

## Skriftlige indlæg fra Det Økonomiske Råds medlemmer

På de følgende sider er gengivet skriftlige indlæg fra medlemmer af Det Økonomiske Råd. Følgende medlemmer har ønsket at give skriftlige bidrag:

Økonomi- og Erhvervsministeriet  
Finansministeriet  
Danmarks Nationalbank  
Dansk Arbejdsgiverforening  
Landsorganisationen i Danmark  
Dansk Metal  
Dansk Industri  
Håndværksrådet  
Landbrugsraadet  
Erhvervsorganisationen HTSI  
Dansk Handel & Service  
Finansrådet  
Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd  
Arbejderbevægelsens Erhvervsråd  
Særligt sagkyndig, Finn R. Førsund

## **Økonomi- og Erhvervsministeriet**

Formandskabet har lavet en god og grundig rapport. Økonomi- og Erhvervsministeriet kan i store træk tilslutte sig formandskabets vurdering af det danske konjunkturbillede, omend ministeriet ikke deler formandskabets forholdsvis pessimistiske vurdering af udviklingen på betalingsbalancen. Med udsigt til aftagende hjemlig forbrugsvækst, en solid eksportudvikling og fortsat høje oliepriser forventer Økonomi- og Erhvervsministeriet fortsat pæne overskud i de kommende år.

Udfordringen for dansk økonomi består i at sikre, at opsvinget ikke bliver for kraftigt, hvilket bedst gøres ved at styrke arbejdsudbuddet. Regeringens velfærdsudspil indeholder derfor initiativer, der modvirker flaskehalse og mangel på arbejdskraft. Udfordringen for den økonomiske politik på kort og lang sigt er aktuelt sammenfaldende. Det er derfor også afgørende at få øget arbejdsudbud på lang sigt, og Økonomi- og Erhvervsministeriet noterer sig, at formandskabet har en overordnet positiv vurdering af regeringens velfærdsudspil.

### **Erhvervsstøtte på godt og ondt**

Formandskabet har lavet en interessant opgørelse af det samlede omfang af den direkte og indirekte erhvervsstøtte, der blandt andet viser, at den direkte erhvervsstøtte til virksomheder er faldet med 3 mia. kr. siden 1998. Økonomi- og Erhvervsministeriet vil gerne videreføre arbejdet i en årlig redegørelse om erhvervsstøtte, som foreslået af formandskabet.

Økonomi- og Erhvervsministeriet er enige med formandskabet i, at det er vigtigt at støtte iværksættere gennem gode rammevilkår i form af lavere administrative byrder og rådgivning. Adgangen til risikovillig kapital er også et centralt rammevilkår for iværksættere.

Som dokumenteret i regeringens globaliseringsstrategi spiller iværksættere en vigtig rolle for dynamik og vækst i Danmark. Økonomi- og Erhvervsministeriet undersøgelser viser, at der skabes alt for få vækstiværksættere i Danmark i forhold til de førende lande som fx Storbritannien og USA. Regeringens forslag om at støtte vækstiværksættere i form af et skattnedslag er netop udformet som en præmieringsordning for at give øget incitament til vækst, og er ikke tænkt som en ordning, der skal afhjælpe svigt på kapitalmarkedet.

### **Skibsfart**

Skibsfart har været inde i en kraftig udvikling i de seneste år og Danmark er kommet tættere på at være Europas førende søfartsnation. Det er vigtigt, at der sikres gode internationale rammevilkår for skibsfart. Formandskabet anerkender

også i rapporten, at der kan være gode argumenter for lav beskatning af rederierhvervet.

Formandskabet nævner som et minus, at skibsfart har en lav forrentning af kapital set over perioden fra 1990 til 2004, hvilket til dels tilskrives de særlige skattevilkår for branchen. Den højere forrentning i de sidste år tilskrives i formandskabets rapport i overvejende de høje fragtrater. Der skete imidlertid en stigning i forrentningen af kapital i skibsfart allerede i løbet af 1990'erne, hvor fragtraterne var forholdsvis lave. Den gunstige udviklingen skyldes blandt andet strukturelle ændringer inden for skibsfartserhvervet - herunder en større indchartring af skibe.

Økonomi- og Erhvervsministeriet finder blandt andet på denne baggrund, at det ikke er godtgjort i formandskabets rapport, at investeringer indenfor søtransport skulle give et lavere samfundsøkonomisk afkast end investeringer i den øvrige økonomi.

Hertil kommer, at indførelsen af tonnagebeskatningen har været med til at mindske incitamenterne til investering i forhold til de tidligere meget attraktive afskrivningsregler.

Økonomi- og Erhvervsministeriet deler ikke formandskabets anbefaling om en afskaffelse af den særlige DIS-skatteordning for søfolk. Alle store vestlige søfartsnationer har en ordning, der i store træk svarer til DIS, som således er en afgørende faktor for at kunne fastholde og udvikle de maritime industrier såvel til søs som til lands. Langt størsteparten af danske ansatte under DIS er skibsofficerer. Søfarende på officersniveau kan ikke ses som en standardvare, men må ses ud fra et strategisk synspunkt. Inden for denne sektor er både kapital og søfolk mobile. Det gælder også for dansk skibsfart. Der er derfor behov for en langt mere sofistikeret analyse af DIS-ordningen, end den formandskabet har foretaget.

## **Finansministeriet**

Formandskabets konjunkturvurdering ligger overordnet ret tæt på den vurdering frem til og med 2007, som for nylig blev lagt frem i Økonomisk Redegørelse, maj 2006. De to vurderinger har præcis samme BNP-vækst i 2006 og 2007, og skønnene for ledigheden ligger tæt på hinanden.

Formandskabet forventer dog noget kraftigere vækst i efterspørgslen og navnlig i det private forbrug, men på grund af højere importvækst er presset på arbejdsmarkedet og lønudviklingen stort set som i majredegørelsen. Til gengæld svækkes betalingsbalancen noget mere. Det indebærer formentlig et ret stort finansielt

underskud i husholdningerne. Formandskabets vurdering af udviklingen på betalingsbalancen kan være på den pessimistiske side.

Væksten i navnlig forbruget, herunder betydningen af den kraftige vækst i boligformuerne, er en risikofaktor. Der er i majredegørelsen lagt vægt på den seneste tids afdæmpning i det private forbrug, ligesom prisstigningen på ejerboliger formentlig – som anført i rapporten – aftog lidt i 1. kvartal 2006. Den indtrufne stigning i renten og olieprisen vil virke dæmpende på forbruget.

Høj kapacitetsudnyttelse og aftagende ledighed er grundlæggende positivt, men det er selvsagt vigtigt med balance i udviklingen, så der ikke bygges op til en periode med svag vækst og vigende beskæftigelse. Som det fremgår af vismandsrapporten, er strukturerne blevet bedre, og det kan sammen med yderligere reformer på bl.a. arbejdsmarkedet og en tilbageholdende linje i finanspolitikken bidrage til en stabil udvikling.

Rapporten indeholder som noget nyt en beregning af den strukturelle ledighed og ledighedsgabet. Metoden er beslægtet med Finansministeriets, og konklusionerne er meget ens, med et ledighedsgab på i nærheden af 1 pct. af arbejdsstyrken i 2007. Det er nyttigt, at formandskabet deltager i metodeudviklingen også på dette vigtige område.

Formandskabet anerkender regeringens velfærdsudspil, og det er korrekt, at forslagene samlet skønnes at kunne sikre balance frem mod 2060 under de opstillede forudsætninger om bl.a. levetid.

Forslaget om en oliefond med inspiration fra Norge – hvor olien dog spiller en væsentlig større rolle – vil, hvis det implementeres, næppe have større praktisk betydning, da den finanspolitiske styring i forvejen fokuserer på holdbarhed og strukturel saldo, og midlertidige merindtægter derfor som udgangspunkt medgår til gældsnedbringelse. Behovet skal endvidere ses i lyset af, at udviklingen i de statslige udgifter er på linje med det planlagte, mens de – i historisk sammenhæng afdæmpede – merudgifter i kommuner og amter ikke har nogen snæver sammenhæng med olieindtægterne i Nordsøen eller de aktuelt store offentlige overskud. De norske erfaringer er heller ikke entydige, og som det påpeges, er det under alle omstændigheder væsentligt, at olieindtægterne ikke øremærkes til særlige formål.

Formandskabet anerkender, at det centrale mål i 2010-planen omkring strukturel offentlig saldo og gæld kan nås. Hvis det sker, uden at den strukturelle beskæftigelse styrkes som forudsat, så er det udtryk for en bedre underliggende stilling på finanserne end ventet.

Det kan noteres, at der ikke er taget endelig stilling til den finanspolitiske prioritering efter 2010, herunder prioriteringen mellem service og skat. Først i 2007 fremlægges en ny mellemfristet plan til mindst 2015 med bl.a. mål for beskæftigelse, offentlig gæld og beskatning.

Rapporten indeholder interessante analyser af erhvervs politik samt trafik og infrastruktur. Formandskabets tilgang til erhvervs politik ligger tæt op ad den linje, som er beskrevet i globaliseringsstrategien, med fokus på generelle rammer og administrative lettelser, konkurrenceforbedrende tiltag mv. frem for særtilskud til brancher og virksomheder.

Der er grund til at være forsigtig med at tillægge strategiske handelspotentialer og erhvervsklynger vægt i cost-benefit analyser, da det ikke er oplagt, at overnormal værditilvækst kan fastholdes over tid, ligesom det må skønnes vanskeligt at vurdere, hvilke brancher der fremadrettet vil være særligt værdiskabende.

Der er enighed om, at samfundsøkonomiske analyser bør indgå som en del af grundlaget for beslutninger på trafikområdet, ligesom valget af projekter i sidste ende må bero på en politisk vurdering. Det tilstræbes generelt, at fremtidige investeringsbeslutninger på transportområdet træffes med udgangspunkt i det trafikale investeringsråderrum. Det er til gengæld ikke særlig sikkert, at større investeringsplaner styrker prioriteringsmulighederne.

Afgifter, herunder kørselsafgifter, må påregnes at virke omtrent på samme måde som en proportional indkomstskat med hensyn til virkninger på arbejdsudbuddet. Mærkbare virkninger på arbejdsudbuddet ved en omlægning fra indkomstskat til transportafgifter forudsætter derfor formentlig, at den modsvarende skattenedsættelse er rettet mod de progressive skatter eller f.eks. beskæftigelsesfradraget.

## **Danmarks Nationalbank**

Det er en spændende rapport, der klart og tydeligt belyser de problemer, dansk økonomi kan være på vej ud i, hvis ikke hastigheden i økonomien dæmpes.

