

## Nr 36

*Bevillningsutskottets betänkande med anledning av motioner rörande vissa lokaliserings- och miljöpolitiska skattefrågor, m. m.*

### Yrkanden

1) de likalydande motionerna I: 56 (jfr I: 47) av herr *Helén m. fl.* och II: 66 av herr *Gustafson* i Göteborg *m. fl.* vari hemställts

a) att riksdagen uttalar att stödåtgärderna i större utsträckning bör inriktas på generella åtgärder ägnade att skapa ett företagsvänligt klimat, varvid bör övervägas bl. a. snabbare avskrivning av industribyggnader, regional utjämning av priserna för bensin och olja, lindring av energiskatten samt andra differentieringar i skattehänseende som kan främja Norrlands utveckling,

b) att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär att 1968 års lokaliseringsutredning får i uppdrag att skyndsamt behandla frågan om ett regionalt slopande av den särskilda arbetsgivaravgiften,

2) de likalydande motionerna I: 154 av herr *Karl Pettersson m. fl.* samt II: 176 av herrar *Petersson* i Gäddvik och *Nilsson* i Agnäs vari hemställts

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t, med beaktande av vad i motionerna anförts angående avstängning av vägar vid tjällossning samt lokaliserings- och kostnadsmässiga synpunkter, anhåller om förslag att fordonsbeskattningen av lastbilar och släpvagnar i Norrland sänks med en tredjedel,

3) de likalydande motionerna I: 208 av herr *Bengtson m. fl.* och II: 243 av herr *Hedlund m. fl.* vari hemställts

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller om skyndsamt utredning av frågan om frakttödjande åtgärder enligt i motionerna anförda grunder,

4) de likalydande motionerna I: 372 av herr *Bohman m. fl.* och II: 419 (jfr II: 466) av herr *Holmberg m. fl.* vari hemställts

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär förslag till ändrade avskrivningsregler för investeringar i luft- och vattenvårdande anläggningar samt för bullerbekämpande åtgärder,

5) de likalydande motionerna I: 374 av herr *Karl Pettersson m. fl.* samt II: 421 av herrar *Nilsson* i Agnäs och *Petersson* i Gäddvik vari hemställts

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär förslag till sådana ändringar i kommunalskattelagen, att avskrivningsmöjligheterna förbättras för industrins byggnader inom det s. k. stödområdet,

6) de likalydande motionerna I: 781 av herr *Jonsson m. fl.* och II: 930 av herr *Sundelin m. fl.* vari hemställts

att riksdagen beslutar sådan ändring av förordningen (1922:260) om automobils katt att fordonsägare, som tillfälligt avregistrerat sitt fordon, blir berättigad att i enlighet med vad som anförs i motionerna återbekomma fordonsskatt även för kortare tid än en kalendermånad, samt

att vederbörande utskott utarbetar erforderlig författningstext,

7) de likalydande motionerna I: 790 av herr *Stefanson m. fl.* och II: 914 av herr *Larsson* i Umeå *m. fl.* vari hemställdes

att riksdagen gör en allmän principdeklaration om investeringsfondernas användning för miljöskyddande investeringar,

8) de likalydande motionerna I: 793 av herr *Sundin* och II: 937 av herr *Åsling m. fl.* vari hemställdes

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär att investeringsfonderna generellt får användas för en aktiv lokaliseringpolitik i det lokaliseringpolitiska stödområdet, varvid som villkor samtidigt skall gälla att investeringarna under alla förhållanden till klart övervägande del måste tjäna den aktiva lokaliseringpolitiken,

9) de likalydande motionerna I: 1141 av herr *Bohman m. fl.* och II: 1344 (jfr II: 1343) av herr *Holmberg m. fl.* vari hemställdes

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär utredning och förslag till riksdagen om ökad användning av skattepolitiken som ett regionalpolitiskt instrument i enlighet med vad som anförts i motionerna,

10) de likalydande motionerna I: 1151 av herr *Sundin m. fl.* och II: 1342 av herr *Hedlund m. fl.* vari hemställdes bl. a.

att riksdagen vid behandlingen av prop. 1970:75 i skrivelse till Kungl. Maj:t begär att vid den fortsatta utredningen av lokaliserings- och regionalpolitikens utformning prövas

a) en sådan användning av skatteinstrumentet att de mindre företagen får förmåner som svarar mot vad investeringsfonderna ger de större företagen,

b) en regional differentiering av energiskatten på elkraft och av den allmänna arbetsgivaravgiften i enlighet med motionernas syften,

c) frågan om särskilda investeringsavgifter som återhållande åtgärd i stockningsområden.

De under 1 upptagna motionerna behandlas i detta betänkande endast såvitt avser yrkandet under a) i motionernas hemställan. Yrkandet under b) har behandlats i utskottets betänkande 1970:10. De under 3 upptagna motionerna behandlas, i vad de icke avser skattefrågor, av statsutskottet. De under 10 upptagna motionerna behandlas i detta betänkande endast såvitt avser yrkandena under a) och b) i motionernas hemställan. Yrkandet under c) har behandlats i utskottets betänkande 1970:37. I dessa motioner framställs även andra yrkanden, som behandlas av statsutskottet och bankoutskottet.

**Gällande bestämmelser m. m.***Avdrag för värdeminskning på byggnad m. m.*

Genom beslut av 1969 års riksdag antogs på förslag i prop. 1969:100 ändrade regler för beräkning av avdrag för värdeminskning på byggnader och markanläggningar i förvärvskällorna rörelse och annan fastighet. De nya bestämmelserna, som skall tillämpas redan vid innevarande års taxering, innebär bl. a. att gränsdragningen för vad som i avskrivningshänseende skall hänföras till mark, byggnad eller inventarier ändrades och att markanläggningar, i motsats till tidigare, i väsentlig utsträckning kan avskrivas.

I fråga om rörelsefastigheter gäller bl. a. följande. Markanläggningarna skall alltefter sin faktiska och funktionella samhörighet med byggnader och inventarier i avskrivningshänseende behandlas på samma sätt som byggnader resp. inventarier. Detta gäller i fråga om sådana inventarie- eller byggnadsliknande konstruktioner, som inte har till primärt syfte att åstadkomma en förändring av själva markytan och som därför inte kan anses som markförbättrande i egentlig mening. Anläggningar av sådant slag är exempelvis ledningar för vatten, avlopp, gas, elektrisk ström m. m., stängsel och andra avspärrningsanordningar, transportanordningar, såsom järnvägsspår och traversbanor, cisterner m. m.

Markanläggningar, som i avskrivningshänseende inte kan hänföras till vare sig byggnad eller inventarier, får skrivas av med 75 % av anläggningskostnaderna under 20 år enligt särskild avskrivningsplan.

Den nya gränsdragningen i förvärvskällan rörelse mellan byggnader och inventarier innebär bl. a. följande.

Reglerna om avdrag för värdeminskning av byggnad skall tillämpas bl. a. på ledningar och jämförliga anordningar, som är nödvändiga för byggnadens allmänna funktioner, d. v. s. väsentligen oberoende av vilken särskild näringsverksamhet som där bedrivs. Hit hör alltså vanliga ledningar för vatten, avlopp, elektricitet, gas och annat samt andra anordningar som vanligen behövs för att en byggnad skall kunna användas som uppehållsplat för människor.

Till inventariegruppen räknas sådana anordningar som är avsedda att nyttjas tillsammans med vissa maskiner eller andra inventarier i rörelse eller som är nödvändiga för den bedrivna verksamheten. Hit kan höra exempelvis ledningar för vatten, avlopp, elektrisk ström, gas m. m., fundament, industrispår, traversbanor och liknande anordningar för interna transporter, stängsel och andra avspärrningsanordningar såsom grindar, bommar och räcken, vilka normalt har en sådan konstruktion och allmän karaktär att de från varaktighetssynpunkt kan jämföras med inventarier.

Ledningar, som har en blandad användning genom att de förser såväl en

byggnad med de kvantiteter vatten, kraft m. m. som är nödvändiga för dess normala funktioner som en industri med dess särskilda behov, hänförs i sin helhet till inventariegruppen om kostnadsdelen för de allmänna funktionerna kan antas inte överstiga 25 % av totalkostnaden. Omvänt gäller att, om kostnadsandelen för de industriella funktionerna är lika obetydlig, hela ledningssystemet hänförs till byggnadsdelen.

I den mån anskaffningskostnaderna för ledningar skall hänföras till avskrivningsunderlaget för byggnad resp. inventarier, skall så ske oavsett vem som äger den mark där ledningarna är dragna. Kostnaderna i fråga behandlas alltså lika, oberoende av om ledningarna är belägna på ägarens eller på annans mark.

Värdeminskingsavdragen för byggnad skall beräknas på anskaffningsvärdet. Det taxerade byggnadsvärdet får således — efter en övergångsperiod — inte användas som avskrivningsunderlag. Avdraget skall beräknas för varje byggnad efter dess antagna användningstid. För att reglerna skall vara närmare anpassade till det företagsekonomiska kostnadsbegreppet och för att fastigheternas ekonomiska livslängd bättre skall beaktas har införts en bestämmelse att för ny-, till- eller ombyggnad av rörelsefastighet — vid sidan av vanliga årliga värdeminskingsavdrag — skall beräknas ett extra s. k. primäravdrag om 10 % under 5 år.

