamålet med stödet är det nödvändigt att exporten har en viss storlek. Det är naturligtvis inte uteslutet, som också säges i propositionen, att små och medelstora företag kan slå sig samman och komma över gränsen om 2 miljoner i en kreditaffär och därmed komma i åtnjutande av avdraget. Men inom utskottet är vi väl medvetna om att det i praktiken kan uppstå fall, då stöd kanske borde ha utgått. Det vet man ännu ingenting om, men utskottet förutsätter att Kungl. Maj:t med uppmärksamhet följer de praktiska konsekvenserna av de nya stödformerna och lägger fram förslag som med hänsyn till erfarenheterna kan anses motiverade. Vad utskottet framhållit i det avseendet beträffande forskningsstödet som jag nämnde om tidigare gäller givetvis även i fråga om exportkreditstödet, och

Tisdagen den  
29 maj 1973

*Särskilt forsknings-  
avdrag och export-  
kreditstöd för  
industrin*

därmed menar vi att motionärerna i detta avseende är tillgodosedda.

Med dessa ord, herr talman, ber jag att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr LARSSON i Umeå (fp) kort genmäle:

Herr talman! Herr Brandt säger att man i möjligaste mån skall söka motverka exportkreditstödet. Jag tror att vi är ense på den punkten, men det förutsättes naturligtvis att detta gäller inte bara Sverige utan även sådana länder som vår industri måste konkurrera med. Jag tror att alla skulle hälsa med tillfredsställelse om sådana internationella uppgörelser skulle kunna träffas som hindrar kapplöpningen med subventioner.

Däremot förvånar herr Brandt mig litet när han säger att begränsningar skulle ske genom att man håller på 2 miljoner kronor. Utan tvivel utestänger man en hel del företag. Detta att slå sig tillsammans om en exportaffär kan naturligtvis hända, men i regel är det väl en omöjlig sak. Jag skulle tro att det även blir svårt att kliva över tröskeln 1 miljon. Jag tror det vore lyckligt att vi gick litet försiktigare fram och se hur det utvecklas. Sätter man en gräns på 2 miljoner, har man plockat ut ett par stora företag här i landet, och det var väl inte meningen att enbart de skulle gynnas.

Herr Brandt har också nämnt bevilningsutskottets princip att man inte skall ge skattelättnader, utan bidrag. Ja, herr Brandt, det är nog riktigt att utskottsmajoriteten både i bevilningsutskottet och skatteutskottet hållit på den principen, men i olika ärenden har vi från oppositionspartierna hävdad att man också borde kunna använda skatten som stimulans, och det vill vi ha noterat. Sedan är att lägga märke till att i det läget har finansministern tydligen haft en annan uppfattning än herr Brandt.

Herr GUSTAFSSON i Barkarby (s):

Herr talman! Som framgått tidigare är vi några socialdemokratiska motionärer som är kritiska till propositionen 126 och den metod som föreslås för att stödja teknisk forskning och utvecklingsarbete genom skatteavdrag. Vi menar, liksom bl. a. LO och TCO, att forskning och utvecklingsarbete bör stödjas på ett sådant sätt att det medger ett samhälleligt inflytande över forskningens inriktning och utnyttjande och därvid ökar möjligheten att sätta in stödet till tekniskt forsknings- och utvecklingsarbete i ett forskningspolitiskt sammanhang. Om man lägger vikten för mycket på skatteavdrag, kan man knappast tala om forskningspolitik.

I vår motion framhåller vi att man i stället måste använda andra medel än skatteavdrag om man vill driva forskningspolitik, dvs. ha inflytande över inriktning och utnyttjande.

Det bättre stöd till forskning och utvecklingsarbete som vi motionärer också önskar, menar vi bör ske dels genom ökade satsningar på styrelsen för teknisk utveckling och Sveriges investeringsbank, dels genom en fond för teknisk utveckling hos STU, som tillförs medel genom avgifter från företagen.

Jag skall av tidsskäl inte närmare utveckla motiven. Vi har kortfattat

gjort det i motionen. Jag kan vidare hänvisa till den väl kända rapport från SAP-LO:s näringspolitiska arbetsgrupp som godkändes av den socialdemokratiska partikongressen i oktober 1972.

När vi i motionen ändå nu delvis accepterar propositionens åtgärder, är det uttryckligen under den förutsättningen att det hela blir ett korttidsprovisorium. Därest så inte skulle bli fallet finns det skäl att återkomma i frågan.