Der er mere fut i Rådet end Finansministeriet: "Økonomisk Redegørelse, Maj 2006", hvilket slår ud på betalingsbalancen, der bliver markant forringet, men det er åbenbart, at opfyldes antagelserne – som beskrevet som optimistiske – ikke, det gælder produktivitet og arbejdsstyrke, lurer overophedningen i højere grad.

Samtidig viser beregningerne af den strukturelle ledighed i Boks I.10, at det centrale estimat er godt 150.000. Klart over den nuværende ledighed. Det er dog

anført, at estimatet er behæftet med betydelig usikkerhed. Der skønnes 129.000 arbejdsløse i 2006, så arbejdsløsheden kan i resten af året falde ca. 1.000 pr. måned. Fra februar til marts 2006 faldt den 4.300.

Prognosen er som vanligt selvstabiliserende, det er jo godt, hvis det går i den retning. Det er imidlertid svært at lave modelberegning af overophedning, hvad side 112-113 også viser. Rådet skal dog ikke klandres for at have bragt denne beregning. Det er vanskeligt ikke at dele konklusionen i rapporten, at der er stor risiko for overophedning.

Den stramme arbejdsmarkedssituation kan i et vist omfang mildnes med import af arbejdskraft, hvorfor overflødige forhindringer bør undgås. Det er også tankevækkende, at på Island arbejder 80 pct. af de 60-64 årige, i Danmark 40 pct. Ligeledes, at der nu er klart flere på efterløn (142.000 i 2006) end arbejdsløse i Danmark.

Samtidig er det åbenbart, at en lempelig finanspolitik bidrager til den kraftige efterspørgsel. Der stilles således ekstraordinært store krav om tilbageholdenhed med de offentlige udgifter i den aktuelle situation. Det bliver spændende, hvornår i dette årtusinde væksten i det offentlige forbrug igen kommer under 1,0 pct. Foreløbig er det kun sket i 2003. Tror Rådet det igen sker i 2007, hvor man regner med en vækst på 0,7 pct.?

Husprisudviklingen viser også vores prognoseproblemer. Der forventes nu en stigning på 15 pct. i 2006. For seks måneder siden forventedes 7,0 pct. Fortsætter prisstigningerne vil situationen vanskeliggøres, så det er vigtigt, at der ikke er incitamenter fra det offentlige hertil.

Der omtales den hollandske situation. Her skal henvises til, at juni-udgaven af Nationalbankens kvartalsskrift indeholder en artikel om Holland.

Med hensyn til oprettelse af en petroleumsfond vil spørgsmålet kræve yderligere overvejelser, erfaringerne med den sociale pensionsfond er vel ikke for imponerende.

Vedrørende erhvervsstøtte vil det være nyttigt at have en statistik, så man kan få et bedre beslutningsgrundlag.

Trafikafsnittet rummer interessante synspunkter og vel en ubehagelig udvikling. Der bliver mere trafik, bilbestanden øges, godstransporten stiger også, mulighederne for overflytning til bane er yderst begrænsede og et road pricing-system

ligger ude i fremtiden. Samtidig sikrer beskatningen ikke nødvendigvis en hensigtsmæssig adfærd. Der må forventes mere trængsel på vejene.

## Dansk Arbejdsgiverforening

Dansk økonomi kører lige nu i højeste gear med stigende beskæftigelse og den laveste ledighed i 30 år. Dansk Arbejdsgiverforening er enig med Formandskabet i, at vi nærmer os kapacitetsgrænsen, hvilket i øjeblikket kommer til udtryk ved et stadig stigende antal flaskehalse.

Derfor er reformer på arbejdsmarkedet nødvendige. Ikke kun på det lange sigt – som fylder mest i regeringens velfærdsudspil - men også på det helt korte sigt. Det er nødvendigt at tage fat på at løse de akutte problemer, som virksomhederne har med at skaffe arbejdskraft.

DA savner her flere konkrete forslag fra Formandskabet. Det kan ikke nytte noget, at man i den nuværende situation med høj efterspørgsel efter arbejdskraft foreslår, at man skal fremrykke aktiveringsindsatsen. Kontrol af lediges rådighed bør som hovedregel ske ved at vurdere adfærden i forhold til det ordinære arbejdsmarked og ikke ved at øge en omkostningstung aktiveringsindsats for alle ledige. Ifølge tal fra Arbejdsmarkedsstyrelsen er det kun 1 ud af 4 ledige, som har behov for aktivering. Resten har ressourcer og kompetencer til umiddelbart at påtage sig et job. Desuden indebærer tidlig aktivering en risiko for, at ledige fastholdes i aktivering. Det vil gøre det endnu sværere for virksomhederne at rekruttere arbejdskraft.

Den nyeste forskning viser, at der hvor aktivering har effekt er, når den direkte motiverer ledige til at komme i job. Opkvalificering virker kun med henblik på konkrete job. En tidligere aktiveringsindsats bør altså have fokus på at motivere ledige til at påtage sig ordinære job. Generel opkvalificering risikerer at øge presset på arbejdsmarkedet.

De 100.000 ledige, som ifølge AF har kompetencer og ressourcer til umiddelbart at træde ind på arbejdsmarkedet, skal påtage sig de mange ledige job i virksomhederne. Dette bør kombineres med blandt andet en skærpelse af sanktionerne ved at afslå og ophøre i ordinær beskæftigelse, en forkortelse af dagpengesystemets ydelsesperiode, beregning af dagpenge på baggrund af årsindkomst, at de mange tusinde arbejdsdygtige kontanthjælpsmodtagere straks bliver tilmeldt AF og dermed bliver en synlig del af virksomhedernes rekrutteringsgrundlag, at personer i fleksjob kun får løn for det antal timer de arbejder, og at visitationen til førtidspension af psykiske og sociale årsager skærpes markant.

Dansk Arbejdsgiverforening er i øvrigt enig i formandskabets vurdering af regeringens velfærdsudspil og noterer, at formandskabet betoner nødvendigheden af en total afskaffelse af efterlønnen samt afskaffelse af særreglerne for ældre.

Selvom formandskabets prognose for den danske lønstigningstakt i 2006 forekommer rimelig høj, er Dansk Arbejdsgiverforening enig med formandskabet i, at lønningerne i Danmark fortsat vil vokse hurtigere end lønningerne hos vores samhandelspartnere, og dermed sætte den danske konkurrenceevne under pres. Forværringen af lønkonkurrenceevnen har stået på stort set uafbrudt siden 1996. Ved de kommende overenskomstforhandlinger på det private arbejdsmarked i 2007 kan der forhåbentlig opnås aftaler, som kan være med til at vende denne udvikling.

I øvrigt henvises til særskilte bemærkninger fra Danmarks Rederiforening vedr. rederibeskatning.

### **Kommentarer til afsnit om rederibeskatning fra Danmarks Rederiforening**

I den netop offentliggjorte vismandsrapport er der medtaget et kapitel om særordninger af forskellig karakter for udvalgte erhverv. Vismændene gennemgår i den forbindelse bl.a. ganske kort de særlige skattevilkår, som det danske rederierhverv er underlagt – tonnageskatten og Danske Internationalt Skibsregister (DIS) - som et eksempel på principperne for vurdering af, hvorvidt erhvervsstøtte er berettiget. Af teksten fremgår at vismændene accepterer, at der kan være grunde til at acceptere særordninger, ligesom man er opmærksom på, at søfarterhvervet internationalt, herunder i EU, er underkastet særordninger. Alligevel er vismændene skeptiske, navnlig for så vidt angår DIS, dvs. den ordning der sikrer, at de søfarende er fritaget for beskatning af deres søindkomst.

I tilknytning til rapporten finder Rederiforeningen grund til at understrege:

Baggrunden for indførelsen af DIS i 1988 var at sikre, at det fortsat var økonomisk muligt at beskæftige danske søfarende. I rapporten insinueres at der var tale om, at man ”delte” provenuet ved overgang fra brutto- til nettoløn. Rederierne har aldrig og ønsker heller ikke at få subsidier i form af skatteprovenuet fra de sejlede. Skattefriheden for de søfarende er gået til at reducere de søfarendes løn til nettolønninger for dermed at gøre danske søfarende mere konkurrencedygtige og sikre dansk beskæftigelse og maritimt know how. Det ville være billigere for rederierne at anvende kvalificerede udenlandske besætninger. Ordningen lykkedes således, at DIS i dag muliggør beskæftigelse af især danske officerer.



Fjernes DIS vil danske søfolk gradvist forsvinde, hvorefter f.eks. nautiske kompetencer ikke længere vil findes i det Blå Danmark. Det kan være første skridt på vej mod tab af den tekniske operationsaktivitet og andre aktiviteter, der kræver nautisk viden, således at der opstår en åbenbar risiko for, at rederier ikke bare opgiver at sejle under dansk flag, men opgiver deres virke i Danmark. Det er i høj grad sket i bl.a. Norge.

De danske søfarende sejler typisk kun i en begrænset del af deres karriere, hvorefter de udfylder vigtige roller som lodser, inspektører, myndigheds- og rederiansatte mv. – hvor de beskattes som andre danskere. Vismændene påpeger, at det er fornuftigt og nødvendigt at anvende det globale arbejdsmarked i den internationale skibsfart. Rederiforeningen er, ligesom i øvrigt Nationalbanken, enig heri, men jfr. ovenfor er det nødvendigt at se tingene i en bredere sammenhæng.

Vedrørende tonnageskatteordningen anerkender vismændene, at et kapitalinteressant erhverv kan berettigede en mere favorabel skatteordning.

Der er dog visse mere principielle bekymringer, nemlig risikoen for forvridninger. Ved udformningen af tonnageskatteordningen indgik mange overvejelser om, hvorledes man kunne undgå at der opstod netop sådanne forvridninger. Det er lykkedes bl.a. ved regler om transfer pricing og nøje afgrænsning af, hvem der kan benytte ordningen, f.eks. således at leasingselskaber ikke kan benytte tonnageskatteordningen.

Rederiforeningen kan imidlertid ikke tilslutte sig den refererede undersøgelse om kapitalafkastet i rederisektoren, hvori det bl.a. anføres, at rederierhvervet giver et relativt lavt kapitalafkast og måske er karakteriseret ved overinvestering. Beregningen viser da også, at rederierhvervet i de senere år har overhalet den generelle industri. Dette afspejler, at det danske rederierhverv har udviklet sig væk fra traditionel drift af egne skibe til i højere grad tillige at operere større indchartrede flåder, ligesom der er sket store opkøb af udenlandske rederier. Der er således tale om et mere permanent niveauskifte og ikke blot som hævdedet et skifte som følge af de gunstige markedsvilkår. For så vidt angår påstanden om overinvestering synes den ikke dokumenteret, jfr. i øvrigt de sidste års udvikling på fragtmarkedet.

