

[Erik B. Smith]

forlig, der er indgået, men når det almindelige personfradrag ikke betyder noget som helst for dem, der modtager bistandshjælp – de får ikke en femogtyveøre mere – i modsætning til alle andre, er det så så forbavsende, at jeg spørger: hvordan forholder det sig rent faktisk med det særlige personfradrag vedrørende børn under 10 år?

Er det ikke endnu mere forbavsende, at socialministeren ikke vil gå herop og bekræfte, at der selvfølgelig skal gennemføres de nødvendige ændringer i bistandsloven, så vi sikrer dette? Det fremgår i alt fald ikke af den forligstekst, man har ladet folketingets medlemmer tilflyde. Jeg synes, det er vigtigt at få den bekræftelse, men hvis ikke vi kan få den, må vi jo tage det til efterretning.

**Socialministeren (Palle Simonsen):**

Lad mig først for en ordens skyld bekræfte fru Lone Dybkjærs udlægning af teksten. Der er ikke nogen tvivl om, hvordan dette spørgsmål løses for 1984. Det har jeg gjort rede for i mit tidligere indlæg.

Der er heller ikke nogen tvivl om, at dette spørgsmål skal løses i 1985, men ikke er teknisk afklaret på nuværende tidspunkt. Det ser jeg ikke at der er noget som helst forkert i, eller at det kan give anledning til nogen som helst form for mistillid til det, der er indgået aftale om.

Så skal jeg kun sige til hr. Tinning: jeg har svaret på konkrete spørgsmål om, hvilke ændringer der sker af bistandsloven, men jeg agter ikke på nuværende tidspunkt at gå ind i en detaildiskussion om et forslag, som endnu ikke er fremsat i folketinget.

Hermed sluttede forhandlingen.

### *Afstemning*

Lovforslaget

vedtoges med 67 stemmer mod 62 (S, SF og VS).

**Formanden:**

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

### **7) Første behandling af lovforslag nr. L 40:**

*Forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v.*  
(Fremsat 19/10 1983).

Lovforslaget sattes til forhandling.

### *Forhandling*

**Bakholt (S):**

Der er for at sige det ligeud både skidt og kanel i det lovforslag, ministeren har fremsat. Der er 3 områder, regeringen ønsker at foretage ændringer på.

Man foreslår, at den automatiske pristalsregulering af skalaknækket for beskatningen af personbiler fortsættes ud over 1983. Det er vi imod. Vi er imod, at denne pristalsregulering af skalaknækket gøres permanent. Det var ganske vist den socialdemokratiske regering, der i foråret 1982 fik gennemført denne regulering, men det var et led i en økonomisk og beskæftigelsesmæssig pakke. Regeringen har undervejs fjernet næsten samtlige former for automatisk regulering inden for alle områder, og så er det svært at se, hvorfor der skal være én tilbage.

En anden ting, jeg vil pege på, er, at da vi gennemførte dette, var bilbranchen inde i en vanskelig periode, hvor bilsalget ærlig talt gik dårligt. Det er jo ikke tilfældet i dag. I dag er vi i den situation, at vi kan konstatere en ret kraftig fremgang i salget af nye automobiler. Efter bilbranchens egne oplysninger blev der i de første 3 kvartaler af 1983 solgt 27 pct. mere end i de sidste 3 kvartaler af 1982.

Men det altafgørende er, at her kommer regeringen og giver efter egne oplysninger 63 mill. kr. til bilejerne, samtidig med at man planlægger ret kraftige takstforhøjelser for den kollektive trafik. Der er ingen balance her. De, som har råd til at købe sig en ny bil, får en lettelse, og de, som ikke har mulighed for det, og som altså må benytte den kollektive trafik, får en stramning. Jeg er vidende om, at HT forhøjer sine takster nu med cirka 22 pct., og regeringen har bebudet en forhøjelse af den kollektive trafiks takster fra maj og fra november måned næste år.