Riksskattenämnden har meddelat detaljerade anvisningar (RN ser. I 2/1970 p. 1) rörande de procentsatser för värdeminskingsavdrag enligt de nya reglerna som normalt bör tillämpas för byggnader av olika slag. Enligt dessa anvisningar skall värdeminskingsavdrag beräknas för kontorsbyggnader till 2 %, för fabriksbyggnader i allmänhet till 4 %, för särskilda industrier till 5 %, för lagerbyggnader till 3—4 % samt butiksbyggnader och varuhus till 2—3 % av anskaffningsvärdet.

De tillgångar som i avskrivningshänseende är att hänföra till inventarier skall liksom tidigare avskrivas antingen räakenskapsenligt med 30 % på bokfört värde eller planenligt med 20 % av anskaffningsvärdet.

Avdrag för värdeminskning på hyresfastighets byggnad skall — i likhet med vad som gäller i fråga om rörelsefastighet — beräknas på anskaffningsvärdet. Härmed förstås den verkliga kostnaden för byggnadens anskaffande. Liksom i fråga om rörelsefastigheter hänförs till anskaffningsvärdet även kostnader för markanläggningar m. m. för byggnadens allmänna funktioner. Om byggnad förvärvats tillsammans med den mark på vilken den är belägen sker en proportionering med utgångspunkt i det taxerade byggnadsvärdets andel av det totala taxeringsvärdet. I anskaffningsvärdet inräknas kostnad för till- eller ombyggnad som nedlagts efter förvärvet av byggnaden. I motsats till vad som gäller i fråga om rörelsefastigheter skall i anskaffningsvärdet för byggnad inräknas även kostnad för plantering, parkeringsplats och annan jämförlig anläggning på fastig-

heten, även om anläggningens värde ingår i det markvärde som fastställts vid fastighetstaxeringen.

Det årliga värdeminskningssavdraget beräknas efter 1,5 % för byggnad av sten, tegel, betong eller annat jämförligt material och efter 1,75 % för byggnad av trä. Avdraget får dock beräknas efter högre procenttal, om särskilda omständigheter föranleder därtill.

Fasta maskiner och inventarier såsom värmepannor, hissmaskinerier och liknande, vilkas värde ingår i det taxerade byggnadsvärdet, får skrivas av enligt särskild avskrivningsplan efter en högre procentsats än för byggnaden i övrigt.

Riksskattenämnden har meddelat anvisningar till ledning för bedömningen även av hithörande frågor. (RN ser. I 1/1970 p. 1). Enligt dessa anvisningar får avdrag för värdeminskning av anläggningar för värme, varmvatten och ventilation m. m. och av hissmaskinerier normalt medges med 5 %. För sopkomprimatorer och sopkaruseller skall avdrag i regel medges med 10 % av anskaffningsvärdet.

### *Investeringsfonder för konjunkturutmätning*

Rätt att göra avsättning till investeringsfond tillkommer enligt 1955 års förordning om investeringsfonder för konjunkturutmätning, i nämnda förordnings nu gällande lydelse, svenskt aktiebolag, svensk ekonomisk förening och svensk sparbank. Avsättning får ske till investeringsfond för rörelse med högst 40 % av årsvinsten före skatt under förutsättning att en viss del av beloppet insatts på särskilt konto i riksbanken. Denna del utgör för aktiebolag, sparbank och ekonomisk förening som ingår i jordbrukskasserörelsen 46 % och för annan ekonomisk förening 40 % av avsättningen. Betalningen skall ha verkställts senast den dag, då företaget har att avge allmän självdeklaration för det beskattningsår, då avsättning till investeringsfond skett. Enligt 9 § 1 mom. i förordningen kan Kungl. Maj:t eller, efter Kungl. Maj:ts förordnande, arbetsmarknadsstyrelsen besluta att investeringsfond under den tid och under de villkor i övrigt, som läget på arbetsmarknaden påkallar, skall eller får tas i anspråk för sitt ändamål. Beslutet kan vara generellt, d. v. s. avse samtliga företag eller företag av viss beskaffenhet eller också gälla visst eller vissa företag. Om sådant beslut meddelats, äger företaget från riksbanken utfå 40 % av det belopp av investeringsfonden som enligt beslutet skall eller får tas i anspråk. Aktiebolag, ekonomisk förening eller sparbank äger dock under vissa förutsättningar få ut 46 % av nämnda belopp av investeringsfonden. Förutsättning härför är att aktiebolag tar ut medel, som inbetalats efter den 30 juni 1960, eller att ekonomisk förening tar ut medel, som inbetalats efter nämnda dag men före den 1 juli 1963, eller att ekonomisk förening, som ingår

i jordbrukskasserörelsen, eller sparbank tar ut medel vilka inbetalats för beskattningsår som gått till ända efter utgången av februari 1970.

Kungl. Maj:t kan efter ansökan från vederbörande företag besluta att investeringsfond får tas i anspråk för sitt ändamål under längre tid än nyss sagts. Bestämmelser härom är införda i 9 § 3 mom. Förutsättningen för sådant beslut är, att det med hänsyn till läget på arbetsmarknaden och övriga förekommande omständigheter befinns vara av synnerlig vikt för det allmänna att viss investering igångsätts.

Under samma förutsättning kan Kungl. Maj:t enligt sistnämnda författningsrum meddela preliminärt beslut att investeringsfond, som framdeles avsätts, får tas i anspråk för sitt ändamål. Om sådant preliminärt beslut meddelats, skall arbetsmarknadsstyrelsen meddela slutligt beslut i enlighet med det preliminära beslutet, sedan uppgift inkommit från länsstyrelsen om att avdrag för avsättning till investeringsfond medgivits vid inkomsttaxeringen.

Beslut om ianspråkstagande enligt 3 mom. får avse högst 75 % av sådana vid tidpunkten för beslutet kvarstående fondmedel, beträffande vilka beslut enligt 1 mom. inte meddelats, och, såvitt avser framtida investeringar, 75 % av dessa. Det belopp som får tas i anspråk får vidare inte överstiga 75 % av kostnaderna under den tid beslutet avser för däri angivna investeringar eller bidrag. Man får således vid tillämpning av 3 mom. inte avskrivna mer än 75 % av investeringskostnaderna med anlitande av investeringsfonden. Vid ianspråkstagande enligt 3 mom. medges vidare inte det investeringsavdrag om 10 % av ianspråktagna fondmedel, varom förmåles i 16 § första stycket i förordningen.

### *Energibeskattningen*

Enligt energiskatteförordningen (1957: 262) utgår energiskatt för förbrukning av elkraft samt för fasta och flytande bränslen med undantag för inhemska bränslen som ved, träkol och torv. I fråga om bensin och brännolja utgår energiskatten vid sidan av de särskilda drivmedelsskatterna på dessa bränslen.

Skattesatsen är för bensin 9 öre per liter utom vid framställning av stadsgas, då den är 1,6 öre per liter, för gasol 7 öre per liter, för lätta oljor 25 kr. per kubikmeter, för tunga oljor 16 kr. per kubikmeter, för koks och stenkol 14 respektive 12 kr. per ton samt för bl. a. stenkolsstybb, brunkolsbriketter, koksstybb och koks briketter 6 kr. per ton.

För elkraft utgår skatten med 10 % av kraftens beskattningsvärde, om kraften förbrukas i industriell rörelse med en förbrukning av mer än 40 000 kilowattimmar för samma driftställe under helt beskattningsår, och i övrigt med sju % av beskattningsvärdet. Detta värde är lika med summan

av de avgifter, exklusive skatt, som förbrukaren har att erlagga för kraf-  
ten.

### Vägtrafikbeskattningen

De för vägväsendet specialdestinerade skatterna är av två slag, fordons-  
skatt enligt förordningen (1922: 260) om automobilskatt (automobilskatte-  
förordningen) och traktorskatteförordningen (1969: 297) samt drivmedels-  
skatt enligt särskilda förordningar i form av skatt på bensin, motorbränn-  
olja och gasol.

Skattepliktiga enligt automobilskatteförordningen är — med vissa un-  
dantag (2 §) — registrerade motorfordon och släpvagnar. Skatten utgår  
med olika belopp för motorecyklar, personbilar, lastbilar, bussar och släp-  
vagnar (5 §). Skatten varierar också med fordonsvikterna.

Fordonsskatten är angiven per kalenderår men utgår för del av år med  
det belopp som motsvarar vad som av helårsskatten faller på de månader  
under vilka skatteplikt föreligger (6 §). Däremot kan skatt inte utgå för  
kortare tid än kalendermånad. Skatteplikten inträder enligt huvudregeln  
med den månad, när fordonet registreras, och upphör först med utgången  
av den månad, när det avförs ur bilregistret, i regel för reservregistrering  
eller därför att det skrotats.

För personbil utgår skatt med dels grundavgift om 165 kr., dels tilläggs-  
avgift om 42 kr. för varje påbörjat tal av 100 kg av fordonets tjänstevikt,  
minskad med 900 kr.

För lastbil utgår grundavgift med 165 kr. Om tjänstevikten inte översti-  
ger tre ton utgår tilläggsavgift med 55 kr. för varje påbörjat tal av 100 kr.  
av tjänstevikten minskad med 900 kr. För lastbilar, vars tjänstevikt över-  
stiger tre men inte sju ton, är tilläggsavgiften 1 155 kr. för tre ton och 96  
kr. för varje påbörjat tal av 100 kg av återstående del av tjänstevikten. För  
tyngre lastbilar utgår tilläggsavgift med 4 995 kr. för sju ton av tjänste-  
vikten och 180 kr. för varje påbörjat tal av 100 kg av överstigande tjänste-  
vikt.

