

sionen og ældreplejen skal gøres bedre, osv. osv., er det nødvendigt, at man ikke stadig lægger flere afgifter på virksomhederne.

Statsministeren annoncerede i sin åbningstale ændringer i arbejdsanvisningen, således at a-kasserne kan overtage en del af dette område. Jeg mener, regeringen bør tage skridtet fuldt ud og privatisere arbejdsformidlingen, som har vist sig ikke at fungere tilfredsstillende, siden den blev oprettet. Det har været et område, hvor man simpelt hen har jaget de ledige rundt på det ene kursus efter det andet, uden at det har skaffet dem det arbejde, de alle har ønsket.

Det har især været galt for de 50-60-årige, og det er stadig et problem, at de 50-60-årige ikke er på arbejdsmarkedet. Det synes vi regeringen skal tænke lidt over, og hvis man skal gøre noget på det område, mener jeg, at private bureauer kan gøre det lige så godt sammen med a-kasserne, som arbejdsformidlingen gør det i dag.

Statsministeren berørte også i sin redegørelse den indsats, der skal gøres for at få flygtninge og indvandrere integreret på det danske arbejdsmarked. Det er da rimeligt, at vi forsøger at få alle de kræfter, der kan komme ind på arbejdsmarkedet, ud at bestille noget, men betingelsen er jo, at de ikke bare læner sig tilbage i stolen i tilfredshed med den offentlige forsørgelse og afventer, at det danske samfund løser deres problemer. De må selv gøre en indsats og samtidig pålægges strammere forpligtelser.

En række af de lovforslag, som regeringen fremlægger i den nye samling, indeholder positive elementer, som jeg sagde før, og finanslovforhandlingerne, som nu går i gang, bliver spændende. Vi kan sige, at finansloven er en fornuftig finanslov, men vi kan også sige, at der må komme nogle ændringer i den, bl.a. vedrørende afgifterne til virksomhederne. Vi mener, at de skal fjernes fra finansloven, og at der må findes andre veje til at skaffe de midler, der skal til, for at vi kan få tingene til at fungere, og vel-færdssamfundet kan fortsætte.

Jeg vil nu ganske kort vende mig imod trafikområdet. I redegørelsen tales der i hovedsagen alene om den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Der tales ikke om udbygning af motorveje, der tales ikke om at forbedre de trafikale forhold ude omkring på kryds og tværs på de steder hvor det er svært at komme frem og komme ind til de områder, hvor man arbejder.

Jeg mener, at der er to områder tæt ved København, hvor der er en stor belastning, og det er Sydmotorvejen og Holbækmotorvejen, som

hver eneste dag er belastet både morgen og aften i en sådan grad, at bilisterne ikke er i stand til at færdes på dem fra kl. 6 til over kl. 9 om morgenen. Det er ikke rimeligt, og det bliver simpelt hen nødvendigt at udvide de veje.

Der er helt klart et behov for at se på fremtiden for Storebælts- og Øresundsbroen. Hvad sker der, når Femer Bælt-broen står færdig? Kan betalingsfristerne for de to broer så holdes inden for tidsrammen? Jeg mener, at trafikministeren nøje skal overveje en genforhandling med bropartierne, og jeg mener, der er behov for at indføre en motorvejsbetaling for både danske og udenlandske biler til finansiering af tilbagebetalingen af de eksisterende broer inden for 10-15 år samtidig med en nedsættelse af registrerings- og vægtafgifterne.

De foreløbige beregninger, jeg har fået foretaget, viser, at en motorvejsafgift på 600-700 kr. for danske og udenlandske personbiler sammen med afgifter for lastbiler kan indbringe staten omkring 15 mia. kr. om året. Det mener jeg er et klækkeligt beløb og et godt provenu, som kan hjælpe med til, at vi både får vedligeholdt motorvejene, får betalt broerne og også bliver i stand til at sænke nogle afgifter.

Beregningerne er foretaget på baggrund af Vejdirektoratets statistik fra 1993, men de nye tal, der er fremkommet for 1996, 1997 og 1998, giver anledning til nye beregninger, som uden tvivl vil vise et stigende provenu. Det vil være en økonomisk fordel for brugerne, som efter betaling af motorvejsafgiften kan køre gratis over Storebælts- og Øresundsbroen. En sådan afgift vil også administrativt være let at håndtere, hvis ordningen baseres på samme system, som anvendes i Schweiz, hvor man betaler for en mærkat, der sættes fast indvendig på frontruden og er gældende for 1 år.

Jeg mener helt sikkert, der er baggrund for, at vi tager fat på nogle af de problemer, og det, der ligger tilbage, er, at der med denne finanslov nødvendigvis må tages højde for, at virksomhederne ikke kan tåle flere afgifter.

#### **Inge Refshauge (LH):**

Det har hele dagen været en EU-debat. Den ene efter den anden forsøger at smykke sig med æren for nej til euroen, men det var jo et folkeligt nej på tværs af alle partier. Sådan er det, og det må vi fortsat arbejde ud fra med hensyn til Danmarks fortsatte deltagelse i EU-fællesskabet, så der kan bringes balance mellem befolkningens ønsker og regeringens EU-politik.