

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-