Det er igen et bevis på, hvor skævt regeringens økonomiske politik er. Det er en asocial trafikpolitik, der letter det for dem, der har råd til at købe en bil, og straffer dem, der

[Bakholt]

ikke har mulighed for det, men som er tvunget til at bruge den kollektive trafik. Den meget heldige udvikling, vi har været inde i med hensyn til den kollektive trafik, er ved at vende, og det skubber regeringen til med dette forslag.

Med hensyn til afgiftsfrigtagelse for elbiler er vi positivt indstillet. Det er en ny udvikling, der er i gang på dette område, som der måske er nogle perspektiver og noget fremtid i. Det vil vi godt være med til at støtte.

Så er der forslaget om mandskabsvognene. Det vil vi principielt også se positivt på, men der er noget, der tyder på, at skatteministeren alvorligt har skærpet bestemmelserne herom i det lovforslag, der er fremsat. Så vidt jeg kan vurdere det, bliver telefonselskaberne, det københavnske, det fynske og det jyske, og elselskaberne tvunget til at skifte en række mandskabsvogne ud, hvis man fastholder dette forslag, men vi kan i udvalget se på, om vi skal lempe her.

Vi kan som sagt gå ind for 2 af elementerne, men ikke for det ene, det ønsker vi taget ud af lovforslaget. Der er efter vores opfattelse ikke baggrund for at komme med et sådant forslag i den nuværende situation.

#### Gammelgaard (KF):

Det konservative folkeparti kan støtte skatteministerens forslag, som indebærer, at den midlertidige halvårlige automatiske pristalsregulering af skalaknækket for beskatningen af personbiler fortsætter ud over 1983. Gennemførelsen af skatteministerens forslag betyder, at prisstigninger på personbiler ikke medfører en progressivt øget beskatning.

Må jeg i anledning af den socialdemokratiske ordførers udtalelser sige, at efter vor opfattelse er bilbeskatningen sandelig høj nok i forvejen. Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at fra 1980 til 1982 havde vi under den socialdemokratiske regering en kraftig afmatning inden for bilbranchen; antallet af nyindregistrerede biler lå helt nede på 75.000-80.000 om året. I 1983 forventes der en markant stigning, og det er ikke urealistisk at regne med, at vi når op på over 110.000 nyindregistrerede biler. Årsagen hertil er utvivlsomt først og fremmest regeringens økonomiske politik, der har genskabt optimismen i de enkelte familier.

Vi kan altså tilslutte os, at man ikke yderligere skærper beskatningen af den privatbil, som for en meget stor del af danskerne er blevet en nødvendig del af deres dagligdag.

Endvidere indebærer forslaget, at man udvider den gældende tidsbegrænsede afgiftsfrigtagelse for eldrevne varevogne, og den kommer til at gælde alle eldrevne motorkøretøjer i fremtiden. Denne afgiftsfrigtagelse skal ses i relation til mulighederne for at starte produktion af en dansk designet og konstrueret elbil. I øjeblikket har Danmark ingen automobil- eller samlefabrik, men det ser ud til, at der kan rådes bod på denne mangel nu. Det vil i givet fald være et stort plus, ikke alene for den danske bilbranche, men også for landet som helhed. Beskæftigelsen vil stige, og bliver bilproduktionen en succes på hjemmemarkedet, åbner det for eksportmuligheder.

Endelig foreslås det efter ønske fra erhvervslivet, at mandskabsvogne – det vil sige køretøjer med dobbeltkabine til befording af mandskab og materiel – afgiftsfrit kan anskaffes af alle virksomheder, ikke som hidtil alene af elværker, telefonselskaber o.lign. Den nuværende ordning betyder diskrimination mellem forskellige erhvervsbrancher. Derfor kan vi også støtte ministerens forslag på dette område.

#### Knud Andersen (V):

Med de foreslåede ændringer fortsætter pristalsreguleringen af skalaknækket for beskatningen af personvogne ud over den 1. juli 1983. Det betyder, at prisstigninger på personvogne ikke automatisk medfører en progressiv virkning for beskatningen. Det kan vi anbefale, bl.a. fordi Danmark er sådan indrettet, at ikke alle kan benytte den kollektive trafik.

