

lave en øvre grænse for vuggestuetakster. Det ville have givet en meget mere kontant støtte til langt flere end de her 1.000 kr. om måneden, som jo i virkeligheden er småpenge.

Det, man gør fra regeringens side, er, at man ændrer forholdene for børnefamilierne, forringer dem både med hensyn til orlovsordninger og søskendemoderation, og så giver man dem bagefter et lille plaster på såret. Man kan sige det sådan, at man hugger med højre hånd og sætter plaster på med venstre.

Sonja Albrink (CD):

Lovforslaget hører sammen med ændringen af søskenderabatten. Ingen skal være i tvivl om, at vi i CD var utrolig glade for den gamle ordning, men når man indgår et forlig om finansloven, ved vi alle sammen, at man må give og tage, og derfor var vi også parate til at give.

Vi støtter lovforslaget.

Skatteministeren (Carsten Koch):

Også dette lovforslag har bred tilslutning, så vidt jeg har kunnet forstå, og det skal jeg takke for. Jeg regner med en hurtig udvalgsbehandling.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Skatteudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 75: Forslag til lov om ændring af ligningsloven. (Forhøjelse af befodringsfradrag).

Af skatteministeren (Carsten Koch).
(Fremsat 23/11 94).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Erik Mortensen (S):

Også det her lovforslag har jo en sammenhæng med det forlig, der er indgået om finanslovsforslaget. Den positive baggrund for forslaget er selvfølgelig den økonomiske vækst og dermed også væksten i beskæftigelsen. Det i sig selv skulle jo være positivt og derfor ikke være belagt med hindringer, heller ikke hvad angår mobiliteten, som har været meget aktuel. Det vil igen sige, at folk, der måtte have langt til arbejdet, ikke skulle frasige sig arbejdet af den grund.

Vi har hidtil haft en beskedne fradragsmulighed for den del af transporten, der ligger over de 100 km daglig; med dette forslag bliver der så mulighed for væsentligt at forøge den, og det må alt i alt siges at være et positivt element.

Når nu hele striben af lovforslag i dag har relation til finanslovsforliget, kunne det måske trøste hr. Jes Lunde, at der jo også kunne være småbørnsfamilier, som har over 100 km om dagen til arbejde. De får i hvert fald en positiv behandling i denne sammenhæng, så det er ikke alle lovforslag, der er negative for børnefamilierne.

Det er klart, at der opstår et provenutab, i og med at fradragsmuligheden bliver større, og det er så primært kommunerne, der må bære provenutabet på skønsmæssigt 150 mio. kr. Det positive må vel så være, at vi kan fastholde folk i beskæftigelse med de kvaliteter og også de indtægter, der måtte ligge i det.

Selvfølgelig har spørgsmålet om flaskehalse været nævnt i en uendelighed i forbindelse med beskæftigelsessituationen, og jeg går ud fra, at et forslag som dette i hvert fald kan være med til at forhindre yderligere problemer i den retning.

På ovennævnte baggrund skal jeg på Socialdemokratiets vegne anbefale lovforslaget.

Mariann Fischer Boel (V):

Det beskedne fradrag, som folk, der har langt til arbejde, har i øjeblikket, er, som den socialdemokratiske ordfører nævnte, et resultat af den skattereform, som den tidligere regering vedtog i juni 1993, hvor de muligheder, man havde for at trække kørselsudgifterne fra, forringedes væsentligt.

Det har altid været Venstres ønske at skabe størst mulig mobilitet på arbejdsmarkedet, også

for at undgå, at der i særlige tilfælde bliver skabt flaskehalse inden for specifikke fagområder med et deraf følgende øget lønpres.

Dette lovforslag råder i nogen grad bod på den uretfærdighed, som fandt sted i forbindelse med den nævnte skattereform, der ramte personer, der har langt til arbejde, og langt er i denne forbindelse mere end 100 km.

Venstre er glad for dette skridt i den rigtige retning, og da det er en del af finanslovforliget, går vi ind for lovforslaget.

Gitte Seeberg (KF):

Det Konservative Folkeparti tilslutter sig med glæde lovforslaget, som er en del af aftalen mellem regeringspartierne, Venstre og De Konservative om finansloven.

De regler om befordringsfradrag, som blev ændret i forbindelse med skattereformen sidste år, har ramt mange hårdt, og det er derfor positivt, at reglerne nu lempes en del for de personer, som har langt til og fra arbejde. Vi kunne måske nok have ønsket os, at man var gået lidt længere i lempelsen.

Befordringsfradraget er vigtigt, da dette fremmer mobiliteten på arbejdsmarkedet, og vi støtter derfor forslaget.