Det er meget ensidigt, at der i vurderingen af erhvervsstøttens rimelighed alene fokuseres på erhvervets kapitalafkast. Det forekommer også meget snævert ikke at skelne mellem erhvervets anvendelse af hhv. egen- og fremmedkapital. Kapitalmarkedet er globalt og ikke en knap ressource. Det er den danske arbejdskraft derimod, hvorfor værdiskabelsen per ansat er et lige så relevant mål og i denne

forbindelse interessant, da Nationalbanken har fastslået, at rederierhvervet her ligger betydeligt over det øvrige erhvervsliv.

Det anføres endvidere, at tonnageskatten giver et provenutab. Dette er ikke korrekt. Udviklingen i den danske handelsflåde og opereret fremmed tonnage betyder, at der i absolutte tal nu betales mere i skat end der gjorde i 2002, altså mere end kr. 125 mill. pr. år. Dette bekræfter i øvrigt den usikkerhed, der også var fra lovgivernes side med hensyn til konsekvenserne af tonnageskatten.

Tesen om en cluster-teori afvises på et alt for overfladisk grundlag. Dansk skibsfart har med udgangspunkt i DIS og tonnageskatten udviklet sig til en meget dynamisk branche, der er klar til den fortsatte globalisering, men hvor det fortsat er nødvendigt at matche de vilkår, der tilbydes i andre lande. Rederierhvervet er i gentagne regeringsrapporter udpeget som selve motoren i det Blå Danmark.

## **Landsorganisationen i Danmark**

LO er i hovedtræk enig med Vismændenes bedømmelse af den nuværende økonomiske situation samt den generelle udvikling frem mod 2008. I relation til forholdene på arbejdsmarkedet er der dog forskelle i opfattelserne.

Mens der er forholdsvis stor overensstemmelse mellem Vismændenes forventninger til den private beskæftigelse og LO's bedømmelse, tror LO ikke på højere offentlig beskæftigelse.

LO er ligeledes enig med Vismændene for så vidt angår ledighedsudviklingen i 2006, men venter jf. LO's *Øje på beskæftigelsen maj 2006*, at ledigheden fortsætter med at falde i 2007 og 2008 til et niveau omkring 120.000 personer.

Vismændene påpeger, at det generelle ledighedsfald har været mest markant inden for bygge- og anlægsbranchen. Det medfører stor mangel på arbejdskraft i branchen og giver Vismændene anledning til stor bekymring for øgede lønstigningstakter bl.a. begrundet i lignende konjunktursituation i midtfirserne.

LO mener ikke, at man kan trække direkte paralleller til situationen for 20 år siden bl.a. på grund af, at strukturerne på arbejds- og pengemarked har ændret sig betydeligt samt den markant større åbenhed i dansk økonomi. Endvidere har 3F's ufaglærte byggearbejdere stadig høj ledighed, og hér løber udviklingen normalt hurtigere.

Som beskrevet i *Øje på beskæftigelsen*, er den høje aktivitet og lave ledighed i bygge- og anlægsbranchen ikke nødvendigvis et stort problem for dansk økonomi. Det skyldes, at beskæftigelsen i byggeriet kun udgør knap 9 pct. af den private beskæftigelse. Selv om der inden for bygge- og anlægsbranchen ses accelererende lønstigninger, vil dette ikke bidrage meget til den samlede lønudvikling i dansk økonomi. Samtidig må afsmitningen til andre brancher ventes at være beskednen som følge af en markant anderledes global konkurrencesituation, end byggeriet er udsat for.

Lønøkonomkostningstal offentliggjort den 31. maj tyder ikke på lønpres – stigningen er kun 2,9 pct. på DA-området. På den baggrund vurderer LO, at lønningerne vil stige med 3,3 pct. i år, hvilket nogenlunde svarer til profilen i aftaleomkostningerne. I takt med fortsat faldende ledighed forudser LO lønstigningstakter på ca. 3½ pct. i 2007 og 2008.

LO er uenig i Vismændenes vurdering af regeringens velfærdsudspil. Ifølge LO's beregninger er udspillet overfinansieret, da der ikke tages højde for levetidskorrektur af pensionsalderen efter 2025, og samtidig undervurderes effekten af en øget uddannelsesindsats. Der kan derfor slækkes på opstramminger af f.eks. efterløn. Derudover vil det være en helt forkert teknisk beregningsforudsætning at forvente skattestoppet fastholdt uændret til f.eks. 2025.

Trods tidligere anbefaling af efterlønsordningens afskaffelse, glæder Vismændene sig over regeringens velfærdsudspil, der strammer op og ophæver særregler for ældre i dagpengesystemet samt lægger op til levetidskorrektur af pensionsalderen fra 2025.

LO deler ikke Vismændenes holdning, men finder det afgørende, at lønmodtagerne fortsat har ret til at gå på efterløn 5 år før den officielle pensionsalder. LO advarer endvidere imod at forringe ældres dagpengevilkår og tilbagetrækningsmulighed uden sikkerhed for at ældre faktisk kan komme i beskæftigelse.

Vismændenes finder ikke forlængelsen af Østaftalen hensigtsmæssig, da øget import af arbejdskraft fra de nye EU-lande ville gavne arbejdsmarkedet.

LO bakker op om Østaftalen, som i en overgangsperiode er nødvendig for at undgå for stort pres på danske overenskomstaftaler. Vismændene ser ud til at have misforstået aftalen, der ikke er en aftale om "mængde-begrænsning", men derimod om "vilkårs-begrænsning", der lægger bund under vilkår for lønmodtagere fra de nye EU-lande.

Desuden er antallet af beskæftigelsestilladelser stort set fordoblet de seneste to år. I 1. kvartal 2006 blev der givet 3.234 beskæftigelsestilladelser, hvilket er en stigning på 1.586 i forhold til 1. kvartal 2004. Østaftalen ser derfor ikke ud til at have hindret adgangen til det danske arbejdsmarked.

I gennemgangen af erhvervsstøtteordninger finder vismændene på hjemmeservice området, at en udvidelse af ordningen kan overvejes. Der er både principielle argumenter for at yde støtte og modelberegninger har vist, at der var gevinst ved de tidligere ordninger i 1990'erne. Ordningen medførte, at gør-det-selv arbejde og sort arbejde blev begrænset og udbuddet af højtlønnede øget.

Vismændene påpeger dog, at gevinsterne ved en evt. udvidelse af ordningen bør holdes op mod gevinsterne ved en lempelse af marginalsatserne, hvilket LO tilslutter sig. Derudover kan det overvejes, at gøre ordningen mere målrettet, så ikke alle delområder omfattes igen. Der skal lægges vægt på støtte til ydelser, som ikke købes på markedsvilkår. Det kræver en nærmere analyse (vinduespuddning synes at fungere rimelig godt, mens rengøring ikke gør) Under alle omstændigheder er det vigtigt, at subsidier gives som fast tilskud pr. arbejdet time for at modvirke fortrængning.

Hidtil har strategien her i landet været ensidigt at reducere trængsel ved at udbygge infrastrukturen. LO deler Vismændenes opfattelse af, at problemerne kunne løses bedre ved at kombinere investeringer i infrastruktur med mere målrettede vejbenyttelsesafgifter, som derfor bør analyseres mere dybtgående.

Vismændene påpeger, at nogle politiske principbeslutninger om større infrastrukturprojekter er truffet på et relativt spinkelt grundlag f.eks. uden samfundsøkonomiske analyser. Derfor anbefales det fremover *ikke* at træffe beslutninger om større investeringer i infrastruktur uden samfundsøkonomiske analyser. Investeringerne bør desuden indarbejdes i en samlet plan for de offentlige investeringer, hvilket LO er enig i.

## Dansk Metal

Dansk Metal er enig i den positive beskrivelse af dansk økonomi, som Vismændene giver i deres kapitel I "Konjunkturvurdering".

I kapitlet nævnes presset på det danske arbejdsmarked. I den forbindelse foreslår Vismændene en afskaffelse af Østarbejderaftalen for at tiltrække udenlandsk arbejdskraft. Dette forslag er Dansk Metal uenig i. Østaftalen er nødvendig for at undgå pres på danske overenskomster og aftaler. Dansk Metal vil dog også gøre

opmærksom på, at der i aftalen er tale om, at folk fra østeuropæiske lande er velkomne som medarbejdere på danske virksomheder, men på vilkår som for danske medarbejdere. Der er dermed ingen begrænsning på antallet af personer, der kan komme til Danmark fra disse lande.

Et eventuelt pres på det danske arbejdsmarked skal efter Dansk Metals mening løftes ved en langt stærkere uddannelsesindsats for unge og voksne fra virksomhederne og samfundets side.

Dansk Metal vil kvittere for Vismændenes opfordring til en omlægning af skatterne fra skat på arbejde til skat jord og ejendom. Dette bliver i stigende grad vigtigt i takt med den stigende globalisering.

Derudover er Dansk Metal enig i Vismændenes forslag om oprettelsen af en olie-fond, hvor ekstraprovenuet fra Nordsøolien kan henlægges til senere investeringer. Dansk Metal er dog af den opfattelse, at der ikke kun skal kunne tæres på et eventuelt renteafkast, men også af fondskapitalen, såfremt investeringerne giver et højere afkast end forrentningen. Efter Metal opfattelse vil dette netop gælde ved investeringer i uddannelse og forskning. Især forskning i vedvarende energi vil være interessant set fra et samfundsøkonomisk synspunkt.

I kapitel II "Erhvervsstøtte" gør Vismændene sig mange gode og interessante betragtninger om erhvervsstøtte.

Dansk Metal er dog uenig i Vismændenes kritik af Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) og den heraf lave beskatning af søfolk. Metal mener, at Danmark har en lang tradition inden for søfartserhvervet, som netop har bidraget særdeles positivt til dansk økonomi. Det er derfor også vigtig at sikre gode vilkår for danske søfolk og deres beskæftigelsesmuligheder for at sikre en forsættelse af denne tradition. En position som stærk søfartsnation fastholdes ikke kun ved at skibene er ejet af danske rederier. Det kræver også, at der er danske søfolk på nøglestillinger i international skibsfart. Alternativet er, at ekspertisen forsvinder og dermed påvirker det samlede søfartserhverv i nedadgående retning.

I kapitel III "Trafik, trængsel og infrastruktur" ses nærmere på muligheden for betalingsringe i større byer og roadpricing. Dansk Metal mener ikke, at roadpricing eller betalingsringe er løsningen på transportudfordringerne.

Et effektivt transportsystem til og fra arbejde spiller en stor rolle for Metals medlemmer. Derfor er det også vigtigt at inddrage de negative effekter ved vurderingen af eventuelle yderligere afgifter på transport. Det vil blandt andet begrænse lønmodtagernes muligheder for at komme til og fra arbejde. Dette gælder også i

tilfælde af en betalingsring omkring de større byer, som Vismændene umiddelbart anbefaler.