Forslaget indebærer endvidere en forlængelse af afgiftsfrigtagelsen for eldrevne varevogne, og den udvides til at omfatte alle eldrevne motorkøretøjer. Det er på høje tid, en sådan afgørelse træffes. En dansk produktion er ved at begynde, og hvis den skal kunne udvikles på en fornuftig måde, er det absolut nødvendigt, at flere vogne af denne slags kommer ud at rulle på vore landeveje. Derudover er der energimæssige hensyn at tage, nemlig at gøre os mere uafhængige af den traditionelle energi.

[Knud Andersen]

Endelig bliver beskatningen lempet for særlige erhvervskøretøjer, specielt mandskabsvogne, og det bliver endvidere præciseret, at vogne, der tilhører civilforsvars- eller beredskabskommissioner, ikke kan være fritaget for afgift og samtidig udøve konkurrence over for private erhvervsdrivende.

Med disse bemærkninger kan venstre anbefale lovforslaget.

### Bjørn Poulsen (SF):

Fra SFs side skal vi fremføre, at vi her har et forslag med flere elementer. Nogle af elementerne er vi positive over for, ét af dem er vi 100 pct. negative over for, og vedrørende noget er vi en lille smule usikre på, hvad det egentlig betyder.

For at være positiv først vil jeg sige, at fritagelsen for elbiler vil vi naturligvis støtte. Det er noget, vi selv tidligere har peget på.

Det, vi er lidt usikre på, er, hvad de ændringer, der sker med hensyn til mandskabsvogne o.lign., betyder, men det vil jeg regne med at vi i udvalget kan få undersøgt nøje.

Så er der spørgsmålet om pristalsregulering af skalaknækket. Jeg må blankt erkende, at det undrer os. Det er os helt uforståeligt, at man samtidig med, at man forhøjer den kollektive trafiks priser, begunstiger en anden del af trafikken. Samtidig med at man ved, at f.eks. DSB forventer en meget stor nedgang i passagertallet og dermed også mindre indtægter, giver man penge ud på et andet område til – hvad skal vi kalde det? – den værste konkurrent. Det er helt uforståeligt, og det kan ikke være økonomisk – hverken statsøkonomisk eller samfundsøkonomisk – fornuftigt på nogen, mulig måde.

Vi må også se på de andre ting, der er blevet vedtaget i dag. Her har man pålagt nogle befolkningsgrupper nogle ret kraftige afgifter. Men lige pludselig, fordi man tilfældigvis er en af dem, der har råd til at købe bil, så skal man have penge ned i lommen, det skal ikke være alt for dyrt. Det er ufornuftigt at gøre det på denne måde, og vi vil modsætte os det alt det, vi kan.

Til sidst skal jeg kun sige, at vi naturligvis er enige i, at en rustvogn er en rustvogn, og at den kun skal bruges som rustvogn – for da også at være positiv.

### Bente Juncker (CD):

Under fravær af CDs skattepolitiske ordfører, hr. Stubkjær Pedersen, skal jeg herved tillade mig at fremkomme med følgende betragtninger.

CD ser meget positivt på dette forslag om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. Indeksering af skalaknækket har CD også tidligere arbejdet for, og vi stillede så sent som i dette forår spørgsmål til ministeren herom.

I lovforslaget forudses et provenutab for 1984 på 63 mill. kr. Til det vil jeg gerne sige, at i 1981 var der blandt de nuværende regeringspartier – i øvrigt med tilslutning fra den daværende skatteminister, hr. Lykkesøft – enighed om, at en lempelse af beskatningen ikke ville resultere i provenutab, men tværtimod. Det er CDs opfattelse, at en lempelse ved forhøjelse af skalaknækket måske helt op til 30.000 kr. eller endnu mere ville medføre en så stor forøgelse af bilsalget, at der i stedet ville blive tale om et merprovenu. Vi havde altså gerne set, at det var blevet sat helt op til 30.000 kr.