Jes Lunde (SF):

Det er jo rigtigt nok, at der er mange mennesker, som har nogle store udgifter på lang transport til arbejde, og derfor kan jeg sådan set godt forstå, at der er politiske partier, der godt vil gøre noget på dette område, men der er altså også andre hensyn, som taler i den modsatte retning.

Vi ved, at vi har problemer med at leve op til de miljøhandlingsplaner, som er vedtaget i Folketinget. Vi har f.eks. et alt for stort udslip af CO₂, som giver en drivhuseffekt, og vi ved, at det specielt er galt på transportområdet, idet der i øjeblikket er alt for meget forurening fra transport.

Hvis vi vil tage miljøproblemerne alvorligt, er vi simpelt hen pisket til at indrette vores samfund sådan, at transportmængderne falder i stedet for at stige, og hvis vi giver bedre fradragsvilkår for dem, der fragter sig langt til et arbejde, vil det på lang sigt betyde, at transportmængderne i samfundet vil stige, og at det vil blive mere oplagt at placere sig sådan, at man har langt til arbejde. Man vil bedre kunne koncentrere produktionen nogle steder og så bede folk om at køre langt, når der er gode ordninger som kompensation for det.

Vi er altså imod dette forslag, fordi det samlet set er vores vurdering, at vi ikke kan vedtage sådan nogle ting, hvis vi vil tage vore egne miljøhandlingsplaner alvorligt, og det synes vi simpelt hen vi er nødt til. Der er i forvejen ting nok, der trækker i retning af, at det er svært at løse miljøproblemerne; vi skal ikke gøre det værre for os selv, så SF vil stemme imod dette forslag.

Kristian Thulesen Dahl (FP):

I modsætning til den sidste ordfører mener jeg faktisk, at det kan være en fordel at have nogle gode fradragsregler, specielt for dem, der har langt at køre til arbejde.

Spørgsmålet om at bevare en vis beboelse i landdistrikter osv. er mange gange tidligere diskutert i Folketinget. Det har man gjort meget ud af, og vi er overbevist om, at gode fradragsmuligheder på dette område vil sikre, at folk har mulighed for at blive boende ude i små provinsbyer, selv om de har arbejde inde i de større byer.

Der er sket nogle skader som følge af den tidligere gennemførte skattereform, som et par tidligere ordførere har været inde på, og vi ser også dette lovforslag som en delvis genopretning af nogle af de skader. Samtidig mener vi, at det generelt er vigtigt at sikre stor mobilitet på arbejdsmarkedet, og det er det her et bidrag til.

Så selv om vi ikke er med i finanslovaftalen – og vi har jo bebudet, at vi stemmer imod hele finansloven – er der selvfølgelig emner i aftalen, som vi finder er positive. Det her er ét af dem, og derfor kan vi støtte lovforslaget.

Elisabeth Arnold (RV):

Det Radikale Venstre er med i finanslovforliget og tilslutter sig derfor også dette forslag, men jeg bliver nødt til at sige, at det bestemt er uden begejstring.

Vi er helt klar over dilemmaet: opmuntring til mobilitet på arbejdsmarkedet sat over for at skåne miljøet, og vi mener ikke, at det her forslag gavner den miljøpolitiske del af regeringens politik.

Den mobilitet, der her opmuntres til, er mobiliteten mellem hjem og arbejdsplads. Ifølge dette lovforslag kan man nu få en lettelse, hvis man har over 300 km i daglig befordring, hvilket betyder, at man måske skal tilbringe en 4-5 timer daglig med at transportere sig frem og tilbage til arbejdet. Det går hårdt ud over både familieliv, helbred, miljø og alt muligt andet, og det er i virkeligheden ikke en tendens, som vi ønsker at opmuntre.

Den anden mobilitet, man kunne opmuntre til i stedet for, var, at folk flyttede derhen, hvor arbejdet var, men det gør man ikke med dette forslag.

Men vi respekterer forliget, og vi er klar over, at der er mange, der blev hårdt ramt af de regler, der blev indført i skattereformen, men det er ikke med begejstring, at vi tilslutter os dette forslag.

(Kort bemærkning).

Helge Adam Møller (KF):

Jeg synes, at både den radikale ordfører, fru Elisabeth Arnold, og SF's ordfører, hr. Jes Lunde, glemmer nogle ting, når de siger, at det her kan blive en belastning for miljøet.

