

[Ole Olsen]

Forskningen på energiområdet er i dag langt fremme, men på nogle områder er man stadig langt fra løsninger. Et af de vanskelige områder er opbevaringsformer for energi, f. eks. lagring af elektricitet, varme m. m. Her bør sættes midler ind.

Et væsentligt led i bestræbelserne på at spare energi udgøres af isolering. Dette område kræver næsten ubegrænsede midler, og de beløb, der i dag afsættes til formålet, er som dråber i havet. Det skal imidlertid understreges, at midlerne til isolering skal fordeles på anden måde end via skattebilletten, nemlig efter ansøgning med efterfølgende dokumentation, således at også almindelige lønmodtagere har råd til at spare på energien.

Finansiering.

Nu er én ting jo at oprette en fond, men de økonomiske midler, der skal indgå i den, skal skaffes.

Råenergiafgiften har været drøftet flere gange her i tinget. Hver gang med det resultat, at man har fremstillet et erstatningsprodukt for den. I martsforliget 1977 blev det til en afgift på elektricitet, i augustforliget samme år fandt man på en afgift på bl. a. fyringsolie. Samtidig har benzinafgiften fået en tand til. Alt sammen alene for at få overført penge fra lønmodtagerne til erhvervslivet. Der er intet som helst energipolitisk sigte i disse afgifter.

Vi vil gerne afskaffe elektricitetsafgift og olieafgift og erstatte dem med en afgift på den rå olie. Herved beskattes de færdige produkter efter deres indhold af råolie, hvilket bl. a. vil medføre incitament til ikke at anvende den råstofdye elvarme, men i stedet at anvende alm. fyringsolie, kul m. v. eller vedvarende energikilder til opvarmning. Energifgiften vil således i sig selv have positive virkninger på energiforbruget.

Den anden finansieringskilde er ny. Papir er ganske vist ikke noget nyt beskatningsobjekt, idet vi tidligere har haft en papirafgift. Det nye ligger i omfanget af afgiften og virkningen af den. Vi foreslår en afgift på papirmasse af frisk træ, hvorimod ressourcensparende papirmasser af f. eks. halm, affaldstræ og genbrugspapir skal holdes uden for afgiftsbelastningen.

Det er ikke nogen tilfældighed, at netop papir er valgt som finansieringskilde til fon-

den. Vi importerede i 1976 papirmasse og papirvarer til en værdi af 2,5 mia kr. svarende til 3 pct. af den samlede import. Produktion af papirmasse af danske råvarer er realistisk og foregår da også i dag. Vi ser det som et mål at udvide denne produktion. Vi kender imidlertid efterhånden vores erhvervsliv så godt, at vi ved, at kun en fordyrelse af råstofferne kan få det til at tænke på alternative produkter. Den pris, der betales for papir til genbrug, falder stærkt i disse år, ikke fordi oparbejdningen af det er blevet dyrere, men primært fordi de friske varer er billigere. Dette forhold gælder også på en lang række andre områder, og billedet vil først ændres den dag, da der for alvor er ressourceknaphed. Først da vil råvarepriserne stige mærkbart, og da vil det være for sent.

De øvrige forslag, SF i dag har fremsat, har intet med energi- og ressourcefonden at gøre, men alligevel en hel del med ressourceforbruget.

Vi har foreslået at ændre registreringsafgiften af motorkøretøjer til en stykafgift baseret på motorens ydelse. Forslaget betyder, at alene benzinforbruget har indflydelse på afgiftens størrelse, hvorimod værdien – herunder værdien af sikkerhedsudstyr – ikke påvirker afgiftsberegningen. I praksis vil det være således, at dyre luksusvogne også har en høj motorydelse og dermed et stort benzinforbrug. Afgiften vil derfor i praksis ramme sådanne køretøjer væsentlig hårdere end små køretøjer, som vel at mærke kan være nøjagtig lige så sikre. Se f. eks. eksempel 3 i bilag 1 til lovforslaget: det omfatter Volvo 66, som er en lille, men yderst sikker vogn. Prisen for dette køretøj vil falde med næsten 7.000 kr.

(Så er der nok nogen, der kommer med den om de usikre 2 CVere. Denne påstand kan tilbagevises. Det er køretøjer med kraftigere motor, der gør CVeren mindre sikker. En cykel er i dag livsfarlig – ikke fordi cyklen er dårlig, men alene på grund af dens omgivelser. Afgiftsændringen vil tillige betyde, at det kan betale sig at lave små, sikre køretøjer – og det gælder vel at mærke også en dansk produktion, netop fordi værdien ikke påvirker afgiftens størrelse).

Som led i de ressourcensparende foranstaltninger har SF endelig foreslået en ændring af vægtafgiften og indførelse af periodiske syn på motorkøretøjer. Forslagene tager dels sigte på at favorisere køretøjer, der