Ser vi på finansloven for 1983, forventes registreringsafgiften at ville udgøre 4,5 mia kr. Vi ved nu, at i de første 10 måneder af 1983 er det faktiske beløb allerede 5,3 mia kr. Til sammenligning regnes der på finanslovsforslaget for 1984 med 5,2 mia kr., altså for hele året, hvilket viser, at det forventede provenu så rigeligt kommer ind. Så er det, at CD igen spørger: er det rimeligt, at en bil i Danmark fortsat skal koste tre bilers pris? Er tiden ikke inde til, at vi i stedet begynder en direkte lempelse, specielt da det efter vores opfattelse ikke betyder så meget provenutab som følge af det mersalg, der vil finde sted?

Valutabalanceproblemerne i forbindelse med dette mersalg er vi ikke spor bekymrede for, fordi så stor en del af en bils pris udgøres af skatter og afgifter, der løber på, efter at bilen er indført her i landet.

Et helt andet aspekt må heller ikke glemmes. Lemper man, så salget forøges, får vi automatisk en ny gennemsnitsalder på bilparken. Den bliver forynget. Det vil igen medføre en bedre trafiksikkerhed – noget, vi til enhver tid bør stræbe imod.

Det andet element, der ligger i lovforslaget, nemlig den tidsbegrænsede afgiftsfritagelse for elvarebiler, der udvides til alle el-

[Bente Juncker]

drevne motorkøretøjer, støtter vi gerne, da vi gerne støtter en dansk produktion.

Vi er alt i alt i CD meget tilfreds med lovforslaget, og vi kan med glæde tilsige ministeren god støtte i udvalget.

**Knud Lind (FP):**

I dette lovforslag er der både noget godt og noget dårligt – og noget, der måske er meget skidt.

Før dette lovforslag var der kun afgiftsfrigtagelse på elvarebiler, nu er det lavet om til elmotorkøretøjer og omfatter således også personbiler. Det er jo et fremskridt, i særdeleshed når man tænker på, at man er i gang herhjemme med at udvikle elbiler – selv om premieren ikke var den bedste.

Det næste gode er spørgsmålet om mandskabsvogne og eventuelt kontorudstillingsvogne.

Det næste punkt drejer sig om køretøjer til brandslukning og civilforsvar, ambulancer m.v. Her kunne man stille sig det spørgsmål, hvorfor Falck-Zonen og brandkøretøjer skal være afgiftsfri. Resultater det, vil jeg godt spørge ministeren om, i en nedsættelse af Falckabonnementet? Resultater det i, at de kommuner, der ikke selv har deres brandvæsen, får et nedslag i prisen? Det tror jeg ikke det gør. Det er landkommunerne, det drejer sig om her, der må have hjælp fra købstadkommunerne.

Statsministeren har talt så smukt om, at vi skal rydde op i de mange millimeterretfærdighedscirkulærer og -bekendtgørelser. Når man ser dette lovforslag, tyder det ikke på, at man rigtig er kommet ind på den vej. Det er, ligesom om man nu rigtig skal til at måle og veje her, idet man ændrer reglerne yderligere.

Man kunne spørge: hvorfor i alverden skal en teater- og orkesterbus ned på 20 pct. i afgift? Et beatorkøretøjer kører til 20 pct. i afgift, og de, der skal i Det kgl. Teater, tager teaterbus. Jeg går ud fra, det er noget i den retning. Ét kan man dog glæde sig over, hvis man ellers vil glæde sig over dette lovforslag, og det er, at den sidste rejse i tilværelsen er til 20 pct. i afgift – den sidste rejse hinsidan, det er nemlig i rustvognen.

Provenutabet er 63 mill. kr. Dette lovforslag er ikke med i den forligspakke, der blev lavet med regeringen. Vi stiller os altså lidt skeptiske over for det.