Nu vil der jo altså være ganske mange mennesker, der vil få dette øgede befordringsfradrag, men som ikke bruger privat bil. Jeg kommer selv nede fra Storstrøms Amt, og der er 3.000-4.000 mennesker hver dag fra Nykøbing Falster, Vordingborg og Næstved, som tager toget og kører ind til København. Det gør de, bl.a. fordi det er utrolig svært at finde en bolig i København, og fordi mange af dem har en ægtefælle, som har et arbejde i Nykøbing eller i nærheden. Hvis man derfor ikke giver dem en mulighed for også at passe deres arbejde, forringer man altså deres livsvilkår markant. Jeg synes også, at det aspekt skal med ind i det.

(Kort bemærkning).

Erik Mortensen (S):

Det er klart, at man ikke ligefrem skal tilstræbe, som hr. Jes Lunde antyder, at placere virksomhederne sådan, at man konstruerer en kunstig lang transport til arbejde. Til gengæld må man også sige, at fradraget jo ikke bare gælder, hvis man kører i privat bil, men også offentlige transportmidler.

De situationer, hr. Helge Adam Møller beskriver, er jo en kendt tilstand i dagens Danmark, og jeg tror ikke, at vi kan forvente at se væsentlige ændringer i det system, men at køre det over som en direkte miljøskadelig virksomhed synes jeg nok er lige i overkanten.

Jes Lunde (SF):

Det er da ikke spor i overkanten. Det fremgår af lovforslagets bemærkninger, at det har en negativ virkning på miljøet, og det går jeg ud fra at den socialdemokratiske ordfører tror på. Man har oven i købet forsøgt at drosle virkningen ned, men man erkender den dog.

Kollektiv trafik bruger altså også energi. Det er det første, jeg vil sige til hr. Helge Adam Møller. Det andet er, at jeg er fuldstændig enig i, at individuel biltrafik selvfølgelig bruger langt mere, og hvis hr. Helge Adam Møller er optaget af det problem, synes jeg, at det er godt, for så kan jeg måske få en forbundsælle til at rette lidt op på miljøvirkningerne. Vi kunne jo forhøje benzinpriserne og gøre det dyrere at køre i privat bil, så kunne man, samtidig med at man laver dette forslag, mindske miljøproblemerne ganske gevaldigt. Det er da en mulighed.

(Kort bemærkning).

Elisabeth Arnold (RV):

Til hr. Helge Adam Møller: Jeg er fuldstændig enig med hr. Helge Adam Møller i, at vi kan finde mange eksempler på enkeltfamilier, hvor vi kan sige, at det ikke kan lade sig gøre på nogen anden måde. Nogle folk er bundet til at bo et bestemt sted, fordi de arbejder et bestemt sted, og nogle er på grund af ægteskab nødt til at blive boende ét sted og arbejde et andet. Jeg modsætter mig heller ikke, at der er en form for fradrag for transport til arbejde, for der er nogle, der er nødt til at køre langt.

I forbindelse med skattereformen blev jeg f.eks. kontaktet af en rasende vælger, der hver dag kørte det halve land igennem for at komme på arbejde. Han kørte fra Langeland til Kolding, og det synes jeg faktisk er temmelig langt at køre for at komme på arbejde. Den strækning kørte han to gange om dagen, men jeg synes ikke, at vi skal opmuntre til, at den slags konstruktioner bliver mere attraktive. Det var såmænd blot mit budskab.

(Kort bemærkning).

Helge Adam Møller (KF):

Til hr. Jes Lunde, der konstaterer, at kollektiv trafik - DSB's tog - også bruger energi: Det må jeg selvfølgelig medgive, men der er jo den forskel, at hvad enten der er 75 mennesker i toget fra Nykøbing, eller der er 375, som der typisk er om morgenen, bruger det lige meget energi. Det gør en bil for øvrigt også; uanset om der er én passager eller fire passagerer, er den samlede energimængde lige stor. Derfor er det jo ikke så dårligt, at de tog, der nu kører, bliver fyldt godt op, og det kan jeg forsikre hr. Jes Lunde at de bliver.

Men lad mig så sige til det andet: Det er jo, ligesom i hvert fald SF siger: Kun kollektiv trafik, og så prioriterer vi bilerne meget lavt. Vi vil

godt have, at vi prioriterer begge dele lige højt. Typisk bor ganske mange af de mennesker, der om morgenen sidder i toget fra Nykøbing ind til København – jeg sidder også selv i det samme tog – i Toreby, Grænge eller et andet sted nede på Lolland, og derfor kører de først 20 eller 25 km i bil hen til stationen og stiller bilen. De kan ikke bruge offentlige transportmidler, for selv om vi udbyggede dem til det tredobbelte, kan vi ikke have en bus eller et tog ud forbi hver eneste gård eller hvert eneste lille landsbysamfund over hele landet. Derfor er det altså utrolig smart, at der også er rimelige forhold for bilisterne, således at de kan transportere sig hen til en hensigtsmæssig kollektiv trafik.