Skatteskalen för bussar är konstruerad på motsvarande sätt. Grundavgif-  
ten utgår med 165 kr. Tilläggsavgiften för varje 100 kg av tjänstevikten  
är 49 kr. för den del som överstiger 900 kg men inte 5 000 kg och 82 kr.  
för den del som ligger däröver.

För släpvagnar utgår fordonsskatt med belopp som varierar mellan 120  
kr. om totalvikten är mindre än ett ton och 9 720 kr. om totalvikten är  
fyrtio ton eller mera.

I traktorskatteförordningen skiljer man mellan trafiktraktorer, d. v. s. en-  
ligt huvudregeln traktorer som används för transport på allmän väg, och  
övriga registrerade traktorer. Skatten på trafiktraktor utgår med belopp,  
som i princip utgör hälften av skatten på lastbil med motsvarande tjänste-  
vikt.

Enligt förordningen (1961:372) om bensinskatt tas sådan skatt ut på i princip all bensin, oavsett om användningen avser vägtrafik eller ej. Skatten utgör 43 öre per liter. Skattskyldighet åvilar enligt huvudregeln oljeföretagen, som tillverkar eller återförsäljer bensin.

Skatt på brännolja (och fotogen) utgår enligt förordningen (1961:653) om brännoljeskatt. Skattepliktig är i princip sådan olja som används för drift av motorfordon och trafiktraktorer. Skyldiga att erlægga skatt är antingen tillverkarna och återförsäljarna eller i vissa fall förbrukarna. Om det är förbrukare som erlägger skatten utgår den enligt huvudregeln med 34 öre per liter men eljest med 31 öre.

Enligt förordningen (1964:352) om gasolskatt utgår sådan skatt i normalfallet med 29 öre per liter för gasol, som används för motorfordonsdrift eller drift av trafiktraktor. Skattskyldig är ägare av motorfordon, som är inrättat för att drivas med gasol.

Utöver de ovannämnda, specialdestinerade drivmedelsskatterna utgår enligt förordningen (1966:21) om särskild skatt på motorbränslen extra skatt med 5 öre per liter för bensin och brännolja och 4 öre per liter gasol. Vidare utgår som redan nämnts allmän energiskatt med 9 öre per liter för bensin, 7 öre per liter för gasol och 2,5 öre per liter för motorbrännolja. Slutligen utgår en särskild avgift med olika mindre belopp enligt förordningen (1957:344) om oljeavgift m. m. I detta sammanhang skall också nämnas förordningen (1956:545) angående omsättningsskatt å motorfordon i vissa fall. Skatt enligt denna förordning utgår vid försäljning och i vissa fall vid import av personbilar, sådana med skåp-, stationsvagns- eller personbilskarosseri utrustade lastbilar, vilkas tjänstevikt inte överstiger 1 800 kg, samt motorecyklar, allt i den mån de inte är eller tidigare varit upptagna i bilregister.

Ingen av de i föregående stycke nämnda skatterna eller avgifterna är specialdestinerade till vägväsendet.

I sammanhanget kan nämnas att statsmakterna år 1963 antog vissa riktlinjer för trafikpolitiken, enligt vilka ett mer konkurrensfrämjande system på transportmarknaden skall tillskapas och den s. k. kostnadsansvarighetsprincipen tillämpas. I direktiven för bilskatteutredningen angavs år 1965 att varje trafikgren i princip bör svara för de kostnader den förorsakar det allmänna, och utredningen har i sitt betänkande Fordonsbeskattningen (SOU 1969:45) lagt fram förslag till en justering av vägtrafikbeskattningen i syfte att gradvis närma denna till dessa riktlinjer.

### **Åtgärder i lokaliseringspolitiskt syfte m. m.**

#### *Frågans tidigare behandling*

Gällande beskattning innehåller inte regler som syftar till att främja lo-



kaliseringspolitik, miljöpolitik eller dylikt. Riksdagen har emellertid i olika sammanhang haft att ta ställning till frågan om sådana regler bör införas vid beskattningen. Så sent som vid föregående års varriksdag hade utskottet att pröva motionsyrkanden som syftade till att använda skatteinstrumentet i miljöpolitiskt syfte.

I fråga om sådana åtgärder vid den indirekta beskattningen betonade utskottet (BeU 1970: 18), som tidigare funnit starka skäl tala mot en utbyggd punktbeskattning och mot en differentiering av den nuvarande beskattningen för att tillgodose sådana intressen, ånyo angelägenheten av att beskattningen såvitt möjligt är neutral. En differentiering av beskattningen med hänsyn till varors farlighet eller olämplighet måste i de flesta fall bygga på subjektiva värderingar. Miljövårdsdebatten hade visat att forskarna i åtskilliga fall hade växlande uppfattningar om vådligheten hos de produkter som anses bidra till miljöförstöringen. Man borde enligt utskottets mening inte underskatta de administrativa och kontrolltekniska problem som skulle bli följderna av en differentiering eller utbyggnad av beskattningen i sådant syfte.

När det gäller åtgärder vid den direkta beskattningen i form av särskilda avskrivningsregler beträffande anordningar för vatten- och luftvård har utskottet tidigare uttalat sig i positiv riktning (jfr BeU 1968: 70). I samband med förslaget om nya regler för avskrivning av byggnad m. m. 1969 uttalade emellertid departementschefen (prop. 1969: 100) att de föreslagna reglerna i och för sig inte haft till direkt syfte att stimulera till åtgärder mot vatten- och luftföroreningar m. m. Reglerna fick dock anses medföra en betydande förbättring av avdragsrätten för utrustning som främjade sådana åtgärder. Av särskild betydelse var härvid att de flesta anordningar som nu var aktuella för vatten- och luftvården genom den ändrade gränsdragningen för vad som i avskrivningshänseende skall anses utgöra mark, byggnad resp. inventarier kom att bli behandlade som inventarier. Enligt departementschefens mening måste det anses vara en självklar förutsättning för en rörelses bedrivande, särskilt då fråga var om industriell produktion, att verksamheten så långt möjligt inte gav upphov till vatten- och luftföroreningar. De anordningar som behövdes för att förebygga sådana föroreningar från t. ex. en industribyggnad fick därför anses avsedda att direkt tjäna byggnadens användning för rörelseändamål, även om de i och för sig inte var oundgängliga för den i rörelsen bedrivna produktionen som sådan. Några särskilda avskrivningsregler för dessa anordningar ansåg departementschefen därför inte behövas. — Bevillningsutskottet (BeU 1969: 45) behandlade i detta sammanhang ett motionsyrkande om utredning av frågan om avdrag för investeringar i miljövårdande syfte. Utskottet avstyrkte bifall även till detta yrkande och framhöll därvid bl. a. att den nya gränsdragningen för vad som i avskrivningshänseende skulle räknas till mark, byggnad och inventarier innebar att anordningar

i miljövärdande syfte oftast skulle komma att bli föremål för avskrivning enligt de gynnsamma bestämmelser som gällde i fråga om inventarier.

När det gäller differentieringen i beskattningen i lokaliseringspolitiskt syfte har däremot vissa åtgärder förekommit inom ramen för investeringsfondsmedlens användning. I samband med att 1963 års vårriksdag antog vissa ändringar i förordningen om investeringsfonder för konjunkturutjämning beslöts att avsättningar till konjunkturutjämningsfond fr. o. m. den 1 juli 1963 temporärt skulle kunna tas i anspråk i lokaliseringsfrämjande syfte. Rätten att använda investeringsfonderna för sådant ändamål upphörde emellertid när det statliga lokaliseringsstödet trädde i kraft den 1 juli 1965. Även efter denna tidpunkt har emellertid Kungl. Maj:t medgivit att investeringsfondsmedel fått användas i lokaliseringspolitiskt syfte. De tillstånd som därvid meddelats har avsett den begränsade rätt till in- språktagande av fondsmedel, som gäller enligt 9 § 3 mom. i förordningen.

Frågan om investeringsfondernas användning prövades av bevillningsutskottet senast vid förra årets riksdag. Utskottet avstyrkte då (BeU 1969: 50) bifall till ett utredningsyrkande avseende inrättande av fonder med lokaliseringspolitiskt syfte för användning inom vissa områden. Därvid erinrade utskottet bl. a. om att Kungl. Maj:t även efter den 1 juli 1965, då det statliga lokaliseringsstödet började tillämpas, i ett flertal fall medgett att fonderna använts i lokaliseringspolitiskt syfte. Riksdagen beslöt i enlighet med utskottets hemställan.

Motionsyrkanden om vissa differentieringar av den indirekta beskattningen har avvisats senast vid 1968 års riksdag. Utskottet framhöll då bl. a. (BeU 1968: 70) att förslaget förutsatte vittgående näringspolitiska ingripanden för att ge önskat resultat och ansåg att motionärerna valt en från skatteteknisk synpunkt olycklig väg. De zontillägg som oljebranschen tillämpade var att anse som schabloniserade fraktkostnader. Att genom beskattningen utjämna skillnaderna i fraktkostnader mellan olika delar av landet fick betraktas som en olöslig uppgift.

### *Lokaliseringsutredningen*

Lokaliseringsutredningen har i ett i november 1969 avlämnat betänkande Lokaliserings- och regionalpolitik (SOU 1969: 49) berört bl. a. frågan om skattepolitiken som ett medel att åstadkomma en eftersträvad styrning av företag och sysselsättning till vissa speciella landsdelar. I princip skulle detta enligt utredningens uppfattning kunna ske enligt i huvudsak två olika linjer, nämligen antingen genom att på något sätt lindra beskattningen inom sysselsättningssvaga områden eller genom att ge särskilda skatteför- måner för företag i samband med att dessa investerar medel i dylika regio- ner. Utredningen anför bl. a.