Jag noterar därför med tillfredsställelse vad utskottet skriver på s. 8 i första stycket, som de borgerliga naturligtvis vill utesluta, nämligen att angelägna ändamål bör stödjas med bidrag i stället för med skattelättnader av det skälet att samhället då får större inflytande över utvecklingen. Att utskottet sedan ändå inte ansett sig kunna tillstyrka våra motionsyrkanden, inte ens yrkandet om att forskningsavdragen måtte utgå endast som ökningsavdrag, beklagar jag. Det ger måhända anledning att återkomma i annat sammanhang.

Med den skrivning utskottet har på s. 8 i första stycket hoppas jag det kommer en tidpunkt när utskottets övertygelse om angelägenheten av generella stimulanser inte är lika fast rotad som den nu av allt att döma är. Jag hoppas den tidpunkten kommer relativt snart, och jag hoppas att man då lämnar litet av den fasta tron på att de generella stimulanserna är riktiga och går på andra åtgärder, som vi har föreslagit.

Jag har, herr talman, inget yrkande.

I detta anförande instämde fru Thorsson (s) och herr Hellström (s).

Herr ISRAELSSON (vpk):

Herr talman! Jag skall inte förlänga debatten särskilt mycket. Jag vill bara tillägga några ord och kan instämma i mycket av vad herr Gustafsson i Barkarby sade. Jag anser det utomordentligt viktigt att det här området tillgodoses, men vi har av ideologiska skäl en helt annan syn på hur det skall gå till. Redan med den ordning vi har anser vi att om man skall gå in så skall det vara med ett bidragssystem så att också mindre företag kan få del av det och så att man inte koncentrerar sig på ett fåtal stora företag.

Vi anser också att det skall bedrivas en forskningspolitik här i landet med långsiktiga mål – en forskningspolitik som verkligen kan skapa nya sysselsättningar. Inte bara 100 000 nya jobb utan flera hundra tusen nya jobb kommer att bli nödvändiga.

Vi måste också bedriva en sådan politik att inte företagandet i Sverige så småningom kommer att i större utsträckning tas över av multinationella företag. Får vi en sådan situation är det ganska troligt att forskningen inte kommer att ske i Sverige. Det sägs t. ex. i propositionen att den helt övervägande delen av forskningen nu sker inom Sverige. Det sägs att man köper för en viss summa utifrån och att man säljer för ungefär lika mycket på detta område. Men skulle multinationella företag ta över mycket större andel av svensk industri, skulle forskningen säkerligen inte komma att ske här utan t. ex. i Amerika, och det är en utveckling som vi inte anser vara riktig.

Jag tror också att regeringens ställningstagande vid framläggandet av propositionen på ett sätt är en fråga om det klimat som regeringen har

Tisdagen den  
29 maj 1973

*Särskilt forsknings-  
avdrag och export-  
kreditstöd för  
industrin*

att leva uti", för att använda finansministerns terminologi. Det kanske hänger samman med att regeringen i nuvarande läge inför vissa företagskretsar vill framstå som företagsvänlig.

Jag vill instämma i vad som nyss sades, att detta inte bör bli långvarigt utan ganska snart bör tas upp till ny prövning. Det sägs också i utskottets skrivning att man noga skall följa vad som händer på detta område och att man skall ändra på det hela om det uppstår negativa effekter. Jag förutsätter att så kommer att ske.

Herr finansministern STRÄNG:

Herr talman! Till det allra sista inlägget vill jag bara säga att om ett svenskt företag engagerar sig i ett gemensamt forskningsprojekt med andra nationer utomlands, så betyder det inte fritt fram för de speciella avdragen, utan då prövas fallet av Kungl. Maj:t.

Jag har emellertid, sedan jag suttit och lyssnat på debatten, ett behov av att säga några ord, eftersom jag har signerat den här propositionen.

En och annan av kammarens ledamöter har väl i likhet med mig läst en bok som kom någon gång i början av 1950-talet och är skriven av en tjeckisk författare. Den har den talande titeln Vi ville sjunga med änglarna men vi tvingades tjuta med ulvarna. Det är något av detta som är motivet för den speciella exportsubvention som här föreslås.