Vi vil altså ikke forringe bilisternes vilkår. Vi vil godt have gode vilkår for både den kollektive og den private trafik.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Nu har SF altså heller ikke fremsat noget forslag om forbud mod privatbiler. Vi ved faktisk godt, at der er nogle, der bor så langt ude, at det kan være svært at få dagligdagen til at hænge sammen uden at bruge en bil.

Men spørgsmålet er, om man ikke gaber over så meget fra konservativ side, at det ikke hænger sammen i sidste ende. Det lyder meget fint, at vi vil prioritere det hele lige højt, at privatbilerne skal have det godt, den kollektive trafik skal have det godt, og de, der kører langt, skal have det godt, men det sker altså bare på bekostning af miljøet. Vi har nogle handlingsplaner på miljøområdet og på transportområdet, og vi kan se, at de ikke hænger sammen. Vi lever ikke op til de målsætninger, som Folketinget har vedtaget, og det må vi da gøre noget ved. Der er kun én vej, og det er at gøre transporten dyrere. Det er ikke, fordi vi er imod, at folk, der bor ude på landet, kan komme rundt og sådan noget, men det er et spørgsmål, om vi totalt set skal indrette vores samfund sådan, at vi har de lange transportafstande, så folk kan finde på, som fru Elisabeth Arnold nævnte, at køre fra Langeland til Kolding for at komme på arbejde. Det er jo meningsløst, og det giver et vildt overforbrug af energi, når vi indretter vores samfund på den måde.

Vi er nødt til at tænke i andre baner. Vi er nødt til at få arbejdspladserne spredt noget mere og få arbejdet til i højere grad at være dér, hvor folk bor, frem for at fortsætte med at koncentrere det og med massevis af transport.

Bruno Jerup (EL):

Jeg kan forstå på hr. Helge Adam Møller, at det ikke kræver mere energi, uanset om man har én vogn eller 10 vogne på toget; det er da interessant. Jeg ved ikke, om det er sådan et udtryk for en evighedsmaskine, man har opfundet i Det Konservative Folkeparti på dette område.

Vi er også imod dette forslag. Det er helt klart skadeligt for miljøet, at man fremmer folks mulighed for at køre 100 km hver dag for at komme på arbejde.

Sagen er jo, at først bliver folk presset til det, så giver man dem mulighed for at køre endnu længere, og så bliver de presset til at køre endnu længere. Hvis ikke de er villige til at køre 150 km og 200 km osv., kan man tage deres understøttelse eller noget andet, for så står de nok ikke til rådighed for arbejdsmarkedet. Det er i virkeligheden også det, der ligger i det, når man tvinger folk til at køre fra Skagen til Tønder for simpelt hen at kunne opfylde deres rådighedsforpligtigelser.

Dette forslag kan vi overhovedet ikke støtte.

Hvis det er sådan, at man ønsker at bruge de 215 mio. kr., burde man i stedet for at give større fradrag for at køre langt f.eks. gøre noget for at forbedre den kollektive trafik. Man kunne også gøre dét, at man gav folk bedre muligheder for rent faktisk at skaffe sig bolig dér, hvor arbejdspladsen er, sådan at de ikke var tvunget til at rejse så langt. Det kunne der være en vis idé i.

Der er en idé i at lave et samfund, hvor det er sådan, at folk bor så tæt som muligt på det sted, hvor de arbejder eller har deres virksomhed, så man ikke har et samfund, hvor folk pendler land og rige rundt for at opfylde deres almindelige indkomstforpligtelser.

Det her er altså ikke noget, vi kan støtte. Vi vil stemme imod.

Sonja Albrink (CD):

I CD er vi meget glade for, at der sker denne ændring for daglig transport over 100 km.

Jeg hørte hr. Jes Lunde sige før, at nu havde SF fremsat et lovforslag til afskaffelse af privatbiler, men jeg må fortælle hr. Jes Lunde, at jeg ikke tror, det kan opnå et flertal herinde. Én ting ved jeg, som bor ude i Vedbæk, i hvert fald sikkert, og det er, at i det sidste halve år har den kollektive trafik ikke fungeret om morgenen. Hvis den kollektive trafik bare fungerede fra Vedbæk til Hellerup, tror jeg, at CD ville gå lidt varmere ind for den; men indtil det sker, vil vi gerne have begge dele.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Jeg sagde nu, at vi *ikke* havde fremsat et forslag om forbud mod privatbiler.