Teoretiskt vore det givetvis möjligt att ha en lägre statsskatt för företag inom vissa delar av landet, men utredningen är inte beredd att framlägga förslag i denna riktning. En sådan »regional» skattepolitik är förenad med så stora komplikationer, att den redan ur tekniska synpunkter synes svår att genomföra. Vidare är möjligheterna till avskrivningar på anläggningstillgångar och nedskrivning av varulager samt avsättningar till investeringsfonder så stora, att beskattningen av ev. företagsvinster knappast är något av de största problemen vid lokalisering till stödområdet.

Det andra slaget av skattestimulans — särskilda skatteförmåner för företag vid deras investeringar i stödområdet — synes i och för sig lättare att genomföra och skulle troligen också ha större effekt. Företagen kan ju nämligen i detta fall från början beräkna värdet av skattestimulansen, då detta värde inte är beroende av den framtida vinstutvecklingen i det nya företaget.

En skattefördel av detta slag skulle kunna konstrueras så, att företaget fick rätt att använda obeskattade vinstmedel vid investeringar i vissa av statsmakterna bestämda regioner. Starka skäl synes kunna anföras för att skapa en sådan ordning. Då utredningen trots detta inte är beredd att föreslå åtgärder i denna riktning, är skälet helt enkelt det, att den anser det inte nödvändigt med dylika bestämmelser. Nuvarande bestämmelser om avsättning till och användning av investeringsfonder torde nämligen helt kunna tillgodose de syften en speciallagstiftning av ovan antydd art skulle främja. Under sådana förhållanden synes det onödigt att ytterligare komplicera vår skattelagstiftning med bestämmelser av angiven innebörd.

Samtidigt som utredningen inte vill förorda någon speciallagstiftning vill den dock understryka angelägenheten av att investeringsfonderna i all utsträckning som är möjlig används som lokaliseringsspolitiskt styrmedel inom stödområdet. Det synes inte uteslutet att betydande resultat härigenom skall kunna nås.

Beträffande möjligheten att använda fraktsubventioner som ett lokaliseringsspolitiskt medel vill utredningen framhålla följande. Med hänsyn till statsmakternas beslut på transportpolitikens område synes det inte möjligt att behandla dessa problem utan att ingående överväga i vad mån tänkbara lösningar kan påverka nuvarande allmänna riktlinjer. Inga delade meningar torde annars råda om att en utjämning av transportkostnaderna — så att företag i norra Sverige inte på samma sätt som för närvarande har en belastning i dyra transporter såväl när det gäller råvaror etc. som färdiga produkter — skulle ha en gynnsam effekt från lokaliseringssynpunkt. Man bör dock inte glömma bort att de höga transportkostnaderna i vissa fall fungerar som ett slags »tullskydd» för den lokala industrin, som framgått av bl. a. den tidigare lokaliseringsutredningens redovisning.

Enligt utredningens mening bör stor uppmärksamhet ägnas åt detta problem vid det fortsatta utredningsarbetet. Tyvärr har utredningen inte funnit möjligt att framlägga ens ett provisoriskt förslag rörande transportrabatterning för vissa områden, detta på grund av konkurrensförhållandena mellan olika transportmedel.

#### *Prop. 1970: 75*

På grundval av betänkanden av lokaliseringsutredningen och expertgruppen för regional utredningsverksamhet har i prop. 1970: 75 framlagts förslag om den fortsatta regionalpolitiska stödverksamheten.

Propositionens huvudsakliga innehåll sammanfattas sålunda:

I propositionen anges allmänna riktlinjer för utformandet av ett regionalt program för hela landet. I anslutning därtill görs vissa preciseringar av målen för den regionala politiken. Ett sådant program skall innehålla två huvudmoment. Det ena är att statsmakterna anger ramar för länens och de regionala organens verksamhet. Det andra är en klassificering av orter eller regioner med hänsyn till den typ av åtgärder som behövs för att lösa de problem som är förknippade med resp. ortstyp.

En väsentlig förstärkning av de regionalpolitiska medlen föreslås.

Nya medel föreslås för att påverka företagens lokaliseringsval. Införandet av ett system med obligatoriskt lokaliseringssamråd förordas. En ny stödform — sysselsättningsstöd — föreslås för att stimulera till ökad användning av arbetskraft i företagen. För att förbättra produktionsbetingelserna i stödområdet har framlagts förslag om transportstöd som ett regionalpolitiskt medel.

Kapitalstödet vid lokalisering — — — förstärks i flera avseenden. Det nuvarande stödområdet — — — utvidgas med vissa kommunblock i Värmlands och Kopparbergs län.

Lokaliseringsstöd skall kunna utgå — utom till industri — till industri-liknande verksamhet och, inom det allmänna stödområdet, vissa typer av serviceverksamhet med huvudsaklig inriktning på industrin. Möjlighet öppnas att ge investeringsstöd för att främja utflyttning från storstadsområdena av centrala administrativa enheter inom den privata sektorn. Stödet till turistnäringen föreslås fortsätta enligt hittills tillämpade grunder.

Undantagsvis skall lokaliseringsstöd kunna lämnas industriföretag eller företag med industriliknande verksamhet vid rationalisering av verksamheten även om sysselsättningen i företaget inte ökar. Stöd skall kunna utgå till företag som hyr ut industrilokaler om huvudsaklig ägaridentitet föreligger i fråga om den fastighetsförvaltande och den industriella verksamheten.

Nuvarande stöd i form av lokaliseringsbidrag och lokaliseringsslån bibehålls. Som alternativ till bidrag skall avskrivningsslån kunna användas, dvs. amorterings- och räntefritt lån som avskrivs på fem år. Bidrag/avskrivningsslån skall dock i regel inte utgå i fråga om industriserviceverksamhet eller vid rationalisering.

Möjlighet införs att ge ersättning till företag vid omlokalisering till det allmänna stödområdet för kostnader vid flyttning av maskiner m. m.

För att underlätta anskaffandet av rörelsekapital till industriell eller industriliknande verksamhet inom det allmänna stödområdet skall statlig garanti för lån vid anskaffning av omsättningstillgångar kunna tecknas i samband med att lokaliseringsstöd beviljas vid investeringar. Garantin skall kunna avse högst 50 % av erforderligt rörelsekapital för inledningskedet.

Nuvarande stöd till lokaliseringsutbildning förstärks. Inom det allmänna stödområdet skall företag som nyanställer personal i samband med nyetablering eller utvidgning av verksamheten kunna få ett schablonstöd för inträningen av de nyanställda med 5 kr. per elev och arbetstimme under sex månader. Vid mera kvalificerad utbildning skall individuellt bestämt stöd kunna utgå i högst ett år.

Kvalificerad arbetskraft som flyttar till nyetablerat eller utvidgat industriföretag inom det allmänna stödområdet skall kunna få flyttningsstöd — förutom som f. n. i form av respennning och bortavistelsebidrag — i form av starthjälp.

Frågan om utbyggnad av s. k. industricentra skall utredas vidare.

Inom ett särskilt inre stödområde — väsentligen omfattande Norrbottens, Västerbottens och Västernorrlands läns inland samt Jämtlands län, nordvästra Gävleborgs län och norra Kopparbergs län — föreslås försöksverksamhet med sysselsättningsstöd till industriföretag som utökar arbetsstyrkan. Stödet skall utgå i tre år för varje årsarbetskraft, varmed arbetsstyrkan utökas, de två första åren med 5 000 kr. och det tredje året med 2 500 kr. Sysselsättningsökningar redan under år 1970 skall berättiga till stöd.

Förslagen innebär — inklusive det transportstöd som chefen för kommunikationsdepartementet förordat — en regionalpolitisk satsning på 1 200 milj. kr. för en treårsperiod. Av detta belopp beräknas 200 milj. kr. för lokaliseringsbidrag/avskrivningslån, 800 milj. kr. för lokaliseringslån, 100 milj. kr. för utbildningsstöd och 25 milj. kr. för sysselsättningsstöd. För kreditgarantier till rörelsekapital bestäms för nästa budgetår en ram av 25 milj. kr.

### *Motionerna*

#### *I: 56 (jfr I: 47) och II: 66*

Det är önskvärt att stödet till det norrländska näringslivet i större utsträckning bör inriktas på generella åtgärder. Målet bör vara att skapa ett företagsvänligt klimat i området, som dels kan stimulera till företags-etablering, dels ge företagen expansionsmöjligheter också på längre sikt. Ett företagsvänligt klimat skapar goda förutsättningar för att det norrländska näringslivet får en utvecklingsfrämjande utformning. Generella åtgärder minskar riskerna för rubbade konkurrensförhållanden och felsat-sningar. Inom ramen för ett näringsvänligt klimat kan de företag som själva visar sig livskraftiga utvecklas. Som en av flera åtgärder för att skapa ett sådant klimat föreslås vissa beskattningsåtgärder, bl. a. en snabbare avskrivning av industribyggnader. Investeringar i stödområdet framstår genomsnittligt som förenade med större risker. Det är då rimligt att dessa kompenseras genom förbättrade avskrivningsmöjligheter. Befrielse från eller lindring av energiskatten är ytterligare en åtgärd, som skulle vara ägnad att mildra Norrlands konkurrensnackdelar liksom en revision av taxan för elkraft. — Motionärerna föreslår också att arbetsgivaravgiften slopas i områden med stor arbetslöshet. Detta yrkande har utskottet redan behandlat (BeU 1970: 10).