Metal tilslutter sig dog forslaget om at reducere registreringsafgiften. I alt for lang tid har denne afgift været en hæmsko for fornyelse af bilparken, så mere sikre og miljøvenlige biler blev fremmet.

## **Dansk Industri**

### **Dansk og international økonomi**

DI deler Vismændenes syn på dansk og international økonomi. Der er fortsat stærk fremgang i efterspørgslen, både herhjemme og på eksportmarkederne, men allerede nu begrænses væksten på grund af manglende kapacitet. Mangel på arbejdskraft medfører, at en stadig større del af efterspørgslen bliver imødekommet via import.

I en situation med mangel på arbejdskraft er det afgørende, at væksten i det offentlige forbrug begrænses mest muligt. Det er derfor vigtigt, at de sammenlagte kommuner og nye regioner hurtigt formår at realisere de effektivitetsgevinster, der kan skabes med strukturreformen.

DI støtter Vismændenes opbakning til regeringens forslag om at afskaffe særreglerne for ledige mellem 55-59 år, da en afskaffelse af disse regler vil frigøre en betydelig arbejdskraftreserve.

DI har i årevis advokeret for behovet for lavere marginalsatter, og vi er derfor helt enige med Vismændene, når de peger på behovet for lavere personskatter.

DI er derimod ikke enige med Vismændene i, at skattestoppet skal afskaffes. Skattestoppet er med til at sikre den helt nødvendige budgetdisciplin, og uden denne risikerer vi en højere vækst i det offentlige forbrug.

### **Erhvervsstøtte på godt og ondt**

For at sikre fri og fair konkurrence bør statsstøtte som udgangspunkt helst undgås. Der hvor statsstøtte eksisterer, bør der sættes ind for at begrænse og målrette den.

DI finder det derfor positivt, at Vismændene fokuserer på erhvervsstøtte. En øget brug af økonomiske analyser kan bidrage til et mere nuanceret beslutningsgrundlag. Dette er en forudsætning for, at den mest forvridende og mindst effektive støtte kan reduceres - til gavn for både skatteydere og erhvervslivet.

I vores øjne er det vigtigt, at der sker evalueringer af støtteordningerne. Det er helt uacceptabelt, at der iværksættes støtteordninger uden en grundig evaluering af, hvorvidt ordningerne fungerer efter hensigten. I lyset af EU-Kommissionens storstilede statsstøttereform er erhvervsstøtten netop et område, der fortjener at få mere og mere fokus.

Vismændene har nogle overvejelser om en hjemmeserviceordning. Det påpeges, at hjemmeserviceordningen modsat marginalskattelettelser målrettet vil forholde sig til problemerne med sort arbejde.

DI finder dette misvisende, da sort arbejde og gør-det-selv-arbejde i høj grad er drevet frem af de høje marginalskatte. Lavere marginalskat er nu en gang den mest effektive vej til at sikre arbejdspladser - også for lavere kvalificerede.

De hidtidige beregninger af selvfinansieringsgrader ved marginalskattelettelser er for unuancerede og for afgrænsede. Derfor hilses det velkomment, at Vismændene påpeger, at også tilskyndelsen til uddannelse mv. bør inddrages i beregninger af selvfinansieringsgrader. DI vil med spænding se frem til, at Vismændene gennemfører sådanne analyser.

### **Trafik, trængsel og infrastruktur**

DI er generelt skeptisk over for roadpricing som middel til at reducere trængsel og miljøbelastninger.

Transportbehov, økonomisk vækst og beskæftigelse er tæt forbundne størrelser. Man bør derfor være meget varsom med at gribe begrænsende ind i transportens omfang. Tilsvarende viser den teknologiske udvikling meget lovende resultater i retning af at begrænse transportens negative miljøeffekter. Initiativer, som understøtter fremme og nyttiggørelse af denne udvikling, udgør bedre svar på de miljøudfordringer, som vi står overfor.

Trafikal mobilitet for personer og gods er et afgørende rammevilkår for virksomhederne og dermed en forudsætning for, at Danmark bliver en vindnation. Hertil hører blandt andet en veludbygget og vedligeholdt trafikal infrastruktur, som gennem anvendelse af moderne IT-teknologi sikrer høj fremkommelighed.

Her bør det nævnes, at selv om efterspørgslen er vokset betydeligt, er kapacitetsudbuddet i form af vejnettet kun vokset med godt 5 pct. siden 1980. Der er behov for politisk vilje til at prioritere midler til vejinfrastrukturområdet. Det gælder ikke mindst i hovedstadsområdet og visse steder på Fyn og i Jylland.

Endvidere skal vi også gøre den europæiske jernbane mere konkurrencedygtig end den er i dag.

### **Behov for velfærdsreformer**

DI deler Vismændenes positive syn på regeringens velfærdsudspil. Forslagene om efterløn, beskæftigelse, uddannelse og integration trækker i den rigtige retning. Men det skal ikke være nogen hemmelighed, at DI helst havde set et udspil med større virkning på arbejdsudbuddet, hvor efterlønnen fjernes helt.

DI deler i høj grad Vismændenes bekymring for, at udspillet bliver udvandet, så vi ender med et resultat der hverken på kort eller lang sigt har tilstrækkelig effekt.

Det er helt afgørende, at der kommer initiativer, der øger arbejdsudbuddet på kort sigt fordi mangel på arbejdskraft er den største trussel mod den fremtidige vækst og velfærd.

Dansk økonomi har et godt udgangspunkt. Det må ikke forspildes.

## **Håndværksrådet**

### **Konjunkturvurdering og den aktuelle økonomiske politik**

Håndværksrådets formand, Poul Ulsøe kunne nikke genkendende til formandskabets beskrivelse af en økonomi med flaskehalse og kapacitetsproblemer. Særligt bygge- og anlægssektoren er meget tæt på kapacitetsgrænsen. Håndværksrådet forventer derfor en mere begrænset fremgang i beskæftigelsen i byggeriet, end formandskabet lægger op til - alene på grund af mangel på kapacitet. Poul Ulsøe forventede dog ikke, at manglen på arbejdskraft ville resultere i kraftigt stigende lønninger.

Presset på arbejdsmarkedet er vokset kraftigt, og den rekordlave ledighed tegner et meget sigende billede af fremtidens udfordringer. Velfærdsforhandlingerne skulle derfor meget gerne resultere i, at vi får øget arbejdsstyrken både på kort og langt sigt. Det er også oplagt, at vi bliver bedre til at finde ledige hænder i vores nabolande. Derfor ser Håndværksrådet gerne Østaftalen afskaffet – eller som minimum fjernet for de brancher, der i øjeblikket står og mangler arbejdskraft.

De afdragsfrie lån er medvirkende til de kraftigt stigende kontantpriser på boliger, som vi har oplevet de sidste år. Håndværksrådet mener, at der er tale om en boble på boligmarkedet. Formanden lagde derfor op til en diskussion af mulighe-



den for at indføre en begrænset adgang til at finansiere køb af bolig med afdragsfrie lån.

### **Erhvervsstøtte på godt og ondt**

Håndværksrådets formand havde tre generelle kommentarer til erhvervsstøtte. For det første støttede han op om en årlig redegørelse og en evalueringspligt af alle støtteordninger. For det andet ønskede han, at de mange støtteordninger samles i få, større puljer med et bredere formål, da dette vil gøre det lettere for mindre og nye virksomheder at overskue støttemulighederne. For det tredje ønskede han en større del af støtten rettet mod de små og nye virksomheder, da disse ikke har de interne kompetencer til at løfte alle udviklingsopgaver. Poul Ulsø fandt det u hensigtsmæssigt at erhvervsfremme som målrettes mod de små og nye virksomheder, der tildeles den mindste støtte, når der til sammenligning anvendes 3 mia. kr. eller 25 gange så mange midler til branchestøtte.

Håndværksrådets formand anbefalede, at der i de cost-benefit-analyser, som formandskabet anbefaler, bliver stillet to krav. For det første skal der være en vurdering af, i hvilket omfang samtlige erhvervsfremmetilbud anvendes af små og nye virksomheder. For det andet skal de se på, hvordan man kan indrette ordninger, så de er attraktive for denne målgruppe.

Formanden påpegede, at skattefradrag til vækstiværksættere efter hans mening er et eksempel på u hensigtsmæssig og konkurrenceforvridende erhvervsstøtte. Støtten kommer i bedste fald for sent - nemlig når virksomheden har overskud - og i værste fald kan den bidrage til, at andre sunde virksomheder får forringet deres konkurrenceevne.

Poul Ulsø takker formandskabet for at have set nærmere på den finske fradragsordning for serviceopgaver i private hjem. Det er Håndværksrådets overbevisning, at denne model - tilpasset de danske forhold - kunne give danskerne de samme gevinster som vores nordiske brødre, nemlig øget beskæftigelse af lavt uddannede og velfærdsforbedringer for store grupper af befolkningen, samtidig med, at der kommer et fald i det sorte arbejde og gør-det-selv aktiviteterne.

Det Økonomiske Råds formandskab har påpeget, at gevinsterne ved en hjemmeserviceordning eller et skattefradrag som i Finland bør holdes op mod gevinsterne af en lettelse af marginalsatterne. Håndværksrådet kunne dog godt have ønsket sig, at formandskabet havde forsøgt sig med denne sammenligning, men opfordrede formandskabet til at medtage det i næste rapport.

## **Trafik**

Håndværksrådets formand mente ikke, at transport i erhvervsmæssig sammenhæng eller pendling til arbejdspladsen skal udvikle sig til et yderligere skatteobjekt. Særligt i den nuværende situation med et stramt arbejdsmarked må målet være at opnå den maksimale mobilitet af arbejdsstyrken. Øget bilbeskatning vil reducere mobiliteten og dermed arbejdsstyrken.

Trængslen i de større byer medfører dyr spildtid – også for Håndværksrådets medlemmer. En kørselsafgift, der har til formål at mindske trængslen, vil derfor umiddelbart lyde tillokkende, hvis spildtiden kan reduceres markant. På baggrund af formandskabets beregning mente Poul Ulsø dog ikke, at tiden er moden til kørselsafgifter endnu. Formanden gav udtryk for, vi gør klogt i at vente nogle år endnu, til vi har bedre teknologi til rådighed. Til den tid kan vi så overveje, om der skal ske en total omlægning af den samlede bilbeskatning.

