

[Elisabeth Arnold]

hvorvidt de skal anskaffe sig den attest eller ej. Det er det, vi synes er så urimeligt, at det skal være en attest, der er afgørende for, hvordan man indretter sig privat. Det kan aldrig have været Socialdemokratiets mening, at det skal være attesten, der skal være afgørende.

(Kort bemærkning).

Bjørn Poulsen (SF):

Jeg må blankt erkende, at hr. Stavads tale undrede mig meget, også i betragtning af at vi for øjeblikket i Arbejdsmarkedsudvalget og andre steder arbejder netop med sager, der har med det dér område at gøre, nemlig ægtefællerne. Jeg tror ikke, at de muligheder for spekulation i anden lovgivning er rigtige ud fra den påstand, som hr. Stavad er kommet med.

Hr. Stavads påstand er rigtig for dem, der har de høje indtægter, dér, hvor det er de store indtægter i en mindre virksomhed, vi snakker om. De har allerede fundet ud af det, for de går nemlig ind under den almindelige virksomhedsordning, hvor det så er kapitalafkastbeskatning, vi taler om, på lidt mindre end det, der er beskatningsprocenten for personlig indkomst. Så dér, hvor vi taler om de store penge, har man fundet ud af at spekulere – ikke i denne lov, men i virksomhedsbeskatningsloven, men det er jo en anden lov end den, vi snakker om i dag. Så vidt jeg ved, har Socialdemokratiet stemt for den lov.

Skatteministeren (Fogh Rasmussen):

At Socialdemokratiet har isoleret sig selv i denne sag, giver mig ikke anledning til særlige bemærkninger. Derimod må jeg kraftigt afvise hr. Stavads påstand om, at der med dette forslag åbnes for en legalisering af skattetænkning. Det er vigtigt at understrege, at ligningsmyndighederne som hidtil skal påse, at den medarbejdende ægtefælle – eller lønmodtager-ægtefællen, hvis det er en lønaftale – udfører en reel arbejdsindsats i virksomheden, samt at der er overensstemmelse mellem arbejdsindsats og vederlag. Kontrolopgaven ændres ikke af, at der nu bliver mulighed for at indgå lønaftale. Da ægtefællen nu kan sammenlignes med andre lønansatte, bliver det faktisk nemmere at afgøre, om lønnen er rimelig. Derfor må jeg klart afvise hr. Stavads påstand.

Det afgørende med dette forslag er, som både hr. Bjørn Poulsen og fru Elisabeth Arnold

har været inde på, at der nu sikres en højere grad af ligestilling for medarbejdende ægtefæller, ligestilling mellem kønnene, ligestilling mellem gifte og ugifte.

Jeg vil gerne udtrykke regeringens store tilfredshed med, at et så bredt flertal slutter op bag dette lovforslag, som er en klar anerkendelse af de medarbejdende ægtefællers indsats i dansk erhvervsliv, en anerkendelse, som de medarbejdende ægtefæller fortjener, og derfor er det glædeligt, at et så bredt flertal kan vedtage det lovforslag, som er et markant fremskridt for de medarbejdende ægtefæller her i landet.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslaget

vedtoges med 74 stemmer (KF, SF, V, FP, RV, CD og KRF) mod 30 (S).

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Tredje behandling af lovforslag nr. L 210:

Forslag til lov om ændring af lov om biblioteksafgift.

Af kulturministeren (Ole Vig Jensen).

(Fremsat 15/2 89. Første behandling 21/2 89. Betænkning 8/3 89. Anden behandling 14/3 89).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 104 stemmer.

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

7) Første behandling af lovforslag nr. L 201:

Forslag til lov om miljøafgift på biltrafik i byer.
Af Margrete Auken (SF) m.fl.
(Fremsat 14/2 89).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Den 26. januar i år havde vi her i Tinget en forespørgselsdebat om regeringens handlingsplan for miljø og udvikling, og jeg oplyste under denne debat, at regeringen havde besluttet, at der skal udarbejdes en handlingsplan med henblik på at opstille mål for en bæredygtig udvikling på transportområdet. I forbindelse med dette arbejde vil man vurdere en meget bred vifte af mulige initiativer, herunder spørgsmålet om trafikstyring, om hastighedsgrænser, forureningsbekæmpende foranstaltninger, skatter og afgifter m.v., og der vil også blive foretaget en analyse af spørgsmålet om en betalingsring ved indførelse af bompenge.