Så siger ordføreren for CD, at det kommer nok. Det tror jeg ikke, for selvfølgelig kan man ikke lave kollektiv trafik ud i alle afkroge af landet, men man kan prøve at organisere samfundet sådan, at der ikke bliver så meget transport, og man kan sørge for, at den kollektive trafik kommer til at fungere bedre.

Vi i SF er meget enige i, at der i øjeblikket er urimelig store problemer med den kollektive trafik. Det er fuldstændig håbløst med alle de forsinkelser, der er i DSB. I stedet for at lave disse ændringer i skattelovgivningen, synes jeg, man skulle bruge sin energi på at sørge for, at vi får den kollektive trafik til at fungere her i landet.

Skatteministeren (Carsten Koch):

Hr. Bruno Jerup og hr. Jes Lunde, som begge lægger megen vægt på miljøet, vil jeg oplyse om, at sagen er noget mere kompliceret, end de herrer fremstiller den.

Hvis vi ser på problemstillingen, gælder det jo, at der overhovedet ikke sondres mellem, om det er privatbilisme eller det er kollektiv trafik. Det er altså direkte forkert, når man siger, at forslaget fremmer privatbilismen.

Så kunne man nævne overgangsordningen, som også får et løft, men der kan jo ikke komme nye personer ind, så der er ikke noget incitament til bilisme på det område. Der er ikke på nogen måde tale om, at man favoriserer privatbilismen med dette forslag.

Man kan også lægge vægt på andre aspekter af miljøet. F.eks. er jeg af et af hr. Jes Lundes partimedlemmer blevet gjort opmærksom på, at man lægger megen vægt på det nære samfund, og på, at man bliver ude i landsbymiljøerne. Da arbejdspladserne jo ikke kan trylles til at opstå disse steder – det er en realitet, vi må respektere – bliver man nødt til at foretage et valg og sige, at hvis vi kunne få folk til at blive ude i landsbymiljøerne, ville det være en fordel frem for at trække dem alle sammen ind til byerne. Bymiljø er jo også et stort problem. Det belaster utrolig meget mere, at man klumper folk sammen i storbyerne.

Men så er der et endnu bredere aspekt, og det er de flaskehalsproblemer, som man taler om, nemlig den forøgede mobilitet i samfundet, som også kan have store velfærdsgevinster.

Alt i alt vil mobiliteten og justeringerne af de problemer, der er på arbejdsmarkedet, klart blive forbedret ved dette forslag, og jeg mener, at de gevinster, der er ved det, klart opvejer de marginale miljøproblemer, der opstår som følge af forslaget.

Så jeg vil anbefale en hurtig behandling af lovforslaget i udvalget og takker for den overvejende positive indstilling til det.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Skatteministeren er økonom, og derfor havde jeg egentlig forventet mig, at svartalen var lidt mere præget af, at skatteministeren var klar over, at der er nogle økonomiske sammenhænge i det her.

Når skatteministeren siger, at man jo ikke kan trylle virksomhederne til at etablere sig ude omkring i landet, kan det da være meget rigtigt: De etablerer sig jo ud fra nogle markedsprincipper om, hvor det er mest rationelt for dem at placere sig. Men dér må skatteministeren da medgive, at når man så billiggør lang transport, betyder det alt andet lige, at virksomhederne vil have en tendens til at placere sig et sted, der giver lang transport for deres arbejdskraft. Sådan er det jo, hvis man billiggør den faktor.

Der er mange faktorer, der afgør, hvor en virksomhed placerer sig, og en af faktorerne er, om de kan skaffe den nødvendige arbejdskraft langt borte fra. Hvis skatteministeren kommer igennem med et lovforslag som dette, vil det alt andet lige betyde, at der vil være en tendens til koncentration, og at der vil være en tendens til at opbygge en virksomhed på basis af, at medarbejderne har en lang transport. Sådan er det da, når man påvirker den faktor i denne retning!

Det betyder også, at når man billiggør det at transportere sig langt, vil man alt andet lige få en stigning i transportmængden, herunder privatbilismen. Jeg er helt på det rene med, at dette her ikke favoriserer privatbilismen mere end den kollektive trafik; det er jeg fuldstændig enig i. Men når der kommer en samlet stigning i transportmængden, betyder det altså også en stigning i privatbilismen og derfor et større forureningsbidrag. Derfor er den samlede virkning af dette forslag altså negativ på miljøside – uanset om skatteministeren kan lide det eller ej!