## **Landbrugsraadet**

### **Konjunkturvurdering og den aktuelle økonomiske situation**

*Stigende lønpres er skadeligt for økonomien*

Diskussionsoplægget tegner et billede af dansk økonomi i højkonjunktur, som er tæt på overophedning. Oplægget peger på flere forhold som kan vende den positive udvikling dansk økonomi har været i de seneste år. Den akutte mangel på arbejdskraft ser ud til kun at blive forstærket i prognoseperioden. Landbrugsraadet ser med stor bekymring på den manglende arbejdskraft og et deraf forøget lønpres, der i særlig grad er med til at forringe de eksportorienterede erhvervs konkurrenceevne. Et lønpres som ifølge diskussionsoplægget kun holdes i ave af virksomhedernes øgede muligheder for at outsource produktion. Det er trist at produktion der ellers var levedygtig i Danmark, flyttes, som følge af manglende evne til at sikre et større udbud af arbejdskraft.

*Østarbejderaftalen skal afskaffes*

Landbrugsraadet støtter derfor fuldt ud formandskabets anbefaling om ikke at forlænge østarbejderaftalen yderligere. Om blot 3 år, vil det under alle omstændigheder ikke være muligt at give arbejdstager fra østlandene ringere muligheder for at søge arbejde i EU end andre EU-borgere. I lyset af den i øjeblikket tiltagende mangel på arbejdskraft er der kun gode argumenter for ikke at udsætte det frie arbejdsmarked længere. Ordningen burde være afskaffet.

*Vigtigt at de private virksomheder ikke skal konkurrere med stigende offentlig efterspørgsel*

Oplægget peger på, at det ikke har været muligt for regeringen at holde de offentlige udgifter på det af regeringen ønsket niveau. Et øget offentligt forbrug er særligt problematisk i en tid, hvor økonomien er tæt på kapacitetsgrænsen. Øget offentligt forbrug og investeringer vil gøre situationen på arbejdsmarkedet værre. En mulig risiko i den forbindelse er den kommende kommunalreform, hvor 2 forskellige kommuner med forskelligt serviceniveau nødvendigvis skal lande på et gennemsnitligt serviceniveau i den nye storkommune for at holde de kommunale udgifter i ro. Det kan selvsagt blive vanskeligt at foretage forringelser i en række kommuner, hvor i mod serviceforbedringer ofte går noget lettere. Der foreligger derfor en stor opgave for regeringen i at sikre, at den offentlige udgiftspolitik ikke forværrer situationen på det danske arbejdsmarked.

*Efterlønnen bør fjernes*

Regeringen har i sit velfærdsudspil fremlagt forslag til væsentlige og nyttige reformer der vil tilpasse dansk økonomi til en verden med stigende globalisering. Landbrugsraadet er dog helt enig med formandskabet i, at efterlønnen på sigt helt skal afskaffes, da der med den kommende befolknings sammensætning ikke er nogen argumenter for støtte til at arbejdsduelige personer kan vælge en tidlig tilbagetrækning fra arbejdsmarkedet – tværtimod.

*Sænkning af marginalskat på arbejde nødvendig*

Ligeledes mener Landbrugsraadet også at der er behov for en omlægning af skattesystemet, så marginalsatten på arbejdskraft sænkes for især den store mellemindkomstgruppe på arbejdsmarkedet der i dag, med helt almindelige faglærte jobs, betaler topskat.

*Interessante betragtninger om konjunkturgevinster*

Diskussionsoplæggets beskrivelse af de uheldige erfaringer fra Holland med en for ekspansiv finanspolitik, hvor ekstraordinære indtægter blev anvendt til skattelettelser, er interessante. Ligeledes virker forslaget om en oliefond interessant som et budgetdisciplineringsværktøj. Men umiddelbart man kan jo opnå den samme effekt hvis regeringen anvender provenuet fra nordsøolien til nedbringelse af statens gæld.

## **Erhvervsstøtte**

*Enig i behovet for gennemsigtighed*

Landbrugsraadet deler overordnet diskussionsoplæggets vurdering af, at erhvervsstøtte bør være gennemsigtig i dens tildeling, så der sikres en løbende parlamentarisk kontrol med støtteordninger.

### *Vigtigt at sikre virksomhedernes konkurrenceevne*

Der findes både argumenter for og imod erhvervsstøtte. Overordnet bør de enkelte erhvervs evne til fastholdelse af international konkurrenceevne være centralt i vurdering af erhvervsstøtteordninger. En række erhverv er udsat for international konkurrence. Det er derfor afgørende, at disse erhverv ikke unødigt udsættes for konkurrenceforvridende omkostninger. Det handelspolitiske samarbejde i både EU og WTO har i stigende grad været med til at sikre både markedsadgang og fair handelsbetingelser.

### *Nationale særbyrder kræver kompensation*

På nogle områder – for eksempel inden for fødevarerikkerheds- og miljøområdet – har Danmark valgt at gå væsentligt videre end EU's krav til virksomhederne. Det forringer uundgåeligt konkurrenceevne med mindre, der kompenseres herfor. En del af de ordninger der omtales i diskussionsoplægget som erhvervsstøtte er af den karakter. Man kan derfor spørge om der egentlig er tale om en ”støtte”, da det egentlig blot er kompensation for levering af velfærdsgoder, som markedet i flere tilfælde ikke vil honorere.

### *Et oplyst beslutningsgrundlag er relevant*

Landbrugsraadet finder det umiddelbart fornuftigt, at der fremover foretages en Cost-benefit-analyse i forbindelse med politisk beslutningsstagnation inden for nye erhvervsstøtteområder.

## **Trafik, trængsel og infrastruktur**

### *Relevant problem*

Landbrugsraadet finder diskussionsoplæggets analyse omhandlende ”Trafik, trængsel og infrastruktur” særdeles relevant, da trafikproblemer er af stigende betydning og en særdeles omkostningstung del af erhvervet.

### *Kritisk at modulvogntog helt er udeladt af analysen*

Men, Landbrugsraadet, savner helt analysen af indførslen af modulvogntog som løsning på de trafikale trængselsproblemer affødt af erhvervenes godstransport. Modulvogntog vil på en omkostningsbevis måde lette de trafikale trængsler på de større transportruter ved at sikre større fragtmængder på større lastvogntog. Tilpasning af vejnettet til modulvogntog skønnes at repræsentere lave udgifter, og anlægsarbejderne kan gennemføres på relativ kort tid. Det er derfor trist at diskussionsoplægget ikke behandler det emne i lighed med de øvrige politikforslag.

### *Vigtigt med et internationalt perspektiv på reguleringen af erhvervstrafikken*

For erhvervenes godstransport gælder således, at der allerede omkostningsminimeres til fulde. Øgede skatter og afgifter, herunder vejbenyttelsesafgifter, har

derfor forskellige adfærdsregulerende virkninger i forhold til persontransport og erhvervstransport – dette bør diskussionsoplægget tage mere hensyn til i sine analyser og anbefalinger. Øgede danske skatter og afgifter vil således være væsentligt konkurrenceforvridende for danske virksomheder, og vil kunne medføre øget udflagning. Omvendt er det naturligvis et problem at en række lande anvender det danske vejnet til transit af vare uden at betale for den slitage det giver, mens danske eksportører må betale for anvendelsen af enkelte andre landes vejnet. Reguleringen af trafikken på de store transportruter bør derfor ses i et internationalt perspektiv, hvor der behov for en langt større samordning af trafikpolitikken i EU.

#### *Persontrafik kan godt reguleres med afgifter*

Skatte og afgiftsforøgelse, herunder vejbenyttelsesafgifter, kan være en fornuftig regulering af navnlig persontrafikken – men sådanne tiltag, bør altid følges op med infrastrukturelle investeringer.

#### *Trafik omkostninger kan være en barriere for beskæftigelsen i tyndt befolkede områder*

Endvidere bør DØR også nuancere sine anbefalinger for så vidt angår persontrafikken. Tiltag, der gør det dyrere at komme til arbejde – navnlig for pendlere i geografisk tyndt befolkede områder – udgør en ekstra barriere for de mange der stadig er sat udenfor arbejdsmarkedet. Landbrugsraadet mener, at det skal gøres attraktivt – og lettere – at søge arbejde, selv arbejde der ligger langt fra ens egen bopæl.

## **Erhvervsorganisationen HTSI**

### **Konjunkturvurdering**

HTSI deler i vid udstrækning formandskabets konjunkturvurdering. Dansk økonomi befinder sig i en økonomisk gunstig periode. I modsætning til tidligere tiders problemer knyttet til en svag efterspørgsel, er det nu udbudssiden som lægger den største begrænsning på aktiviteten. For at sikre den gunstige udvikling, er den største udfordring nu og her at øge arbejdsudbuddet gennem en vifte af reformer.

HTSI beklager ligesom formandskabet, at Østarbejderaftalen er blevet forlænget i yderligere tre år. En afskaffelse ville have bidraget til at øge arbejdsudbuddet og reducere risikoen for en overophedning af dansk økonomi. Set i lyset af de politiske realiteter er det vigtigt at sikre en bedre udnyttelse af den ledige arbejdskraft i Sydsverige, hvor ledigheden er ca. dobbelt så stor som på Sjælland.

Hvad velfærdsreformer angår, deler vi også formandskabets vurderinger af en lang række områder i regeringens udspil til velfærdsreform. Men der er behov for reformer der virker "her og nu" og ikke om 15 år, som de reformforslag der lægges op til i forbindelse med de igangværende velfærdsforhandlinger.

Dog er HTSI fortsat skeptisk overfor anbefalingen om at ophæve skattestoppet. Skattestoppet bidrager til at sikre en mere effektiv udnyttelse af de eksisterende ressourcer, herunder en diskussion af prioriteringer.

HTSI er helt enig i formandskabets syn på aktivering, hvor der tydeligt skelnes mellem opkvalificering og test af om den ledige reelt står til rådighed for arbejdsmarkedet. Vi mener, at det er relevant at tage fat om begge elementer men vi frygter, at der mangler politisk vilje til at stramme rådighedsreglerne.

HTSI har stor sympati for tanken om en oliefond, hvor de ekstraordinære indtægter fra Nordsøen eller provenu fra salg af statslige selskaber mv. tilgår. Ikke mindst fordi den er tiltalende fordelingspolitisk på tværs af generationer. Den store udfordring bliver dog på længere sigt at sikre fondens formue mod ekstraordinære indgreb fra politisk side jf. diskussionerne om den norske oliefond.

### **Erhvervsstøtte på godt og ondt**

Opgørelsen over erhvervsstøtte er meget velkommen. Det er beklageligt, at det statistiske grundlag ikke er bedre og illustrerer behovet for en systemiseret årlig redegørelse over omfanget af erhvervsstøtte. Definitionen af erhvervstilskud skal muligvis justeres, men formandskabets anbefaling af deciderede cost-benefit analyser af alle former for erhvervstilskud er glimrende. Det viser erfaringerne med støtte til skibsværfterne og Rådets tidligere kortlægning af tilskud til vindmølleindustrien.

