

dels at statens del af finansieringen afholdes i det bestemte finansår.

På tilsvarende måde er det selvmodsigende at fordyre investeringer, der gennemføres med økonomisk støtte fra EF, for at hjælpe en udvikling i gang i et økonomisk svagt område.

Forslaget om at undtage projektering af bygge- og anlægsarbejder, der først igangsættes 1987 og senere, begrundes med, at en afgift her først og fremmest vil virke i de efterfølgende år.

Det forekommer helt ubegrundet, at typisk driftsmateriel, der så at sige ingen forbindelse har med bygge- og anlægssektoren, skal belastes med en afgift, der begrundes med ønsket om at fjerne en overophedning i byggefagene. Det gælder f.eks. buskøb, køb af hospitalsudstyr, EDB-materiel, skoleinventar o.lign.

Endelig må det være rimeligt, at investeringer, som arbejdstilsynet kræver gennemført i år i de tidligere statsgymnasier på grund af overgangen til amtskommunerne, fritages for afgift.

Til nr. 4 og 9

Det angivne hovedformål med indgrebet over for bygge- og anlægsvirksomheden er at begrænse aktiviteten på dette område. Det kan kun ske ved indgreb over for nye aktiviteter. Den gældende lov undtager da også investeringer, for hvilke der er indgået bindende kontrakt, fra afgift.

Det er derfor ubegrundet at kræve en a conto-betaling også af disse investeringer.

Denne a conto-betaling foreslås derfor fjernet.

Til § 2

Til nr. 1

Hovedstadsrådets budget domineres helt af udgifter og indtægter vedrørende den kollektive trafik med bane og bus i hovedstadsområdet. Hovedstadsrådet afholder alle udgifterne hertil, fastsætter taksterne og oppebærer alle indtægterne ved den

kollektive trafik. På banesiden virker DSB som entreprenør for hovedstadsrådet. Mere end 90 pct. af hovedstadsrådets udgiftsbudget og over halvdel af hovedstadsrådets indtægter stammer fra den kollektive trafik. Ingen kommune i landet får en så væsentlig del af sine indtægter dækket gennem takster. Hovedstadsrådet er derfor særlig sårbar over for svingningerne i takstindtægterne.

For 1986 imødeser hovedstadsrådet et fald på ca. 80 mill. kr. i de budgetterede takstindtægter. Dette beløb svarer til ca. 5 pct. af takstprovenuet. Hovedstadsrådet rammes derved af en tilskudsnedsettelse af samme størrelse som nedgangen i takstprovenuet. Dette virker reelt som en bøde for indtægstabet, som i sig selv er alvorlig for finansieringen af hovedstadsrådets udgifter. Men ved indgrebet øges dette tab væsentligt. Denne del af lovforslaget er derfor nødvendigt for at afbøde denne helt utilsigtede og i øvrigt helt uforståelige virkning af indgrebet.

Til nr. 2

Hovedstadsrådets anlægsudgifter udgør i 1986 ca. 410 mill. kr. Den helt overvejende del heraf vedrører anskaffelser, vedligeholdelse og renovering af driftsmateriel i form af busser og tog. Udgifterne hertil samt til sikrings- og teleanlæg, sporanlæg, radiomateriel og lignende udstyr er opgjort til ca. 287 mill. kr. eller ca. 70 pct. af hele anlægsbudgettet. Disse materielanskaffelser m.v. har intet med flaskehalsproblemerne inden for bygge- og anlægssektoren at gøre og falder således uden for formålet med indgrebet. Det er derfor nødvendigt ved dette lovforslag at fritage de nævnte arbejder for anlægsafgift. Denne fritagelse bør også gælde udgifter til projektering og til anlægsarbejder, som DSB udfører som entreprenør for hovedstadsrådet, selv om indenrigsministeriet har fortolket loven således, at en del af disse anlægsarbejder er undtaget.