#### *I: 154 och II: 176*

Frågan om transportkostnadernas användande såsom lokaliseringspoli-

tiskt instrument har utretts eller varit föremål för debatt under lång tid. Under de senaste trettio åren har frågan varit uppe i offentliga utredningar minst fem gånger.

Det kan konstateras att de regionala konsekvenserna skjutits åt sidan när det gäller transportkostnadernas lokaliseringpolitiska inverkan med konstaterandet att det inte har legat inom olika utredningars direktiv att diskutera dessa aspekter. Resultatet har blivit att trafikpolitiken fungerat som det kraftigaste lokaliseringpolitiska styrmedlet och starkt bidragit till rådande koncentration och centralisering av näringsliv och boende till de stora tätortsregionerna.

På grund av de långa transportavstånden inom Norrland belastar transportkostnaderna produkter och råvaror särskilt hårt. Därtill kommer svårigheterna med glesheten i järnvägsnät och behovet av långa råvarutransporter till järnvägsterminaler eller industrier. Av denna anledning krävs omfattande landsvägstransporter. Dessa långa transportavstånd jämte svåra klimatförhållanden utgör därför en belastning av avsevärd omfattning för redan etablerade företag och vid nylokalisering. Därmed påverkas i negativ riktning möjligheterna till sysselsättning av arbetskraft.

Genom de svåra klimatförhållandena med lång tjällossningstid och därigenom avstängda vägar belastas såväl trafikutövarna som de transporterade produkterna av avsevärda merkostnader i Norrland om man jämför med förhållandena i övriga delar av landet.

Avstängning av vissa huvudvägar har förekommit i över två månader under tjällossningstid. Mindre sekundärvägar har varit avstängda ännu längre tid.

På grund av sådana vägvästängningar har fordonen inte kunnat trafikera aktuella transportvägar utan i regel varit stående utan sysselsättning. På grund av att avstängningstiden icke i förväg kunnat fastställas, har fordonsägarna i stor utsträckning icke kunnat utnyttja möjligheterna till avregistrering av fordonen under avstängningsperioden.

Till dessa kostnader kommer andra fördröjande orsaker på grund av klimatförhållandena, såsom högre driftkostnader genom högre bränsleåtgång, högre reparationskostnader genom materielskador på grund av kyla och snöförhållanden m. m.

Alla dessa samverkande faktorer bidrar till ökade transportkostnader för råvaror och produkter i Norrland.

Genom påverkan av de fasta kostnaderna för transporterna i Norrland kan staten tillgodose kraven på att trafikpolitiken skall samverka med regional- och lokaliseringpolitiken.

En möjlighet till en sådan medverkan är att staten sänker beskattningen för lastbilar och släpvagnar i Norrland.

En sådan åtgärd skulle bl. a. bidra till att minska de s. k. 0-områdena inom skogsbruket och därmed öka råvarutillgången och även möjligheterna

till sysselsättning i skogslänen. Den skulle också bidra till att motverka de negativa inverkningarna från transportkostnadssynpunkt, som nedläggningar av huvudflottleder har medfört.

En sänkning av dessa fordonsskatter med en tredjedel skulle ha en mycket positiv effekt från regional- och lokaliseringpolitisk synpunkt.

*I: 208 och II: 243*

Ett decentraliserat samhälle skall eftersträvas. Regional- och lokaliseringspolitiken skall syfta till att skapa näringsliv och bebyggelse över hela landet. Samhället skall tillhandahålla de förutsättningar som krävs för att näringslivet skall kunna utvecklas och för att de enskilda människorna så långt möjligt skall känna trivsel. Transportpolitiken hör till de medel som därvid måste komma till användning.

Det kan bl. a. ske genom åtgärder som syftar till att transportkostnader till följd av långa avstånd neutraliseras. Norrland och Gotland drabbas främst av sådana kostnader, men problemet återfinns även i andra delar av landet. De transportstödjande insatserna skall naturligtvis inte bara avse transporter från t. ex. Norrland till andra delar av landet, utan de långa transporterna inom Norrland måste också beaktas. Det är inte minst viktigt med hänsyn till hur transportstrukturen utbildats för bl. a. utskeppning av exportvarorna.

De åtgärder som här åsyftas får inte rubba konkurrensläget mellan olika trafikmedel.

Förutom olika former av fraktrabattering kan vissa åtgärder inom beskattningsområdet prövas. För närvarande råder ej oväsentliga skillnader när det gäller priset på motorbränsle. I landsdelar som genom långa avstånd får omfattande och fördyrande transporter är oljepriserna högre än i storstadsområdena. Det är angeläget, att åtgärder vidtas för att borttaga den orättvisa som en sådan prissättning innebär. Med hjälp av beskattningen skulle ett enhetligt oljepris för hela landet kunna åstadkommas.

Det skulle emellertid också kunna tänkas att man med beskattningen som medel införde ett differentierat oljepris. Därvid skulle lägre priser gälla i landsdelar med långa avstånd eller med insulärt läge. De av dessa förhållanden förorsakade högre transportkostnaderna skulle sålunda motverkas om motorbränslet tillhandahölls till lägre kostnad.

*I: 372 och II: 419 (jfr II: 466)*

Att säkerställa tillgången på färskt vatten för framtiden är en av dagens mycket stora och allvarliga uppgifter. Samtidigt som vattenförstöringen långtifrån har hejdats växer behoven av konsumtionsvatten för olika ändamål, liksom även av oförstörda vattendrag för rekreation och fritid. Redan i dag råder i många länder en stor brist på vatten lämpat för dessa ändamål. Visserligen kan man med moderna metoder rena även grovt förorenat

vatten så att det blir tjänligt som dricksvatten, men detta är en dyrbar process som dessutom inte ger garantier för att vissa föroreningar inte tillfälligt kan passera.

Luftföroreningar utgör, särskilt i storstadsområden, ett annat allvarligt miljöproblem. De förorenade luftmassorna kan emellertid också med vinden förflyttas långa sträckor, varför luftvården inte endast är ett lokalt problem utan måste ses som en nationell och internationell fråga.

Luftföroreningar från industrianläggningar är i dag inte så mycket ett tekniskt som ett ekonomiskt problem. De politiska besluten blir avgörande för vilka vägar man skall gå för att nå ett tillfredsställande resultat.

En människa som under längre tid utsättes för buller av en viss styrka får oundgängligen hörselskador. Dessa skador gör sig ofta inte märkbara förrän efter kanske 20—25 år. För att förhindra hörselskador inom industrierna är det nödvändigt att man vidtar en lång rad förebyggande åtgärder såsom bulleranalyser på arbetsplatsen, återkommande hörselkontroll av människor i bullrande arbeten, teknisk bullerbekämpning på arbetsplatsen, personliga hörselskydd i utsatta arbeten samt information, kontroll och övervakning.

#### *I: 374 och II: 421*

Den pågående försöksverksamheten inom lokaliseringens politikens ram har inte uppfyllt de förväntningar som ställdes när den påbörjades. De hittillsvarande resultaten satta i relation till behovet av arbetstillfällen visar att insatserna inte räcker till för att sysselsättningen inom stödområdet skall klaras. Nya vägar måste prövas. I den pågående försöksverksamheten har generella åtgärder inte prövats för att förbättra den industriella miljön inom stödområdet.

Inom stora delar av stödområdet är kravet på byggnadernas utförande mera kostnadskrävande än i andra delar av landet på grund av de klimatiska förhållandena. Uppvärmningskostnaderna är väsentligt högre inom stora delar av stödområdet på grund av den långvariga köldperioden varje år.

Till detta kommer också byggnadernas kortare ekonomiska användningstid än inom de södra och mellersta delarna av landet.

En generell åtgärd som skulle ha stor betydelse för att underlätta för redan etablerade och nya företag skulle vara att inom stödområdet medge en höjning av de skattemässiga avskrivningarna på industrins fastigheter.

En sådan åtgärd skulle förutom att den vore konkurrensneutral emellan redan etablerade och nya företag också bidra till en utbyggnad av filialföretag inom stödområdet.

Resultatet av en bättre industriell miljö inom stödområdet skulle ge ökad företagsamhet med större möjligheter till nya arbetstillfällen.



## I: 781 och II: 930

Yrkandet i dessa motioner avser icke att åstadkomma lättnader i beskattningen i lokaliseringspolitiskt syfte utan att öka möjligheterna till restitution av fordonsskatt vid tillfällig avregistrering. De skäl som framförts till stöd för yrkandet sammanfaller emellertid delvis med motiveringen för motionerna I: 154 och II: 176 och yrkandet behandlas därför i detta sammanhang.

I motionerna anförs bl. a. följande.

Enligt automobilskatteförordningen kan skattebefrielse erhållas om fordon avförs från bilregistret. Bestämmelserna är dock sådana, att befrielse inte kan erhållas med mindre fordonet varit avregistrerat en hel kalendermånad.

I bilskatteutredningens betänkande Fordonsbeskattningen (SOU 1969: 45) behandlas restitutionsfrågor vid utlandstrafik. Utredningen har ansett det rimligt att restitution medges, när fordon körs utom landet, varvid skattebefrielse skall erhållas per dag, om antalet sådana dagar överstiger 12 per kalenderår. Utredningens förslag innebär således ett fingraderat system jämfört med nuvarande bestämmelser. Vid utformningen av förslaget torde årsskatternas storlek ha tillmätts betydelse. Efter de kraftiga höjningar av skatterna, som genomförts år 1968 och i år, uppgår årsskatten för t. ex. en treaxlad lastbil till 8 000 å 9 000 kr. och för vanliga kombinationer lastbil/släpvagn till 14 000 å 15 000 kr.