Rådets overvejelser om en eventuel genindførelse af hjemmeserviceordningen, bl.a. begrundet i bedre beskæftigelsesmuligheder for en del af arbejdsstyrken med begrænsede kvalifikationer, kræver nærmere undersøgelser. HTSI er også umiddelbart positiv overfor forslaget, hvis det kan dokumenteres, at den samfundsøkonomiske gevinst vil overstige effekterne af f.eks. generelle skattelettelser.

### **Trafik, trængsel og infrastruktur**

HTSI vil gerne rose formandskabet for at have taget hul på spørgsmålet om trafik, trængsel og infrastruktur. Vi noterer os, at Rådet er tvivlende overfor hvorvidt der er en samlet gevinst ved en betalingsring i København - især på kort sigt. Det bliver i analysen ligeledes fastslået, at et roadpricing system på kort sigt er for dyrt at etablere og drive i forhold til gevinsten, men at det på længere sigt

vil vise sig mere attraktivt (dvs. vil give større gevinster og færre ulemper) end en betalingsring.

HTSI anbefaler, at der på den baggrund, i dialog med transporterhvervet, bliver igangsat et grundigt arbejde med at analysere et eventuelt fremtidig roadpricing-system.

HTSI er uenig i formandskabets konklusioner i spørgsmålet om en betalingsring. At der er store administrative omkostninger ved en betalingsring kan aldrig være et argument i sig selv for at indføre ekstra høje afgifter. I London går mere end 50 pct. af provenuet til driftsomkostningerne alene.

I rådets analyse konkluderes, at transporten af mennesker og gods er fortsat stigende. For så vidt angår vare- og godstransport er det dog meget vigtigt at notere, at væksten er markant størst i internationale transporter og dernæst i de længere transporter indenlands i Danmark mellem Øst- og Vestdanmark. Vare- og gods-transport og -trafik har været og er stagnerende i byområder og på det lokale vejnet. Når trafikvæksten er stigende i og omkring de store byer i Danmark skyldes det mere trafik med personbiler og til dels også varebiler, men altså ikke lastbiler. Da motorring 3 omkring København også er en international rute, er der dog her en betydelig vækst i lastbiltrafikken.

Det konkluderes også, at transportsektorens andel af den danske CO<sub>2</sub>-udledning er voksende. HTSI vil imidlertid påpege, at den vækst særligt er drevet af vækst i personbils- og varebiltrafikken, samt væksten i den international godstransport herunder ikke mindst de oversøiske transporter med skib. Den globale arbejdsdeling og samhandel har effektiviseret den globale vareproduktion, og gjort det muligt for dansk industri at opnå store energibesparelser på produktion i Danmark. Forudsætningen har været øget godstransport, og deraf øget CO<sub>2</sub>-udledning fra godstransport.

HTSI er skeptisk overfor Rådets syn på transporterhvervet som en god skattebase, der kan udvides yderligere. Af hensyn til konkurrenceevne og risikoen for grænsehandel, fraråder HTSI at øge beskatningen af godstransport gennem højere brændstof- eller ejeromkostninger.

En vejbenyttelsesafgift, der betales af både udenlandske og indenlandske brugere af de danske veje har imidlertid ikke disse ulemper og kan derfor overvejes. En sådan vejbenyttelsesafgift findes dog allerede for lastbiler i Danmark (siden 1995) - og afgiften er da også kort nævnt i diskussionsoplægget. Transporterhvervet støttede i sin tid indførelse af vejbenyttelsesafgiften, da den netop også

omfatter udenlandske lastbiler, og da andre afgifter samtidig blev reduceret eller fjernet.

## **Dansk Handel og Service**

### **Konjunkturvurderingen**

Dansk Handel & Service deler formandskabets optimistiske vurdering af udviklingen i den danske økonomi, ikke mindst vurderingen af den indenlandske efterspørgsel.

Der er imidlertid ingen tvivl om, at økonomien balancerer på kapacitetsgrænsen, hvor især presset på arbejdsmarkedet kan true opsvingets holdbarhed. Med disse kortsigtede konjunkturrelle problemer får vi nu en forsmag på de mere langsigtede strukturelle udfordringer, som den danske økonomi kommer til at stå over for som følge af den demografiske udvikling.

Det er derfor afgørende, at man fra politisk side tager udfordringerne alvorligt og igangsætter de nødvendige reformer. Regeringens oplæg til en velfærdsreform stiller en række af de rigtige løsninger i udsigt, om end ambitionsniveauet burde have været højere på enkelte områder. Det gælder bl.a. efterlønnen, som burde afskaffes helt, og dagpengeområdet, hvor dagpengeperioden burde halveres samtidig med indførelsen af et skråt ydelsesloft.

### **Erhvervsstøtte på godt og ondt**

Hovedreglen i erhvervspolitikken bør være, at det aldrig må være en samfundsopgave at understøtte specifikke erhverv, der ikke kan klare sig selv.

Erhvervsstøtten er imidlertid en vigtig del af erhvervspolitikken i dag, og det er derfor afgørende at have et overblik over ordningerne. Det er vigtigt at være opmærksom på, at erhvervsstøtten ikke kun findes i den del af erhvervspolitikken, som i dag håndteres under Økonomi- og Erhvervsministeriet, men også i skattepolitikken, kulturpolitikken, arbejdsmarkedspolitikken, mv.

Dansk Handel & Service har i årevis efterlyst opgørelser over erhvervsstøttens omfang på brancher og analyser af sammenhængen mellem støtte og værdiskabelse. Formandskabet har imidlertid valgt en snæver fortolkning af erhvervsstøtten, hvilket forsimples billedet. Alligevel vil Dansk Handel & Service kvittere for forsøget på at skabe et overblik og give anvisningerne til, hvordan ordningerne kan evalueres.



Underlagt de omtalte begrænsninger giver opgørelserne et godt overblik over, hvilke brancher der modtager støtte. Det er bl.a. slående, at servicesektoren, som udgør ca. 2/3 af det private erhvervsliv, tildeles under 1/5 af den direkte støtte til brancherne.

Ser man på såvel den direkte støtte som skatteudgifterne er hovedkonklusionen, at branchestøtten især gives til landbruget og den finansielle sektor. Set i lyset af hvilke sektorer, der i særlig grad trækker væksten i økonomien, hvilke erhverv vi skal leve af på længere sigt, og konkurrencesituationen i erhvervslivet, tydeliggøres behovet for yderligere statistik over støttens fordeling og analyser af dens betydning.

Energistøtten er godt eksempel på skævvridningen af støttemidlerne. Formålet med energistøtten – og heriblandt refusionen af CO<sub>2</sub>-afgiften – skal både være at mindske forbruget af energi i alle brancher, samt at kompensere de brancher, der ikke kan undgå at blive belastet af høje energiudgifter. Servicesektorens manglende andel af denne støtte viser, at ordningerne ikke administreres efter dette formål i dag.

Hovedreglen skal være, at anvendelsen af erhvervsstøtte minimeres i en velfungerende markedsøkonomi. Men netop fordi vores markeder på flere områder ikke er effektive nok på grund af eksistensen af offentlige goder, eksternaliteter, mangel på information mv., kommer man ikke uden om, at en sikring af de mest værdiskabende løsninger for samfundsøkonomien nødvendiggør politisk indblanding.

Det er imidlertid vigtigt, at ordningerne analyseres løbende, således at støtten ikke fastholdes for lang tid med det resultat, at ressourceindsatsen ikke længere optimeres ud fra et samfundsmæssigt perspektiv. Det betyder ofte, at støtteordninger kun bør anvendes i opstartsfasen. Dansk Handel & Service er således enig med formandskabet i, at det er fornuftigt med støttende elementer i iværksætterpolitikken, ligesom at offentlig støtte til etableringen af erhvervsklynger kan have positive effekter.

Tilsvarende finder Dansk Handel & Service det fornuftigt at analysere effekten af en eventuel udvidelse af hjemmeserviceordningen. Erfaringerne viser, at ordningen både har formålet at reducere det sorte arbejde, samtidig med at den har haft gavnlige effekter i forhold til arbejdsmarkedet, familien og det sociale område, herunder integrationen.

## **Trafik, trængsel og infrastrukturer**

Dansk Handel & Service vil kraftigt advare mod anbefalingerne af både betalingsringe og roadpricing med det sigte at nedbringe trafikmængden til storbyerne. En afgift på trafikken til byen vil direkte ramme erhvervslivet i byerne på to afgørende områder:

For det første vil det reducere den fysiske kundestrøm til virksomhederne, hvilket især vil ramme store dele af servicesektoren, som f.eks. advokater, revisorer, detailhandel mv., hvor kundernes fysiske tilstedeværelse er vigtig.

For det andet vil det skabe en barriere i forhold til at tiltrække arbejdskraft til virksomhederne. Især når man ser på København, vil det forstærke det problem, der følger af de høje priser på ejerboliger, som tvinger folk til at bosætte sig langt fra byen og derved byens arbejdspladser.

Samlet vil en afgift på trafikken til byerne indebære en alvorlig konkurrenceforvridning mellem virksomhederne i byerne og virksomhederne i oplandet, heriblandt centrene uden for bymidterne. Derved vil det medvirke til at forringe bymidternes konkurrencevilkår på et tidspunkt, hvor bymidterne og de lokale erhvervsmiljøer i forvejen er pressede.

Det er derfor nødvendigt at søge andre løsninger på problemerne med den voldsomme trafik i byerne. Det primære må være et sikre en god logistik og Dansk Handel & Service foreslår, at der sættes ind på tre fronter:

- Investeringer i en bedre infrastruktur
- Begrænsninger for kørsel med tung trafik i myldretiden
- Investeringer i bedre P-muligheder

## **Finansrådet**

Finansrådet er overordnet enig i formandskabets vurdering af dansk og international økonomi, om end vi finder skønnet på udviklingen i betalingsbalancen en smule pessimistisk. Som formandskabet dog også gør opmærksom på, knytter der sig i den forbindelse væsentlig usikkerhed til økonomiens formåen tæt på kapacitetsgrænsen.

Finansrådet deler formandskabets vurdering af et arbejdsmarked, der er tæt på kapacitetsgrænsen. Med mindre der gennemføres en række reformer synes risikoen for overophedning at være overhængende. Finansrådet er derfor også enige med Formandskabet i, at Østarbejderaftalen ikke burde være forlænget. Tilsvarende bør de forslag til arbejdsmarkedsreformer, der ligger i regeringens vel-

færdsudspil gennemføres hurtigst muligt. Ophævelse af særregler for ældre ledige, justering af rådighedsregler, øget aktiveringsindsats mv. er alle tiltag, der kan virke på kort sigt. Tilsvarende bør en effektiv green-card ordning introduceres hurtigst muligt. På længere sigt er afskaffelse af efterløn og højere pensionsalder åbenlyst rigtige tiltag. Tiltag, som bør gennemføres hurtigere, end der er lagt op til i de politiske forhandlinger.