Det fremgår jo også af lovforslagets bemærkninger, at det faktisk er sådan, det har man ikke kunnet undertrykke. Så kan vi skændes om mængden, sådan noget er jo svært at kvantificere.

re, men jeg går ud fra, at disse bemærkninger i lovforslaget er kommet til veje ved, at man har spurgt ovre i Miljøministeriet, og hvis man har spurgt derovre, er jeg i hvert fald sikker på, at man har fået det svar derovrefra, at det har en negativ virkning.

Skatteministeren (Carsten Koch):

Til hr. Jes Lunde vil jeg sige, at befolkningskoncentrationen jo findes i byerne. Så man kunne sagtens vende det om og sige, at det kunne være en fordel for virksomhederne at flytte ud og dermed få folk til at flytte, rejse, pendle fra storbyerne til andre områder. Det går jo ikke kun den ene vej.

Så vil jeg sige, at i bemærkningerne til lovforslaget står der til allersidst – som den sidste sætning efter en række opremsninger af positive, mobilitetsfremmende foranstaltninger, som er utrolig afgørende for, at den danske økonomi kommer på fode igen – at miljøbelastningen vil være af relativt beskedent omfang.

Man undertrykker her de store velfærdsgevinster og effektivitetsgevinster, der er ved øget mobilitet. Vi har et samfund, hvor typisk begge ægtefæller arbejder. Hvordan vil hr. Jes Lunde løse de store mobilitetsproblemer, som vi notorisk har i dette land, på anden måde end ved at give relativt beskedne subsidier til transport over lange afstande?

Jeg synes, det er et meget fornuftigt, afbalanceret og rimeligt initiativ til at fremme mobiliteten. I samme åndedrag kan det jo også nævnes, at man har diskuteret meget, hvordan man kan få effektiviseret anvisningen og få folk til at tage de job, som de godt vil have. Her bidrager vi positivt til også på det område at forbedre mulighederne for, at en arbejdsløs lønmodtager kan have et incitament til at tage et tilbudt job.

Så jeg synes, man skal se på det, som det er. Det er meget beskedne miljøbelastninger, der er tale om, og der er en række positive ting ved det, så jeg kan kun anbefale det.

(Kort bemærkning).

Kristian Thulesen Dahl (FP):

Jeg synes, hr. Jes Lundes gennemgang kræver lidt flere bemærkninger med på vejen, for det er jo gudskelov rigtigt, at virksomhederne placerer sig ud fra nogle rationelle hensyn, ud fra nogle markedsovervejelser om, hvor de bedst kan placere sig. Gudskelov for det! For det har forhåbentlig den konsekvens, at vi har nogle virksomheder, der virkelig kan lave noget og være til gavn for hele samfundet og skabe vækst.

Men det handler jo ikke bare om, at man f.eks. via en ændret fradragspolitik med hensyn til kørselsfradrag skal tvinge virksomhederne ud i landdistrikterne. Hvordan forestiller hr. Jes Lunde sig at infrastrukturen skal udbygges, hvis man ad den vej skal tvinge virksomhederne derud? Og hvordan forestiller hr. Jes Lunde sig i øvrigt at man skulle kunne tvinge virksomhederne derud via den tanke, som hr. Jes Lunde har? Forestiller hr. Jes Lunde sig, at det skal ske via øget lønpres, at medarbejderne, hvis der er andre fradragsregler, skal sige til virksomheden: Nu kræver vi lønkomensation som følge af, at vi nu får yderligere omkostninger ved at komme på arbejde, og at dét så skal tvinge virksomhederne ud i landdistrikterne? Eller hvad er det, hr. Jes Lunde forestiller sig i praksis? For det er jo nemt nok at opstille nogle flotte teoretiske modeller, men ude i det praktiske liv skal det jo altså også kunne bruges til noget.

Jeg synes, SF og hr. Jes Lunde i stedet skulle respektere, at der skal være fleksibilitet, og at der skal være forskellige muligheder. Der er et hav af familier, hvor manden og konen arbejder i forskellige virksomheder og bosætter sig et sted midt i landet for så derfra at kunne holde fast på familien og samtidig fastholde deres arbejdspladser i to vidt forskellige områder og derfor har lang transporttid.

Derfor er dette forslag alt andet lige til gavn for mobiliteten på arbejdsmarkedet. Forestillingerne om, at virksomhederne bare må placere sig dér, hvor deres medarbejdere bor, og at man skal ændre fradragsstrukturen for at opnå dette, har jeg meget svært ved at se hvordan man skal kunne udmønte i praksis.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Jeg vil da gerne give et konkret eksempel på, hvordan sådan noget virker:

Lauritzenkoncernen ejede på et tidspunkt to værfter i Nordjylland: Aalborg Værft og Frederikshavn Værft. Man valgte så at nedlægge Aalborg Værft og koncentrere produktionen på Frederikshavn Værft. Det betød, at nogle hundrede medarbejdere bosiddende i Aalborg skulle køre 70 km til Frederikshavn og 70 km hjem igen hver dag for at kunne fortsætte med at arbejde på værftet.