Inom trafiken förekommer för såväl enskilda fordon som kombinationer driftstörningar av olika slag. I vissa fall beror dessa av omständigheter utom fordonsägarens kontroll. Under tjällossningstid sker som regel avstängningar av vägar för lastbilstrafik i stor omfattning med en varaktighet av ett par veckor eller längre. Vidare kan ojämn sysselsättning och omfattande reparationsarbeten på fordonen motivera tillfälliga avregistreringar. Som exempel på ojämn sysselsättning kan anföras den skolskjutsverksamhet med buss som utföres. Under skolfrierna föreligger betydande svårigheter att finna annan sysselsättning, varför avregistrering får tillgripas. Då vårterminen slutar omkring den 10 juni och höstterminen börjar omkring den 20 augusti innebär nu gällande regler, att restitution endast kan erhållas för mindre än hälften av perioden, d. v. s. endast för juli månad.

Mot bakgrund av den nuvarande skattenivån framstår det som angeläget att åstadkomma ett förfarande, som berättigar fordonsägaren till återbekommande av fordonsskatt för kortare tid än en kalendermånad. Restitution bör medges för tiden från den dag anmälan om avregistrering inkommit till länsstyrelse och till den dag anmälan inkommer att fordonet ånyo tages i bruk och utgå med  $1/360$  av årsskatten per dag. För att förenkla administrationen synes skäligt att återbetala skatt endast för sådan tillfällig avregistrering, som omfattar längre tid än 10 dagar.

*I: 790 och II: 914*

Industrins miljövård blir ett alltmer brännande problem genom de föroreningar av vatten och luft som många industrier förorsakar. Skadeverkningsarna har redan i en del fall blivit så stora att kostnaderna för återställandet av vattendragen inte kan bäras av de industrier som förorsakat föroreningarna. Nedsmutsningen skulle för många industrier betyda att deras verksamhet inte kan fortsätta. Statens naturvårdsverk har möjligheter att i fråga om nya anläggningar hindra tillkomsten av verksamhet som får skadliga biverkningar av miljöförstörande art. Ålägganden för redan befintlig industri kan också göras, men i praktiken tillämpas detta knappast annat än i undantagsfall på grund av de ekonomiska konsekvenser det skulle medföra. De största problemen med fortlöpande vattenföroreningar är att det saknas vattendomar för utsläppen i vattendragen. Detta förhållande torde särskilt gälla de norrländska massa- och pappersindustrierna. Förutom massa- och pappersindustrierna är järnbruk, gjuterier och aluminiumverk de som förorsakar den största föroreningen. Det är ofrånkomligt att ålägganden för befintlig industri måste avvägas med hänsyn till denna industris möjligheter att ekonomiskt bära kostnader för rening av t. ex. vattenutsläpp. Staten har uttalat sin vilja att bidra med upp till 25-procentiga bidrag för reningsanläggningar.

Trots detta har takten att vidtaga åtgärder inte varit tillfredsställande. Vad gäller massa- och pappersindustrin kan detta förklaras av den dåliga lönsamhet som branschen haft att brottas med de senaste åren. En omsvängning i lönsamheten kan nu konstateras, och det kan förutses att branschen för de närmaste åren skall kunna uppvisa ett bättre ekonomiskt utfall. Tiden skulle därför vara gynnsam att stimulera företagen att göra större investeringar i reningsanläggningar. För sådana investeringar behövs förutom kapital även tillgång på arbetskraft. För Norrlands del finns tillgång på arbetskraft, men arbetstillfällen saknas. Under den tid det tar att skapa varaktiga sysselsättningar för arbetskraften skulle det vara av värde att kunna erbjuda tillfällig sysselsättning i arbeten med reningsanläggningar. Kapitalfrågan är dock besvärlig för de berörda industrierna, och därför bör investeringar i miljöskyddande syfte prioriteras när det gäller anskaffande av kapital. En stimulans som både ger ökade arbetstillfällen i de områden detta är önskvärt och avlägsnar miljöförstörande utsläpp skulle vara att i de områdena, och då främst Norrland, frisläppa investeringsfonderna för anläggningar som industrin gör i miljöskyddande syfte.

*I: 793 och II: 937*

I många länder använder man skattepolitiken i lokaliseringspolitiskt syfte. Det har i viss mån skett även i vårt land, nämligen i fråga om investeringsfonderna. Enligt det lokaliseringspolitiska principbeslutet 1964 skulle

dessa inte längre få användas i lokaliseringspolitiskt syfte — de skulle vara enbart konjunkturpolitiskt medel. Men trots detta fortsatte regeringen att använda investeringsfonderna som instrument i lokaliseringspolitiken. En väsentlig sak är att tillse att mindre och medelstora företag, som inte kan utnyttja investeringsfonderna, snarast får tillgång till motsvarande förmån exempelvis i form av investeringskonton.

Från lokaliseringspolitiska synpunkter finns det skäl till stark kritik mot regeringens handläggning av frågor rörande investeringsfonder under den tid då fonderna enligt 1964 års riksdagsbeslut inte skulle få utnyttjas lokaliseringspolitiskt. I regel har besluten om frisläppande av investeringsfonderna då haft den innebörden att den stora huvuddelen, kanske 90 %, reserverats för investeringar i koncentrationsområden i södra eller mellersta Sverige mot att en mindre del, kanske 10 %, investerats inom norra stödområdet. Detta har vid åtskilliga tillfällen förekommit i ett konjunkturläge då man i koncentrationsområdena haft brist på arbetskraft och risk för ekonomisk överhettning. I verkligheten har alltså investeringsfonderna i sådana fall använts i direkt strid mot sitt konjunkturpolitiska syfte. En sådan användning är inte acceptabel. Investeringsfonderna bör redan nu kunna användas på ett lokaliseringspolitiskt riktigt sätt. Detta måste innebära att de generellt får användas för en aktiv lokaliseringspolitik i det lokaliseringspolitiska stödområdet. Naturligtvis kan det vara svårt att helt utesluta att vid vissa lokaliseringsfall motiv kan finnas för användning av en del av medlen även utanför stödområdet. Men som villkor måste, såvida användningen inte har uteslutande konjunkturpolitiskt syfte, alltid ställas att investeringarna till klart övervägande del skall tjäna en aktiv lokaliseringspolitik.

*I: 1141 och II: 1344 (jfr II: 1343)*

Skattepolitiken måste nämnas bland de instrument, som har stor betydelse för möjligheterna att bedriva en framgångsrik regionpolitik. De från lönsamhetssynpunkt marginella regionerna drabbas hårdast av en skattepolitik, som inte stimulerar kapitalbildning och befrämjar produktionen. Sålunda bör det t. ex. övervägas, om inte inom nuvarande beskattningsreglers ram större avskrivningar skulle kunna medges i det regionpolitiska stödområdet. Inte minst de med klimatet sammanhängande högre byggnads- och anläggningskostnaderna i Norrland skulle motivera detta. Andra möjliga åtgärder, som bör prövas, är differentiering av arbetsgivaravgifterna och slopande av energibeskattningen främst för industrin.

Av betydelse för kommunerna inom stödområdet är också bestämmelserna om fördelningen av kommunalskatter mellan produktions- och huvudkontorskommuner. Dessa bestämmelser bör ses över i syfte att åstadkomma ett rättvisare skatteuttag. Speciell uppmärksamhet bör härvid ägnas möjligheterna att i ökad utsträckning beskatta de statliga kraftverken på produktionsorten.

*I: 1151 och II: 1342*

Vid upprepade tillfällen har centerpartiet förordat prövning av hur skatteinstrumentet skall kunna utnyttjas lokaliseringpolitiskt. Investeringsfonderna bör utnyttjas i det nämnda syftet. Men invändningar måste för framtiden resas på två punkter. Den ena är att investeringsfonderna verkligen utnyttjas för lokaliseringpolitiken. Användningen under senare tid har oftast varit sådan, att på lokaliseringsområdena kommit ca 10 % av medlen, medan ca 90 % utnyttjats i koncentrationsområdena i ett konjunkturläge, då man haft brist på arbetskraft och risk för ekonomisk överhettning. Därmed har man — utöver den konjunkturpolitiska felanvändningen — snarast ökat den regionala obalansen. Det bör garanteras, att investeringsfonderna, när de skall användas lokaliseringpolitiskt, verkligen tjänar det lokaliseringpolitiska syftet. Den andra invändningen är, att investeringsfonderna utgör en skattelättnad, som i stort sett endast kommer de större företagen till del. De mindre företagen måste få motsvarande förmåner genom t. ex. rätt till investeringskonton.

Energiskatten för förbrukning av elkraft och den allmänna arbetsgivaravgiften bör också tas med vid en regionalpolitisk prövning av skatteinstrumentet. Elskatten bör avskaffas för det inre stödområdet. Den allmänna arbetsgivaravgiften bör avvecklas för företag inom allmänna stödområdet.

### Utskottet

Gemensamt för de motioner som behandlas i detta betänkande är att motionärerna yrkar särskilda skattebestämmelser som avses gälla endast i viss del av landet eller uteslutande för att tillgodose särskilda intressen. Ett yrkande avser dock generella bestämmelser mot bakgrunden av bl. a. vissa lokala förhållanden. Flertalet av de här behandlade motionerna har ett klart lokaliseringpolitiskt syfte och utskottet har med hänsyn härtill funnit det önskvärt att frågorna av riksdagen bedöms samtidigt med de av regeringen i prop. 1970: 75 föreslagna lokaliseringpolitiska åtgärderna. Utskottet har inte att behandla de i nämnda proposition framlagda förslagen men vill framhålla att de åtgärder som där föreslås innebär en enligt utskottets mening lämpligare form av stöd än de skatteåtgärder som förordas i motionerna.