For så vidt angår de offentlige udgifter, er Finansrådet enig i, at finanspolitikken under den nuværende konjunktursituation ikke bør lægge yderligere pres på økonomien. I den forbindelse understreger Finansrådet betydningen af, at de nye kommuner og regioners økonomier holdes i stramme tøjler. Det skal erindres, at det nært forestående velfærdsforlig vil indeholde initiativer, der vil lægge yderligere pres på de offentlige udgifter. Sporene fra de seneste års merforbrug skræmmer – og der er derfor behov for forstærkede initiativer. Samlet tegner der sig en situation, der sjældent har stillet større krav til den offentlige budgetdisciplin.

Manglende budgetdisciplin kan efter Finansrådets opfattelse næppe afhjælpes med fx en oliefond. Er budgetdisciplinen reelt ikke til stede, vil en oliefond ikke kunne rette op herpå.

Formandskabet fremhæver endnu engang behovet for ændringer af skattesystemet, herunder større boligbeskatning. Finansrådet finder principielt overvejelserne relevante i lyset af behovet for en lavere beskatning af arbejdsindkomst. Man bør dog mane til forsigtighed i en situation, hvor boligpriserne ligger på et højt niveau, og hvor der er udsigt til stigende renter. Selv mindre fremtidige ændringer af boligbeskatningen vil kunne påvirke boligmarkedet i dag.

Generelt finder Finansrådet kapitlet om erhvervsstøtte interessant og relevant. Finansrådet er enige med formandskabet i, at målrettet erhvervsstøtte altid bør være velbegrundet, og at større anvendelse af cost-benefit analyser vil være formålstjenlig.

Som udgangspunkt bør fokus være rettet mod forbedring af de generelle rammevilkår. Lavere beskatning af arbejdsindkomst, administrative lettelser, generel rådgivning og vejledning til iværksættere mv. bør så vidt muligt prioriteres over tiltag, der er målrettet enkelte erhverv eller grupper. Tiltag, der i mange tilfælde bærer præg af at være lappeløsninger.

Finansrådet finder dog rapportens fremstilling af den indirekte erhvervsstøtte til den finansielle sektor gennem skattebegunstigelser for uklare. Det fremgår af rapporten, at momsfritagelsen af finansielle ydelser medfører en skatteudgift på

2,535 mia. kr. i 2006, hvilket må antages at være et netttotal efter sektorens betaling af lønsumsafgift, der ikke nævnes i rapporten.

Skatteministeriet har imidlertid set på konsekvenserne af moms på finansielle tjenesteydelser inden for rammerne af de nuværende regler, og når frem til, "at en indførelse af mulighed for, at producenterne af finansielle ydelser selv kan vælge mellem moms og lønsumsafgift, samlet set vil medføre et provenutab". En nærmere begrundelse herfor findes i Skatteministeriets svar til Folketingets Skatteudvalg, folketingsår 2005/2006, alm. del - bilag 108.

Skatteministeriets svar står i kontrast til formandskabets vurdering. Det er således tvivlsomt, at der skulle være tale om en skattemæssig begunstiggelse.

Det skal under alle omstændigheder understreges, at momsreglerne er EU-harmoniserede, hvorfor ændringer vil skulle finde sted i EU-regi. Der er Finansrådet bekendt intet land, der har pålagt finansielle ydelser moms.

Og her ligger i virkeligheden Finansrådets største anke mod Formandskabets gennemgang af erhvervsstøtteområdet. Det er helt afgørende for danske virksomhedernes konkurrenceevne, at konkurrencen med udenlandske virksomheder foregår på lige vilkår. Ikke mindst i den finansielle sektor, hvor den kapitalintensive produktion gør det nemt at flytte produktionen til udlandet. Her nytter det ikke kun at forholde sig til en teoretisk optimal ressourceallokering, der tilsiger ensartet skattemæssig behandling af aktiviteter, produktionsfaktorer og færdigvarer inden for landets grænser.

Situationen er i dag den, at den finansielle sektor i Danmark er stillet ulige i konkurrencen med udenlandske institutter. Den danske lønsumsafgift er en særskat, som betyder, at sektoren er beskattet hårdere end i andre lande. Lønsumsafgiften forventes i 2006 at beløbe sig til 3.021 mia. kr. for den finansielle sektor alene.

For så vidt angår Formandskabets opfordring til, at Økonomi- og Erhvervsministeriet årligt udarbejder en redegørelse, der skal belyse erhvervsstøttens omfang statistisk, så er større gennemsigtighed og øget information som udgangspunkt svært at sige nej til. Man burde måske dog følge formandskabets eget forslag og underkaste forslaget en cost-benefit analyse med henblik på at afdække, hvorvidt værdien af den større information står mål med omkostningerne herved. Alternativet kunne være at revurdere de eksisterende ordninger fx hvert 5. år.

Slutteligt skal det præciseres, at der ikke som formandskabet anfører, er tale om høj grad af egenbetaling for sektorens betaling af tilsyn. Der er tale om fuld egenbetaling – hvis ikke mere.

## **Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd**

### **Økonomi og velfærdsreform**

FTF er enig i, at der er behov for reformer, der fremtidssikrer velfærdssamfundet. Investeringer i uddannelse over en bred front, forskning og udvikling er nødvendige tiltag for at ruste såvel den offentlige som den private sektor til fremtidens udfordringer. Herudover må der sikres en finansiering af serviceydelserne til børn, unge og ældre med en kvalitet, vi kan være bekendt, når man tager i betragtning, at Danmark også fremover vil være blandt de rigeste lande i verden.

### **Offentlige finanser**

FTF mener, det vil være naturligt, at en begrænset del af de ekstraordinære overskud i 2004 og 2005, anvendes til de ekstraordinære udgifter, som fx kommunalreformen. Det fremstår med budgetterne for 2006 nu mere og mere tydeligt, at kommuner og regioner har betydelige udgifter til implementeringen af struktur- og opgavereformen og FTF finder det naivt at tro, at disse problemer er overstået inden 2007-budgetterne. Så for at undgå, at kommuner og regioner tvinges til at forringe service og kvalitetsniveau, bør en del af de ekstraordinære indtægter anvendes til implementeringen af reformen.

### **Beskæftigelsen**

FTF er enig i, at grundlaget for fremtidens velfærdssamfund er et højt beskæftigelsesniveau. Selv om Danmark allerede i dag hører til de lande, der har den allerhøjeste erhvervsdeltagelse, bør det gennem en offensiv beskæftigelsesstrategi sikres, at så mange som muligt opnår og fastholder beskæftigelse gennem hele arbejdslivet.

FTF mener i det lys, at regeringens velfærdsudspil i alt for ringe grad tager hånd om de udstødningsmekanismer, der i dag betyder, at alt for mange ufrivilligt må forlade arbejdsmarkedet. Et dårligt psykisk og fysisk arbejdsmiljø, de ældre lediges udsatte situation på arbejdsmarkedet, virksomhedernes manglende initiativer i forhold til at fastholde den ældre arbejdskraft, bedre integration er blandt de faktorer, som det er helt nødvendigt at få gjort noget ved, hvis vi skal øge beskæftigelsen. De politiske forhandlinger, der forhåbentligt vil resultere i et bredt forlig, bør klart adressere disse beskæftigelsespolitiske udfordringer. FTF er derfor heller ikke enig i, at ophævelsen af særreglerne for ældre automatisk og på det korte sigt vil øge de ældres beskæftigelse. Tværtimod er der behov for en mere aktiv politik i forhold til de ældres beskæftigelsessituation.

Derfor er ændringer i efterlønsordningen efter FTF's opfattelse ikke den afgørende faktor i bestræbelserne på at øge arbejdsudbud og beskæftigelse. Bliver der i forhandlingerne politisk enighed om at ændre den nuværende efterlønsordning,

bør dette ske, så efterlønsordningen bevares som en mulighed for alle forsikrede. Både Velfærdscommissionens og Det Økonomiske Råds analyser viser, at det ikke giver mening at lade adgangen til efterløn være bestemt af f.eks. antal år på arbejdsmarkedet eller uddannelsesniveau.

De nuværende reformovervejelser foregår af flere gode grunde i et meget langt tidsperspektiv. Efter FTF's opfattelse vil det imidlertid - ikke mindst set i lyset af den nuværende konjunktursituation – give god mening at prioritere tiltag, der også på kort sigt kan bidrage til at øge arbejdsudbuddet. FTF har her peget på de muligheder, der ligger i allerede nu at gøre efterlønsordningen reelt fleksibel, så den fremmer en mere gradvis tilbagetrækning. Der er blandt de beskæftigede et stort ønske om en mere fleksibel tilbagetrækning, og dermed et stort potentiale for ad den vej at øge arbejdsudbuddet

FTF er helt enig med formandskabet i, at aktivering er et vigtigt element i arbejdsmarkedspolitikken. Herunder også, at aktivering både har opkvalificering og rådighedstest som formål. Det er imidlertid helt afgørende, at aktiveringspolitikken indrettes således, at der er en balance mellem de to formål. Det nuværende aktiveringsregime fokuserer i alt for høj grad på aktiveringens skræmmeeffekt og i alt for ringe grad på at afhjælpe de barrierer, de ledige har i forhold til arbejdsmarkedet. FTF er derfor enig i, at en tidlig afklaring af behovet for opkvalificering og efterfølgende muligheder for at igangsætte relevant og målrettet uddannelse er en nødvendig del af arbejdsmarkedspolitikken. Dette bør efter FTF's opfattelse også være et helt centralt tema i velfærdsdrøftelserne.

### **Østarbejderaftalen**

Formandskabet peger på, at forlængelsen af østarbejderaftalen ikke er hensigtsmæssig i en situation, hvor der er risiko for overophedning af økonomien som følge af mangel på arbejdskraft. FTF mener, at man med de lempelser, der er indbygget i forlængelsen, har rigelig mulighed for at gøre brug af arbejdskraft fra de nye medlemsstater i Østeuropa. Det kan ikke være nogen hindring, at overenskomsterne skal overholdes.

### **Ekstraordinære indtægter og udgifter/oliefond**

Formandskabet peger i oplægget på, at de ekstraordinære indtægter fra Nordsøen bør hensættes i en fond, således at de ikke kun kommer nuværende generationer til gavn. Overskuddene fra ressourcerne i Nordsøen bør efter FTF's opfattelse først og fremmest bruges til investeringer i forskning og uddannelse samt hurtigere afdragelse på den offentlige gæld. Det vil lette det offentlige finansieringsbehov, til glæde for fremtidige generationer.