Når sådan noget sker, er det da en lille smule interessant i det samlede regnestykke, om det er noget, der påfører medarbejderne øgede omkostninger, som kan give lønpres over for virk-

somheden, og hvad ved jeg, eller det er et problem, som man fjerner herindefra. Ved at give kompensation for lang transport siger man: Det skal ikke være noget problem, det skal ikke ind i regnestykket; det er helt fint, at I koncentrerer jeres produktion et andet sted – selv om det betyder, at der er nogle hundrede medarbejdere, der skal ligge og rakke rundt på landevejene!

Vi siger såmænd bare, at det har en betydning, hvad vi vedtager herinde i den slags sammenhænge. Man kommer altså ikke uden om, at der er en afvejning.

Vi synes da, det er fint med fleksibilitet på arbejdsmarkedet. Det lyder også godt, og det er altid rart at dele gaver ud til folk i form af bedre fradrag. Men der er altså en miljøsider i dette her, og når vi vedtager højtidelige miljøhandlingsplaner herinde, og når alle partier i en valgkamp taler om, at de vil gøre så og så meget for miljøet, og at de vil løse forureningsproblemerne osv., så er man også nødt til at tage det alvorligt, når man laver denne slags politik, og så er man nødt til at sørge for, at det er dyrt at forurene. Og dette her gør det altså billigere at forurene; det kan man ikke komme uden om!

(Kort bemærkning).

Bruno Jerup (EL):

Der er 340.000 arbejdsløse i dag; for 25 år siden var der 20.000. Og når man hører om de store problemer, der er med at få arbejdskraft og med at mobilisere arbejdskraften til at flytte sig alle mulige steder hen, kan man jo undre sig over, at samfundet overhovedet fungerede for 25 år siden. Men dengang var det sådan, at virksomhederne bl.a. var nødt til at tage den lokale arbejdskraft og var nødt til også selv at gøre noget for at uddanne den og opkvalificere den til det, de skulle bruge den til. Det behøver de ikke at gøre i dag – overhovedet ikke!

Hvis virksomheden ligger i et bestemt område, kan den bare bestille den arbejdskraft, der lige passer, 100 eller 200 km derfra. Og den person, der måtte bo dér, har så pligt til at køre frem og tilbage for at opfylde sin rådighedspligt, for ikke at komme ud af a-kasse-systemet.

Det er jo sådan, det er. I virkeligheden kan man betragte hele transportfradragssystemet som ét stort tilskud til virksomhedernes drift – i stedet for, at de selv afholder nogle af disse udgifter eller gør noget for at bruge den lokale arbejdskraft.

Der er ingen steder i landet, hvor der ikke er arbejdskraft at tage, som virksomhederne selv

kunne omskole, så de kunne bruge den. I stedet pendler folk land og rige rundt, og det er altså en tåbelig udvikling.

(Kort bemærkning).

Kristian Thulesen Dahl (FP):

Først til hr. Jes Lunde:

Jeg synes, det simpelt hen var et brillant eksempel, at Lauritzenkoncernen skulle placere sin fremtidige værftsstruktur efter, hvilke fradrag man her i Folketinget giver for befordring, det synes jeg virkelig! Jeg tror altså ikke på, at det vil påvirke Lauritzenkoncernens beslutning om, hvorvidt den vil have sin fremtidige værftsudvikling i Frederikshavn eller i Aalborg, at vi taler om at indføre et lidt højere befordringsfradrag eller om helt at afskaffe befordringsfradraget.

Det er mit bud på det, og gudskelov for det, havde jeg nær sagt, for det er helt andre ting, Lauritzenkoncernen bør lade indgå i sine overvejelser, når den beslutter sig for, hvordan dens fremtidige værftsstruktur skal være.

Så var der Enhedslistens tanker om, at man skal bruge lokal arbejdskraft, og at det er forfærdeligt, at man henter folk fra det ene fjerne område i Danmark til det andet.