Arbejdet med handlingsplanen er iværksat, og den kan forventes afsluttet inden sommeren 1990. På den baggrund kan jeg ikke tiltræde lovforslaget om en miljøafgift for biltrafik i byer, idet forslaget foregriber resultatet af handlingsplanen og kun vedrører et af de mulige virkemidler, der kan komme på tale. En betalingsring vil påvirke mange tusinde menneskers dagligdag, og det er derfor vigtigt at vurdere, hvorledes en sådan betalingsring rent teknisk vil kunne organiseres, således at der ikke opstår utilsigtede virkninger.

Erfaringer fra andre byer må indgå i overvejelserne, men spørgsmålet er, om der kan bygges meget herpå på grund af forskellige topografiske forhold.

Sigtet med lovforslaget er primært at begrænse biltrafikken til bycentre, og det forslås, at beslutningen om indførelse af en betalingsring skal træffes i kommunalt regi.

Miljøproblemet vedrørende bilkørsel er navnlig et storbyproblem og er helt sikkert mest udtalt i København. I denne forbindelse er det vel næppe ukendt, at Københavns Kommune hidtil har indtaget en afvisende holdning til spørgsmålet om betalingsring. Jeg ved ikke,

hvad forslagsstillerne har gjort sig af overvejelser om dette spørgsmål, når henses til formålet med lovforslaget.

Jeg skal i øvrigt ikke her under første behandling gå i detaljer med de enkelte bestemmelser i lovforslaget, men begrænse mig til forslaget om oprettelse af en kommunal trafikfond. Dette forslag rejser mange problemer. Er der tale om en landsdækkende fond eller en række kommunale fonde? Og hvem skal kunne få del i provenuet? Så vidt jeg forstår forslaget, skal pengene gå i de kommunale kasser, således at staten ikke kan få del i midlerne, uanset at staten forestår væsentlige dele af den kollektive trafik. Det er derfor ikke nok, således som forslagsstillerne understreger, at afgifterne ikke må berøre statens og kommunernes eksisterende forpligtelser vedrørende den kollektive trafik.

Jeg skal afslutningsvis gentage, at jeg ikke kan tiltræde lovforslaget, idet jeg, før jeg gør min endelige stillingtagen til spørgsmålet om betalingsring klar, ønsker en nærmere vurdering af spørgsmålet, hvilket vil ske i forbindelse med arbejdet vedrørende handlingsplanen for transportområdet.

Tove Lindbo Larsen (S):

Formålet, at give kommunalbestyrelser hjemmel til gennem en afgift på bilkørsel at sikre et bedre ydre miljø i byerne, har vi megen sympati for. Der er også flere ting i lovforslaget, vi synes godt om, men der er altså også noget, som trænger til en nærmere analyse.

Selvfølger skal vi tage ved lære af, hvad andre lande har erfaret, og hvad deres motiver har været for at indføre miljøafgiften. I bemærkningerne til lovforslaget omtales både ordninger i Singapore og Bergen. Men også Stockholm og Oslo har forsøgt sig, Oslo med det meget enkle motiv at skaffe penge til vej anlæg. Stockholms ellers fikse system med en afgift svarende til netkortpris skal vi nok være lidt varsomme med at sammenligne direkte med, idet prisen på netkort i Sverige er betydelig lavere end f.eks. priserne i HT-området.

Jeg ved godt, at systemet med en betalingsring er omtalt i den såkaldte Tengvadrapport. Man skal dog være opmærksom på, at det var Finansministeriets repræsentanter og ikke Miljøministeriets folk, der pegede på betalingsystemet. Det får mig straks til at tænke, om sta-