FTF mener, der er brug for, at politikerne lever op til deres ansvar i forhold til den økonomiske prioritering, så overskuddene ikke bruges til at købe vælgere med permanente skattelettelser for midlertidige midler, der nok kan være rare for den enkelte på kort sigt, men bidrager til at undergrave økonomien på længere sigt. Det er efter FTF's opfattelse ren psykologi, om pengene sættes i en fond samtidig med vi har gæld, eller en fond først etableres, når gælden er betalt.

### **Erhvervsstøtte**

FTF kvitterer for bidraget til at styrke statistikdækningen på området og er enig i, at der er behov for at styrke det metodiske grundlag for at vurdere erhvervspolitikken.

FTF kan tilslutte sig Formandskabets betragtninger om, at de centrale elementer i støtten til iværksættere fortsat bør være rådgivning og vejledning samt reduktion af administrative byrder. FTF er enig i de beskrevne problemer med en skatterabat til vækstiværksættere og mener, at iværksættere og nye virksomheders finansieringsbehov adresseres bedre ved at skabe rammer, der kan bidrage til at sikre tilstedeværelse af tilstrækkelig risikovillig kapital.

FTF er enige i, at modtagere af erhvervsstøtte, herunder støtte til anvendelsesorienteret forskning, skal forpligtes til at give relevante oplysninger, der gør det muligt efterfølgende at evaluere den samfundsøkonomiske gevinst af tilskuddene.

FTF mener ikke, at hjemmeserviceordningen bør udvides. I den nuværende situation med stort arbejdskraftbehov bør der ikke skabes yderligere behov for arbejdskraft i produktion af ekstra service til de velstillede. FTF mener i stedet, at ressourcerne skal bruges til at løse dokumenterede behov på velfærdsområder som daginstitutioner, skoler og plejehjem.

FTF kan tilslutte sig Formandskabets anbefalinger om, at erhvervsstøtte bør baseres på samfundsøkonomiske analyser af fordele og ulemper ved den enkelte støt-teordning.

## **Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (AERådet)**

### **Konjunkturvurdering og aktuel økonomisk politik**

AERådet deler overordnet set Formandskabets vurdering af den økonomiske udvikling, nemlig at vi i år vil få vækst over "normalen", hvorefter økonomien vil bevæge sig ned på mere langsigtede vækstrater. AERådet stiller sig imidlertid skeptisk overfor, om udviklingen i det private forbrug og især i boliginvestering-

gerne kan fortsætte med de takter, der anføres i prognosen, herunder mener AERådet, at der "høvles" lige lovligt meget af overskuddet på betalingsbalancen.

AERådet er enig i, at der med det ventede konjunkturbillede er en risiko for uholdbare lønstigninger med overophedning af dansk økonomi til følge. Omvendt må man også være villig til at tage en større risiko, hvis man vil have flyttet svagere grupper ind på arbejdsmarkedet samt holde længere tid på dem, der er på arbejdsmarkedet.

AERådet er ikke enig i Formandskabets udlægning omkring regeringens velfærdsudspil: At ændringer vil kræve besparelser på andre områder. Velfærdsudspillet er med regeringens egne forudsætninger overfinansieret med ½ pct. af BNP, svarende til 8 mia. kr. En efterlønsalder på 62 år kan altså finansieres indenfor en holdbar ramme.

AERådet er helt enig i Formandskabets syn på skattepolitikken: At skattestoppets nominal princip bør ophæves, at skatten bør omlægges, så skatten på arbejdsindkomst kan reduceres, og at der er problemer omkring den stigende udbredelse af skattefrie frynsegoder og den stigende udnyttelse af asymmetrierne i kapitalbeskatningen ved optagelse af lån som indskydes på pensionsordninger. Der kunne passende lægges loft på pensionsindbetalingerne.

### **Erhvervsstøtte på godt og ondt**

AERådet finder det meget positivt, at der sættes fokus på den selektive erhvervsstøtte, herunder at Formandskabet forsøger at kaste lys på et meget dårligt statistikbelyst område. Det er således også AERådets håb, at Formandskabets arbejde vil anspore centrale aktører til i fællesskab at fastlægge en definition af erhvervsstøtte, og at der herefter sker en systematisk statistikopbygning, herunder også ift. erhvervsrettede skattetilskud. Generelt er AERådet enig med Formandskabet i, at erhvervsstøtteordningerne mere systematisk bør underkastes en samfundsøkonomisk vurdering.

Formandskabets analyse viser, at den direkte erhvervsstøtte er faldet, hvilket umiddelbart vurderes at være positivt og i overensstemmelse med de mangeårige politiske målsætninger om at reducere de direkte tilskud til virksomhederne og i stedet lægge vægten på at forbedre de generelle rammebetingelser. Den sektormæssige fordeling af erhvervsstøttemidlerne giver anledning til at stille spørgsmål ved, om den nuværende fordeling af erhvervsstøttemidlerne er hensigtsmæssig og i overensstemmelse med disse erhvervs andel af og betydning for dansk økonomi anno 2006.



AERådet kan ikke umiddelbart støtte Formandskabets forslag om at udvide den nuværende hjemmeserviceordning. Det skyldes bl.a. den aktuelle beskæftigelses-situation, hjemmeservicevirksomhederne generelt dårlige løn- og arbejdsvilkår, og at hjemmeservice især købes af de rigeste (fordelingsmæssig skæv anvendelse). AERådet mener heller ikke, at regeringen har præsenteret analyser, der retfærdiggør regeringens foreslåede skattetilskud på 100.000 i 3 år til vækstiværks-ættervirksomheder.

AERådet mener, at Formandskabets analyser og markante konklusioner vedrørende skattebegunstigelserne til rederierhvervet bør give anledning til at nedsætte en ekspertgruppe, der skal gennemføre en tilbunds-gående samfundsøkonomisk evaluering af dette område, herunder den nuværende skattefrihed til danske søfolk og den lempelige kapitalbeskatning (tonnageskatten).

### **Trafik, trængsel og infrastruktur**

AERådet mener, at Formandskabets redegørelse vedr. trafik, trængsel og infrastruktur giver en god oversigt. Oversigten vedrører især landbaseret trafik, hvor biltrafikken er meget dominerende, mens der er meget lidt om f.eks. flytrafik. AERådet finder det vigtigt, at Formandskabet bidrager til at afdække en række uhensigtsmæssigheder i den gældende beskatning for personbiler, vare- og lastbiler, herunder det skattehul, der er opstået ved privates køb af biler på gule plader. AERådet er enig med Formandskabet i, at dette hul bør lukkes. Vedr. betalingsring omkring København eller roadpricing bør der foretages yderligere analyser, idet AERådet er enig i, at den teknologiske udvikling og fortsat stigende trafik må forventes at gøre roadpricing rentabel indenfor en overskuelig tidshorizont.

## **Særligt sagkyndig, Finn R. Førsund**

Kapitlene II og II er lange og innholdsrike med mange interessante oppslag og observasjoner. Jeg har ingen nevneværdige innsigelser, og vil bare ta opp noen få momenter.

Kapitel II gir en statistisk kartlegging av erhvervsstøtte av stor interesse. En interessant opplysning er at skatterabatt av forskjellig slag er 3 ganger større enn den synlige støtte. Det er et visst metodeproblem ved beregning av provenytnap da det ser ut til at skattegrunnlaget holdes fast, mens det mer korrekte, når det dreier seg om så store beløp, ville være å la skattegrunnlaget endre seg gjennom endret økonomisk tilpasning.

Markedssvikt er den rasjonelle økonomiske begrunnelse for erhvervsstøtte. Et betydningsfullt støtteområde er FoU. Virksomhetenes FoU- innsats kan bli for

liten hvis det er positive eksternaliteter eller fellesgodepreg over FoU som gir gevinster utover virksomhetens egen. Men hvor stor skal støtten være? Kapitlet gir kvalitative føringer, men ikke svaret på omfang. Det ville vært interessant med en vurdering av EU's Barcelona- mål om 3% av BNP til FoU. Bevilgninger til FoU ser ut til å bli vridd mot anvendt forskning. Resultatmål blir ofte basert på patenter som er tatt ut. Men dette kan være et galt signal mht hvilken form for FoU som bør støttes. Hvis kontroll over teknologiutvikling kan fanges opp av en patent er det ikke grunn for det offentlige til å støtte aktiviteten. Offentlig støtte bør gå til FoU som leder til teknologier som ikke så lett lar seg patentere eller hvor de totale resultater ikke er under virksomhetens kontroll

Det argumenteres godt i kapitlet for å gjennomføre cost benefit-analyser, men det savnes et mer slagkraftig eksempel enn støtte til et instrument som måler melkekvalitet når bonden melker.

Kapitel III gir en nyttig oversikt over utviklingen i transportsektoren. Negative effekter som støy, ulykker og luftforurensninger er velkjente. Et betimelig tema er trengsel som er et internt problem for transportbrukere. Trengselsproblemene er spesielt økende i København. Pendling utgjør bare ¼ av persontransportene, mens reiser fra bolig for fritidsformål utgjør 45 % og innkjøpsturer 1/5. De to siste kategorier burde være mer påvirkbare ved økonomiske virkemidler.

Trengselskostnadene er beregnet til 5.7 mld, herav erhvervstrafikk 4.1 mld. Trengselskostnader for trafikk utenom myldretiden utgjør 2.2 mld.

Infrastrukturinvesteringer inkludert investeringer i kollektivtrafikk vil redusere trengselen. Men det vil neppe være verken fysisk mulig eller økonomisk ønskelig at trengsel skal forsvinne helt. Det vil derfor alltid være behov for tiltak som påvirker utnyttelsen av infrastrukturen og forholdet mellom kollektivtrafikk og privatbilisme.

Det Økonomiske råds sekretariat har i samarbeid med Danmarks Transportforskning utviklet modellen ASTRA. Den fyller et hull mellom generelle likevektsmodeller med aggregert transportsektor og tekniske trafikkmodeller som ignorerer økonomiske effekter. ASTRA knytter spesielt en sammenheng mellom transportsektoren og deltakelse på regionale arbeidsmarkeder. Modellen sammenlikner dagssituasjonen med en gitt infrastruktur med en ny likevekt etter at reguleringstiltak er iverksatt. Virkninger av Roadpricing og betalingsringer analyseres med forskjellige alternativer for bruk av provenyet. Mht det siste bør man være varsom med å havne i fellen med øremerking. Det er egentlig snakk om andre tiltak samtidig med reguleringstiltakene. Det burde sies fra at det er underordnet at akkurat provenyet fra Roadpricing og betalingsringer brukes. Teknik-

ken ved Roadpricing er ennå for dyr til å være samfunnsøkonomisk lønnsom, mens betalingsringer kan forsvares.

ASTRA står fram som et interessant nytt verktøy for å analysere regulering av eksisterende infrastruktur.