Når jeg bevæger mig rundt i samfundet, kan jeg virkelig ikke kende det billede, der tegnes af Enhedslisten her i dag. Det er jo sådan, at hvis man i en eller anden provinsby kun skulle bruge lokal arbejdskraft, ville man meget hurtigt støde ind i nogle gevaldige flaskehalsproblemer. Hvis vi skal fastholde en idé om at holde vore virksomheder i gang, holde dampen oppe osv., bliver vi nødt til at sikre en høj grad af mobilitet i et specialiseret samfund, så de folk, virksomhederne virkelig har brug for, også har mulighed for at komme til deres arbejdsplads, og så kan det ikke nytte noget, at Enhedslisten har en forestilling om, at der kan laves nogle regler om, at virksomhederne skal ansætte lokal arbejdskraft. Det er ikke sikkert, at der er de lokalt placerede folk, som virksomhederne har brug for, og så er det i samfundets interesse, at de henter de bedst kvalificerede folk til de job, som de nu har i lokalområdet, også selv om de skal hentes lidt langt derfra.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Skatteudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af lovforslag nr. L 76: Forslag til lov om ændring af lov om visse spil, lotterier og væddemål. (Midler til almene formål).

Af skatteministeren (Carsten Koch).
(Fremsat 23/11 94).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Per Kaalund (S):

Dette forslag er et led i finanslovaftalen og er af født af, at spillelysten, hvis man kan bruge det udtryk, i hvert fald indsatserne i de forskellige lotterier, tips osv., er steget ganske væsentligt, og at der er kommet en meget kraftig omsætningsforøgelse. Ifølge den nuværende lov skal 9 pct. af omsætningen fordeles til bl.a. Team Danmark, oplysningsforbundene, forskellige almennyttige formål m.v., og ifølge lovens § 7 skal overskuddet fordeles til idrætsformål, kulturelle formål, friluftsliv m.v.

Omsætningen er i dag steget til over 5 mia. kr., og overskuddet var senest 818 mio. kr. Den nuværende lov er kun 1½ år gammel, og de forventninger, der var dengang, gik på en omsætning på 4,3 mia. kr. og et overskud på 680 mio. kr. Det vil sige, at der er sket en kraftig stigning, og det, der er afgørende her, er, at de grupper, foreninger m.v., der har fået støtte hidtil, vil få mere, end de havde forventet, og vi lægger ikke op til nogen ændring af fordelingsnøglerne overhovedet.

Der er tale om at indføre et loft, således at fordelingen sker ud fra en omsætning på maksi-

malt 5 mia. kr. og et overskud på maksimalt 800 mio. kr. Det vil forventelig give ca. 60 mio. kr. til finansministerens konto, og de skal konteres under generelle reserver, almene formål, og ud-møntrungen af de midler skal der så senere træffes afgørelse om.

Det har fra forskellig side forlydt, at hvis man indførte denne regel, ville visse bestyrelsesmedlemmer måske være mindre motiverede til fortsat at arbejde for et stort overskud i Tipstjenesten. Der er det vores opfattelse og holdning, at de, der udpeger medlemmer til disse bestyrelser, så må være opmærksomme på dette.

Socialdemokratiet kan støtte lovforslaget.

Jens Løgstrup Madsen (V):

I Venstre støtter vi varmt de almennyttige foreninger, idrætsforeninger m.v., som får andel i de indtægter, som staten har fra spil, lotterier, væddemål osv. Som den sidste taler var inde på, er der - bl.a. på grund af en stigende spillelyst - sket en kraftig stigning i de indtægter, som staten har fra disse spil, og i Venstre synes vi, det er naturligt, at der lægges en grænse for den støtte, der gives.

Det er jo også sådan, at hvis tilskuddene til almennyttige foreninger begynder at stige alt for kraftigt, og hvis det er noget, der fortsætter også i de kommende år, ja, så begynder der at udvikle sig en alt for kraftig tilskudstænkning i stedet for en tænkning i, hvad det er for nogle fornuftige aktiviteter, sådanne foreninger bør sætte i gang.

Derfor støtter vi i Venstre, at der nu sættes et loft over de midler, som kan udbetales til disse almennyttige foreninger.

Brian Mikkelsen (KF):

Da lovforslaget er et led i aftalen om finansloven for 1995, støtter Det Konservative Folkeparti selvfølgelig forslaget.

Vi danskere spiller mere og mere, tipoverskuddet stiger altså også konstant, og der er ikke noget, der taler for, at denne udvikling ikke fortsætter. Vi synes, det er rimeligt, at overskudsmodtagernes andel foreslås maksimeret til 800 mio. kr.

Vi støtter sikkert alle sammen alle de gode formål, pengene udbetales til. Derfor synes jeg også, det er vigtigt at pointere, at beløbsgrænsen foreslås reguleret årligt i takt med udviklingen i reguleringstallet i personskatteloven.

Jeg kan ligesom hr. Per Kaalund ikke forstå argumenterne fra dele af idrætten om, at Tips-