Som framgår av den tidigare redogörelsen har utskottet i olika sammanhang avstyrkt bifall till motionsyrkanden om att av lokaliserings- eller miljöpolitiska skäl ge vissa regioner, verksamheter, varor eller tjänster särskilda skattepreferenser och därvid genomgående hävdat att sådana intressen bör tillgodoses genom andra åtgärder än genom lättnader i beskattningen. Utskottet finner inte att de skäl som anförs i de nu förevarande motionerna ger anledning till någon ändrad principiell inställning i detta

avseende. Utskottet har visserligen i sitt betänkande 1970: 37 tillstyrkt Kungl. Maj:ts förslag till förordning om investeringsavgift för vissa byggnadsarbeten, innebärande att sådan avgift inte skall erläggas för byggnadsarbete i det s. k. allmänna stödområdet men därvid särskilt motiverat detta avsteg från de tidigare deklarerade principerna med att investeringsavgiften mera kan betecknas som en form av förbudslagstiftning än som egentlig skattelagstiftning.

### *Indirekt beskattning*

I de motioner som har ett lokaliseringspolitiskt syfte föreslås en rad åtgärder som berör stora delar av beskattningen. Sålunda framförs på den indirekta beskattningens område i motionerna I: 208 och II: 243 tanken på ett genom beskattningen sänkt oljepris i landsdelar med långa avstånd eller insulärt läge. Ett likartat yrkande återfinns i motionerna I: 56 (jfr I: 47) och II: 66 men gäller här endast Norrland. Motionärerna vill dessutom ha en lindring av energiskatten och andra inte närmare preciserade differentieringar i skattehänseende som kan främja Norrlands utveckling. I motionerna I: 154 och II: 176 yrkas att fordonsskattningen av lastbilar och släpvagnar i Norrland sänks med en tredjedel. Motionärerna åberopar därvid lokaliseringspolitiska motiv men hänvisar också till att många vägar avstängs under tjällossningen.

Det kan enligt utskottets mening med fog göras gällande att en regional skattepolitik skulle vara särskilt olycklig i fråga om den indirekta beskattningen. Mot bakgrunden av utskottets principiella inställning i denna fråga anser utskottet det inte motiverat att i detalj redovisa alla invändningar som kan göras mot de ifrågavarande åtgärderna utan utskottet inskränker sig här till att framhålla att de skulle äventyra kontrollen, rubba konkurrensneutraliteten och skapa betydande merarbete för såväl de skattskyldiga som beskattningsmyndigheterna utan att några lokaliseringspolitiska resultat kan garanteras.

Utskottet avstyrker således bifall till motionerna I: 56 och II: 66, I: 154 och II: 176 samt I: 208 och II: 243 i vad de avser åtgärder på den indirekta beskattningens område.

I motionerna I: 781 och II: 930 framförs ett lagstiftningsyrkande som bl. a. motiveras med avstängningen av vägar under tjällossningen. Frågan gäller möjligheterna till restitution av automobilskatt vid sådan tillfällig avregistrering som kan påkallas av vägavstängning, reparationer m. m. Gällande bestämmelser innebär att restitution kan erhållas endast om fordonet varit avregistrerat hel kalendermånad. Motionärerna hänvisar till att bilskatteutredningen i fråga om utlandstrafiken föreslagit att fordonsskatt skall kunna restitueras för lastbilar som körs utomlands mer än 12 dagar om året och förordar att restitution skall medges vid tillfällig avregistre-

ring under längre tid än 10 dagar under förutsättning att fordonets årliga skatt uppgår till minst 3 000 kr.

Utskottet delar motionärernas uppfattning att den under senare år avsevärt skärpta fordonsbeskattningen understryker behovet av ändrade restitutionsregler. Den årliga fordonsskatten för en lastbil med släpvagn motsvarar i flertalet fall ett skattebelopp av mer än 1 000 kr. per månad. Det framstår då som obilligt att den som kan avregistrera fordonet under en hel kalendermånad får full restitution, medan den som avregistrerar under 30 dagar som inte sammanfaller med kalendermånad inte är berättigad till någon skatteåterbäring. Utskottet finner således att syftet med motionerna bör tillgodoses men med hänsyn till att frågan bör bedömas från registrerings- och kontrollsynpunkt är utskottet inte berett att tillstyrka yrkandet om omedelbar lagstiftning utan förordar i stället riksdagsskrivelse med begäran om förslag till höstriksdagen. Motionärernas önskemål kan därigenom väntas bli tillgodosedda med verkan från och med 1971. Motionerna I: 781 och II: 930 torde därmed vara besvarade.

Det i motionerna I: 1151 och II: 1342 framställda yrkandet om ett regionalt slopande av den allmänna arbetsgivaravgiften har utskottet behandlat så sent som i år i sitt av riksdagen godkända betänkande 1970: 10. Med hänsyn till vad däri anförts avstyrker utskottet bifall till motionerna i denna del.

### *Direkt beskattning*

I motionerna I: 56 (jfr I: 47) och II: 66 begärs ett riksdagsuttalande av innebörd att de statliga stödåtgärderna i Norrland i större utsträckning än f. n. inriktas på generella åtgärder ägnade att skapa ett företagsvänligt klimat och att därvid bl. a. bör övervägas snabbare avskrivning av industribyggnader. Enligt motionerna I: 372 och II: 419 (jfr II: 466) bör avskrivningsreglerna för anläggningar, avseende vatten- och luftvård samt bullerbekämpning göras generösare, medan motionerna I: 374 och II: 421 syftar till förbättrade avskrivningsmöjligheter för industrins byggnader inom allmänna stödområdet.

Som framgår av den inledningsvis lämnade redogörelsen gäller fr. o. m. detta års taxering ändrade bestämmelser om avdrag för värdeminskning på byggnader och markanläggningar i förvärvskällorna annan fastighet och rörelse. De nya reglerna, som i fråga om rörelsefastigheter bl. a. innebär en ändrad gränsdragning för vad som i avskrivningshänseende skall räknas som mark, byggnad och inventarier har medfört väsentliga skattelättnader för rörelseidkarna och ett betydande skattebortfall för staten. Att jämsides med dessa avsevärt förbättrade avskrivningsmöjligheter införa bestämmelser som medger snabbare avskrivning på industribyggnader i det allmänna stödområdet eller på anordningar för att bekämpa miljöförstöring

och buller är enligt utskottets uppfattning inte motiverat. Det bör särskilt understrykas att de flesta anordningar för vatten- och luftvård intar en särskilt förmånlig ställning i avskrivningshänseende. Enligt uttalande av chefen för finansdepartementet i förarbetena till den nya lagstiftningen bör nämligen de anordningar som behövs för att förebygga föroreningar från t. ex. en industribyggnad anses avsedda att direkt tjäna byggnadens användning för rörelseändamål — och följaktligen i avskrivningshänseende behandlas som inventarier — även om de i och för sig inte är oundgängliga för den industriella produktionsprocessen som sådan.

På grund av det anförda och då bestämmelser om differentierade värde-minskningsavdrag kan väntas bli svårtillämpade i praktiken avstyrker utskottet bifall till motionerna I: 56 och II: 66 i denna del samt motionerna I: 372 och II: 419, I: 374 och II: 421.

Vad härefter angår yrkandet i motionerna I: 1141 och II: 1344 (jfr II: 1343) om ökad användning av skattepolitiken som ett regionalpolitiskt instrument innebär vad utskottet inledningsvis anför ett besvarande också av dessa motioner. Utskottet avstyrker följaktligen bifall till motionerna I: 1141 och II: 1344.

Några motioner tar upp frågan om investeringsfondernas användning som ett lokaliserings- och miljöpolitiskt instrument. Enligt motionerna I: 790 och II: 914 bör investeringsfonderna få tas i anspråk för miljöskyddande investeringar och motionärerna i motionerna I: 793 och II: 937 anser att investeringsfonderna generellt bör få användas för investeringar i det allmänna stödområdet.

Vid upprepade tillfällen har utskottet uttalat att investeringsfonderna bör användas i första hand som ett konjunkturutjämnande medel och endast undantagsvis för annat ändamål. Utskottet vidhåller denna mening och kan alltså inte biträda motionärernas uppfattning att fonderna generellt skall få användas som ett medel i lokaliserings- och miljöpolitiken.

Det bör erinras om att Kungl. Maj:t även efter den 1 juli 1965, då det statliga lokaliseringsstödet började tillämpas, i ett flertal fall medgivit att investeringsfonderna används i lokaliseringspolitiskt syfte. Under tiden den 1 januari 1969 — den 28 februari 1970 har företagen medgivits att ta i anspråk 273 milj. kr. av fondmedel för investeringar i norra stödområdet.

Med det anförda avstyrker utskottet bifall till motionerna I: 790 och II: 914 samt I: 793 och II: 937.

Vad slutligen angår yrkandet i motionerna I: 1151 och II: 1342 om att de mindre företagen bör beredas förmåner som svarar mot de större företagens rätt att avsätta medel till investeringsfonder vill utskottet framhålla att en lagstiftning om investeringsfonder som skall omfatta även progressivt beskattade näringsidkare knappast torde kunna utformas så att den blir

praktisk i tillämpningen. Utan en fullständig omarbetning av jordbruks- och företagsbeskattningen måste såvitt utskottet kan bedöma bestämmelserna — om missbruk skall förhindras — göras mer restriktiva än i den nuvarande investeringsfondslagstiftningen. De administrativa svårigheter, som en sådan lagstiftning skulle medföra inom ramen för vårt progressiva skattesystem, skulle inte stå i rimlig proportion till värdet från det allmännas synpunkt av dylika fondavsättningar. Generella avskrivnings- och avdragsregler utan anknytning till fondavsättningar måste under sådana förhållanden enligt utskottets mening vara att föredra.