I och för sig är frågan inte så alldeles ny. De äldre av kammarens ledamöter minns säkerligen att den har diskuterats många gånger tidigare i det gamla riksdagshuset. Då gällde det närmast krav på att man skulle via direkta subventioner ge den svenska varvsindustrin en bättre konkurrenskraft. Det gällde då i första hand kontra de japanska varvsproducenterna. Regeringen vägrade detta. Vi gick så långt att vi ställde statlig garanti för de lån som de svenska varven tog upp på utlandsmarknaden. Det är möjligt att detta på sina håll innebar en något billigare upplåning, men några direkta subventioner har vi aldrig haft, de har avvisats.

Å andra sidan tog vi upp en diskussion inom OECD, och debattarbetet i OECD:s organisationer pågick i tio år med Sverige som en av de drivande krafterna. Så småningom lyckades vi komma fram till en överenskommelse som gjorde diskussionen om att subventionera varven överflödig. Att vi lyckas med det var väl i allt väsentligt beroende på att vi så småningom fick en konjunkturbild för varven som gjorde att det inte längre var samma hårda strid på kniven med billiga krediter för att få beställningarna. I övrigt är ju detta en fråga, som i större sammanhang har varit föremål för internationella diskussioner, i huvudsak i OECD i Paris. Man har emellertid — i varje fall har jag fått det intrycket — resignerat på den sista tiden när det gäller att komma fram till något slags internationell överenskommelse över hela linjen, som skulle innebära att man låter bli att konkurrera med billiga krediter.

Det är i denna situation som vi har intagit den ståndpunkten att vi, för att inte bli alldeles överseglade, är tvingade att ge oss in i detta och, dramatiskt uttryckt, tjuta med ulvarna. Vi har emellertid omgärdat våra förslag med stor restriktivitet. Avsikten är att exportkreditsubventioneringen via en billigare ränta skall aktualiseras endast i undantagsfall. Ett

Tisdagen den  
29 maj 1973

*Särskilt forsknings-  
avdrag och export-  
kreditstöd för  
industrin*

uttryck för detta är bl. a. att till skillnad från det finska systemet – även om vårt system har vissa likheter med det som finnarna tillämpar – företagen inte har någon generell rätt att få en subventionerad ränta i sin exportkreditgivning. I stället skall varje sådant ärende prövas av en ganska stor församling; det är inte mindre än fem av departementen involverade i den prövning som skall ske i det enskilda kreditåtagandet med subventionerad ränta. Bara detta är ett uttryck för att det är fråga om undantagsfall. Här öppnas inga dörrar för någon generell exportkredit-subvention.

Från dessa utgångspunkter har ju också gränsen satts vid 2 miljoner kronor. Man kan inte begära att denna prövning, som skall ske i det individuella fallet, skall omfatta relativt små och blygsamma kreditåtaganden. Dessutom är det i praktiken på det sättet att det i regel blir stora objekt som kommer att aktualiseras. Nu kan naturligtvis även små och medelstora företag förena sig till en organiserad kollektiv beställning och härigenom komma upp på en sådan nivå att projektet kan prövas inom ramen för minimigränsen 2 miljoner kronor.

För närvarande pågår det en diskussion om en stor affär mellan Sverige och ett statshandelsland. Affären rör sig om åtskilliga hundratal miljoner kronor. Den kan inte klaras av ett företag utan åtta à tio företag i Sverige är inkopplade. Det är dock ett enda av företagen som för förhandlingen och gör upp affären. Går det för det stora bör det rimligtvis också vara möjligt för de små. Det är från den utgångspunkten som vi har satt gränsen vid 2 miljoner kronor.

Jag kan väl också beklaga att situationen är som den är, och det är inte med någon entusiasm som regeringen har samlat sig till detta förslag om en subventionerad exportkredit. Man tillämpar många olika modeller på detta område. I England låter man subventioneringen ske över den engelska riksbanken. I Frankrike låter man subventioneringen ske direkt över budgeten och i USA utövas den via Export-Import Bank. I sista hand betalas medlen via budgeten. Västtyskland har samma ordning, och även italienarna subventionerar via budgeten. Det är ett ganska vanligt system. Vi har valt en annan väg helt enkelt för att få möjligheten att pröva individuellt i varje särskilt fall. Det är ett uttryck för den försiktighet med vilken vi lanserar denna metod.

Vi är emellertid tvingade att göra detta för att helt enkelt inte bli ställda utanför konkurrensen, som har en utomordentlig betydelse ur sysselsättningsynpunkt, framför allt därför att det är fråga om potentiella marknader som vi i framtidsperspektivet helt enkelt inte vill riskera att bli ställda utanför.

