

[Lønger]

slag en betydelig større belønning til de kommuner, der har privatiseret deres anlægsarbejde.

Det er særlig interessant at sammenholde dette lovforslag, denne del af indgrebet, med regeringens erklærede mål med det hele. Vi skal afkøle den overophedede byggesektor, siger regeringen. Og vi skal begrænse forbruget af hensyn til betalingsbalancen, siger regeringen. Det er de to målsætninger, der ligger i den samlede pakke, men ikke desto mindre beskatter man anlægsudgifter til køb af busser eller S-tog med 20 pct., hvis der ikke foreligger bindende kontrakt, uanset at det jo ikke just er den slags arbejde, der udføres i byggesektoren, og at S-togene f.eks. for hovedstadsområdet vedkommende jo typisk bygges på Scandia i Randers, hvilket heller ikke kan være særlig betalingsbalancebelastende, men tværtimod kan få arbejdsløshed til følge i Randers. Man beskatter køb af fast ejendom, som er en anlægsudgift, på trods af at køb af fast ejendom jo ofte er køb af bygninger, som står der i forvejen, og som heller ikke rigtig kan belaste betalingsbalancen mere, end de eventuelt har gjort allerede.

Man beskatter energiinvesteringer, så de bliver urentable, også selv om de skulle have gavnet betalingsbalancen. Den forbedring må vi altså nu undvære eller i bedste fald vente et eller to år på at få. Det er jo ingeniørgivet, at de projekter overhovedet gennemføres, hvis der kommer en forsikelse af den varighed ind midt i det hele. For samtidig får den offentlige og den private varmforsyning jo meget forskelligartede vilkår at arbejde under. De offentlige investeringer beskattes med 20 pct., de private gør ikke. Og endelig vil en forbedring af den kollektive trafik af samme grund blive udskudt med det resultat, at selv de mennesker, som helst vil være fri for at eje en bil, i højere grad vil blive tilskyndet til at købe en, og bilimporten er jo netop en af de store negative poster på betalingsbalancen.

Det er med andre ord svært at finde nogen sammenhæng mellem regeringens erklærede mål og den udformning, som i hvert fald dette lovforslag har fået. Det ser mere ud, som om man vil hente et eller andet beløb af størrelsesordenen 1 mia kr. hos kommunerne, og at det er det og intet andet, som det går ud på. Man kan endda forestille sig, at kommunerne, når de skal i gang med at

skære på deres budgetter for at få dette her til at løbe rundt, bevarer de udgifter, der er betalingsbalancebelastende, og de udgifter, der fører til overophedning af byggesektoren, for der er intet, der motiverer dem til specielt at skære ned på de udgifter. De kan lige så godt skære ned på alle andre udgifter. Der er intet, der specielt gør, at man i den revision, der måske kommer i de enkelte kommuner, vil føle sig i særlig grad tilskyndet til at skære de projekter væk, der belaster betalingsbalancen eller fører til overophedning i byggesektoren.

Hr. Ole Vig Jensen sagde i sit indlæg, at det var meget vigtigt for det radikale venstre at få fastslået det princip, at den kommune, som ikke har overholdt henstillingen, må undgælde, men det holder jo ikke, for man henter penge både hos de kommuner, der har overholdt henstillingen – også hos de kommuner, som endog har haft en minusrealvækst – og hos dem, som slet ikke skal betale i den sidste ende. Det skyldes den molboagtige opkrævningsform, man har valgt. I første omgang opgøres a conto-betalingen nemlig ikke blot på grundlag af de anlægsudgifter, som også i den sidste ende skal beskattes, men sandelig også på grundlag af de bindende kontrakter. Af hele dette beløb skal der indbetales 10 pct. pr. 1. april 1986, og det betyder, at den kommune, som f.eks. udelukkende har anlægsudgifter, hvor der allerede er indgået bindende kontrakt, også skal indbetale 10 pct. den 1. april 1986 og først får hele beløbet tilbage i slutningen af 1987 uforrentet, på trods af at alle og enhver ved, at kommunen skal have hele beløbet tilbage igen.

Ja men sig så ikke, at udgifter til bindende kontrakter er holdt udenfor, for kommunen kan da ikke betale sine projekter med penge, der er deponeret i indenrigsministeriet. Det er jo f.eks. det, der er sket i Hovedstadsrådets Trafikskelskab. Man har modtaget nogle penge af staten til brug for investeringer i kollektiv trafik. Det er fint. Man har i stort omfang indgået aftaler med statsvirksomheden DSB. Det er også fint. Man får at vide, at man ikke skal betale afgift. De bindende kontrakter er nemlig undtaget. Det lyder godt, men så skal man altså alligevel indbetale 10 pct. uforrentet i halvandet år, og så er man selvfølgelig lige vidt, for så er likviditeten pludselig et problem. Jeg ved ikke, om