På grund av det anförda och med hänvisning till de bestämmelser som numera gäller i fråga om företagets rätt att vid beskattningen skriva av byggnader och inventarier i förvärvskällan rörelse avstyrker utskottet bifall till motionerna I: 1151 och II: 1342 även i denna del.

Med hänvisning till det anförda hemställer utskottet,

att riksdagen

A) med anledning av motionerna I: 781 och II: 930 i skrivelse till Kungl. Maj:t begär förslag till 1970 års höstriksdag i enlighet med vad utskottet ovan förordat beträffande ändrade bestämmelser om restitution av automobilskatt;

B) avslår följande motioner i den mån desamma inte kan anses besvarade genom vad utskottet ovan anfört och hemställt, nämligen

1) motionerna I: 56 och II: 66, i vad de behandlas i detta betänkande,

2) motionerna I: 154 och II: 176,

3) motionerna I: 208 och II: 243, i vad de hänvisats till bevillningsutskottet,

4) motionerna I: 372 och II: 419,

5) motionerna I: 374 och II: 421,

6) motionerna I: 781 och II: 930,

7) motionerna I: 790 och II: 914,

8) motionerna I: 793 och II: 937,

9) motionerna I: 1141 och II: 1344, samt

10) motionerna I: 1151 och II: 1342, i vad de behandlas i detta betänkande.

Stockholm den 5 maj 1970

På bevillningsutskottets vägnar:

JOHN ERICSSON

---



### Närvarande

från första kammaren: herr John Ericsson (s), fröken Ranmark (s), herrar Tistad (fp), Yngve Nilsson (m), Sundin (cp), Wirmark (s), Gösta Jacobsson (m), Paul Jansson (s), Arne Pettersson (s) och Österdahl (fp); samt

från andra kammaren: herrar Brandt (s), Engkvist (s), fru Holmqvist (s), herrar Kristenson (s), Carlstein (s), Nyström (s), Eriksson i Bäckmora (cp), Enarsson (m), Sundkvist (cp) och Ahlmark (fp).

---

### Reservationer

1) av herrar *Tistad* (fp), *Yngve Nilsson* (m), *Sundin* (cp), *Gösta Jacobsson* (m), *Österdahl* (fp), *Eriksson* i Bäckmora (cp), *Enarsson* (m), *Sundkvist* (cp) och *Ahlmark* (fp), vilka ansett

*dels* att de avsnitt av utskottets yttrande, som börjar på s. 20 med »Gemensamt för» och slutar på s. 21 med »beskattningsens område», börjar på s. 22 med »I motionerna» och slutar på s. 23 med »och II: 937» bort ha följande lydelse:

»Den markerade regionala obalansen i sysselsättningsläget mellan främst de norra delarna av landet och de stora tätortsregionerna utgör ett mycket allvarligt samhällsproblem som snabbt och kraftfullt måste angripas med olika medel. De förslag till åtgärder som lagts fram i prop. 1970: 75 måste givetvis hälsas med tillfredsställelse men torde inte vara tillräckliga om man vill nå önskvärd balans i den regionala utvecklingen i landets olika delar.

Enligt utskottets uppfattning ligger det nära till hands att söka använda skattepolitiken för att åstadkomma en styrning av företag och sysselsättning till vissa speciella landsdelar. I flera utpräglade industriländer, däribland Frankrike, Italien, Västtyskland och Förenta staterna används skattelättnader för att främja de regionalpolitiska målsättningarna. Skattelättnaderna kan bestå i befrielse från företagsbeskattning av vinster eller fastigheter, speciella avskrivningsregler, befrielse från energi- och transport-skatter etc.

I Sverige har, i vart fall hittills, de regionalpolitiska insatserna huvudsakligen haft formen av direkta statliga stödåtgärder. Att Kungl. Maj:t inte är främmande för tanken på skatteinstrumentet som ett lokaliseringpolitiskt medel framgår bl. a. därav att i prop. 1970: 101 med förslag till förordning om investeringsavgift för vissa byggnadsarbeten det allmänna stödområdet, d. v. s. de delar av Sverige där enligt prop. 1970: 75 regionalpolitiska insatser är nödvändiga, undantagits från avgiftsplikt. Det bör erinras om att Kungl. Maj:t under senare år i vissa speciella fall medgivit att investeringsfonderna används i lokaliseringpolitiskt syfte. Enligt utskot-

tets uppfattning skulle det vara till fördel om investeringsfonderna mera generellt kunde användas som ett medel i regionalpolitiken. Utskottet vill erinra om att lokaliseringsutredningen i sitt betänkande Lokaliserings- och regionalpolitik (SOU 1969: 49) understrukit angelägenheten av att investeringsfonderna »i all utsträckning som är möjlig används som lokaliseringspolitiskt styrmedel inom stödområdet».

Under senare år har i olika sammanhang påtalats behovet av effektiva åtgärder mot vatten- och luftföroreningar. Den snabba utbyggnaden av industrin och den allt intensivare trafiktätheten till lands, till sjöss och i luften har medfört allvarliga immissionsrisker, vilka — om de skall kunna förebyggas — kräver snabba och aktiva insatser på olika områden, inte minst från samhällets sida.

1969 års riksdag antog nya regler för beräkning av värdeminskningssavdrag på byggnader och markanläggningar i inkomstskällorna rörelse och annan fastighet. Genom den nya lagstiftningen, vars syfte i första hand är att anpassa avskrivningsbestämmelserna till det företagsekonomiska kostnadsbegreppet, har företagets möjligheter att göra avskrivningar på industribyggnader i det allmänna stödområdet och på anordningar för att bekämpa miljöförstöring och buller i viss mån förbättrats. Flera industriländer däribland Västtyskland och Frankrike har emellertid avskrivningsregler som medger betydligt snabbare avskrivning på investeringar i vatten- och luftvård än motsvarande svenska. Härtill kommer att frågan om jordbrukets möjligheter att skriva av anläggningar som syftar till en förbättrad vatten- och luftvård ännu kvarstår olöst och att bestämmelser som reglerar denna fråga snarast bör införas.

Frågan om skattesystemet och dess användning som ett regional- och miljöpolitiskt instrument har i Sverige inte varit föremål för någon samlad bedömning. Utskottet anser sig därför böra förorda att den berörda frågan blir föremål för en allsidig och förutsättningslös utredning.»

*dels* att utskottet under punkterna B 1—10 bort hemställa,

att riksdagen med anledning av följande motioner, nämligen

- 1) I: 56 och II: 66, i vad de behandlas i detta betänkande,
- 2) I: 154 och II: 176,
- 3) I: 208 och II: 243, i vad de hänvisats till bevillningsutskottet,
- 4) I: 372 och II: 419,
- 5) I: 374 och II: 421,
- 6) I: 781 och II: 930,
- 7) I: 790 och II: 914,
- 8) I: 793 och II: 937,
- 9) I: 1141 och II: 1344 samt

10) I: 1151 och II: 1342, i vad de avser frågan om en regional differentiering av energiskatten för förbrukning av elkraft och av den allmänna arbetsgivaravgiften

i skrivelse till Kungl. Maj:t begär en allsidig och förutsättningslös utredning av frågan om skattereglernas användning som regional- och miljöpolitiskt instrument.

2) av herrar *Tistad* (fp), *Yngve Nilsson* (m), *Sundin* (cp), *Gösta Jacobs-son* (m), *Österdahl* (fp), *Eriksson i Bäckmora* (cp), *Enarsson* (m), *Sundkvist* (cp) och *Ahlmark* (fp), vilka ansett

*dels* att det avsnitt av utskottets yttrande som på s. 23 börjar med »Vad slutligen» och på s. 24 slutar med »denna del» bort ha följande lydelse:

»De mindre företagen måste i skattehänseende anses ha en missgynnad ställning i förhållande till de större företagen, vilka oftast drivs i aktiebolagsform. Dessa har genom att göra avsättningar till investeringsfonder helt andra möjligheter till konsolidering och självfinansiering. De mindre företagen har stor betydelse för vårt lands näringsliv och bör därför, även om de oftast drivs som enskild firma, enligt utskottets mening i möjligaste mån jämföras med de större företagen.

En reform i sådan riktning skulle — även om vissa administrativa svårigheter kan uppstå — vara av avsevärd betydelse för konkurrenskraften och framstegstakten inom väsentliga delar av vårt näringsliv. Enligt utskottets mening bör därför frågan om de mindre företagens möjligheter att utnyttja investeringsfonderna bli föremål för utredning. Denna bör lämpligen äga rum inom ramen för den av chefen för finansdepartementet aviserade utredningen angående företagsbeskattningen.»

*dels* att utskottet under punkten B 10 bort hemställa,

att riksdagen med anledning av motionerna I: 1151 och II: 1342, i vad de avser frågan om sådan användning av skatteinstrumentet, att de mindre företagen får förmåner som svarar mot vad investeringsfonderna ger de större företagen, i skrivelse till Kungl. Maj:t begär översyn och förslag rörande ändringar i beskattningsreglerna i syfte att främja de mindre företagens konsolidering, självfinansiering och utveckling.