När det gäller det andra avsnittet i propositionen, dvs. de här specifika avdragen för att stimulera forskning och utvecklingsarbete i företagen, är det klart att man kan säga sig, att det här är en princip som man ogillar – och det har flera talare sagt. Man skulle i stället ha velat ha det direkta bidraget för att därmed få möjligheten, som det heter, till den styrda forskningen. Jag har all respekt för detta. Jag vet precis hur man resonerar på den punkten. Men det behöver ju inte vara det ena eller det andra, det kan vara både-och, och det är vad som för närvarande tillämpas.

Tisdagen den  
29 maj 1973

*Särskilt forsknings-  
avdrag och export-  
kreditstöd för  
industrin*

Om man ser på verksamheten som den ter sig ute i vårt praktiska industriella liv, så finner man utomordentligt stora och välbyggda forskningsavdelningar på de olika industrierna, forskningsavdelningar anpassade till den speciella inriktning som den industri har där de är verksamma. Jag är alldeles övertygad om att de besitter en utomordentlig sakkunskap just på det område där de arbetar och att det är svårt att centralt mobilisera – i varje fall snabbt – all den sakkunskap som skulle täcka in hela den skiftande industriella forskningsbilden lika väl som den är intäckt i dag genom att vart och ett av de större företagen har sina utomordentligt välkvalificerade, inkörda forskningsavdelningar.

Eftersom situationen är som den är och man vill ge en stimulans just i dagsläget, går det inte att säga: Av principiella skäl avvisar vi den här tanken, för vi tycker bättre om de centrala bidragen. Den superförsamling har jag litet svårt att tänka mig som med en gång skulle vara beredd att centralt ersätta all den forsknings- och utvecklingsaktivitet som för närvarande pågår inom svensk industri, och göra det lika bra. Det är möjligt att man så småningom kan komma dithän, men man är nog tvingad att ta det steg för steg och successivt.

Om därför situationen, såsom regeringen har bedömt den, har varit den att här behövs det en stimulans i dagsläget, då har vi handlat utifrån den utgångspunkten. Det är förklaringen till propositionens utformning, men det innebär naturligtvis inte att man skall nonchalera eller se bort ifrån det önskvärda i framtidsperspektivet i att få, kalla det gärna ett samhällsgrepp över forskningsinriktningen. Herr Israelsson anförde ju en del siffror beträffande vad staten för närvarande gör för forskningen. Det är i långa stycken styrd forskning. Genom vårt stora antal forskningsråd prövas de här anslagen med styrd effekt. För en vecka sedan voterade riksdagen igenom 30 miljoner, som är avsatta såsom en vinst från Investeringsbanken, för forsknings- och utvecklingsarbete – kanske närmast utvecklingsarbete – som också blir av styrd karaktär. Vi behöver båda delarna, men i dagsläget har det varit riktigt, som regeringen har bedömt det, att propositionen har fått den utformning som den har fått.

Överläggningen var härmed slutad.

*Punkten A 1*

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 1986 av herr Hermansson m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Israelsson begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammarén bifaller skatteutskottets hemställan i betänkandet nr 43 punkten A 1 röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammarén bifallit motionen nr 1986.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då herr Israelsson begärde

rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja — 257  
Nej — 31  
Avstår — 12

Herrar Levin (fp) och Clarkson (m) anmälde att de avsett att rösta ja men av misstag röstat nej.

*Punkten A 2*

Utskottets hemställan bifölls.

*Punkten A 3*

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 1 av herr Josefson i Arrie m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Larsson i Umeå begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller skatteutskottets hemställan i betänkandet nr 43 punkten A 3 röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 1 av herr Josefson i Arrie m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då herr Larsson i Umeå begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja — 156  
Nej — 144  
Avstår — 1

*Punkten B*

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 2 av herr Josefson i Arrie m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Larsson i Umeå begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller skatteutskottets hemställan i betänkandet nr 43 punkten B röstar ja,  
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 2 av herr Josefson i Arrie m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då herr Larsson i Umeå begärde

**Nr 104**

Tisdagen den  
29 maj 1973

*Särskilt forsknings-  
avdrag och export-  
kreditstöd för  
industrin*

Nr 104

Tisdagen den  
29 maj 1973

*Särskilt forsknings-  
avdrag och export-  
kreditstöd för  
industrin*

rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja	–	156
Nej	–	144
Avstår	–	2

§ 5 Kammaren åtskildes kl. 22.56.

In fidem

BERTIL BJÖRNSSON

*/Solveig Gemert*