CD har altid talt så kønt om bilerne. Forud for valget talte de om, at nu skulle vi rydde op i det med bilerne. Jeg er ikke sikker på, at det var brandbilerne, og at det var rustvognene og bogbusserne og teaterbusserne osv., de ville redde. Jeg tror, det var nogle andre. Derfor undrer det mig lidt, at CDs ordfører går så helhjertet ind i denne sag.

Men vi vil som alle de andre behandle den seriøst, så seriøst, som man kan, lige ned til rustvognen.

**Bernhard Baunsgaard (RV):**

Lovforslaget handler om forskellige ting. Det er et af disse pakkellovforslag, som jeg ikke er særlig meget tilhænger af. Der er for det første tale om fritagelse for visse arter af biler, selv om det ikke er offentligt indkøb. Det er jeg tilhænger af.

For det andet er der tale om udvidelse af fritagelsen for elbiler. Det synes jeg også kan være meget fornuftigt at få gennemført nu.

Endelig er der spørgsmålet om pristalsreguleringen af registreringsafgiften. Principielt er jeg tilhænger af en pristalsregulering, og jeg er tilhænger af, at vi også får indført det her, men jeg må gøre opmærksom på, at da vi indførte det i sin tid, var det ikke alene en pristalsregulering af fribeløbet for registreringsafgiften, men det var også en pristalsregulering af visse andre afgifter, og for mig ligger det sådan, at skal vi have genoptaget – hvad jeg er tilhænger af – pristalsregulering på dette område, så må den også gennemføres på de andre områder, vi havde.

Medmindre regeringen forstår det, kan jeg ikke støtte den del af lovforslaget.

**Ministeren for skatter og afgifter (Isi Foighel):**

Jeg takker, i det omfang bemærkningerne har været positive over for lovforslaget, og skal til det, der er fremført, blot starte med at sige til hr. Knud Lind, at der er en lille misforståelse dér. Den sidste rejse er ikke til 20 pct., den er gratis. Det har den altid været, og det vil den vedblive med at være.

Det er også en misforståelse, når man forsøger at sammenkæde pristalsregulering af knækket her med pristalsregulering af de andre afgifter. Det var en misforståelse, både hr. Bakholt og hr. Bernhard Baunsgaard gjorde sig skyldige i. For de andre afgifter

**[Ministeren for skatter og afgifter]**

betyder en pristalsregulering jo en forhøjelse af afgiften, mens pristalsreguleringen her er en formindskelse af afgiften. Det er nu engang denne regerings politik, at vi ikke ønsker at forhøje afgifterne, men i det omfang vi mener det er økonomisk forsvarligt, vil vi gerne nedsætte afgifterne.

Det fremgik klart af de taler, der blev holdt i dag, hvilket samfund vi bevægede os hen imod, hvis vi havde en socialdemokratisk regering. Jeg er ikke utilfreds med, at det blev sagt så bestemt og sikkert: med høje afgifter, med at tvinge folk ind i kollektive transporter og passe på endelig ikke at lave konkurrence til de offentlige transportmidler, altså fjerne individualismen og i stedet for putte os alle sammen ind under en skabelon. Det er klart, at hvis man har den holdning, så må man være imod lovforslaget.

Det eneste argument, jeg kunne tænke mig var et sagligt argument mod at følge os i den afgiftslettelse, der er tale om, var, hvis man sagde, at staten led et økonomisk tab. Det er rigtigt, at vi har skønnet i de bemærkninger, jeg har ledsaget lovforslaget med, at tabet vil være ca. 65 mill. kr. Men det er vel at mærke under uændret omsætning af biler, og det er jo rigtigt, som fru Bente Juncker siger, at der er en stærk formodning for, at hvis vi sætter afgiften ned, omsættes der flere biler, og så skal det nok ende med, at statskassen tjener penge i stedet for at tabe penge. Det er i hvert fald et synspunkt, som Danmarks Automobilhandler Forening klart har gjort gældende, og et synspunkt, som jeg i nogen grad deler på basis af de statistikker, der er blevet forelagt mig. Jeg vil tro, at når vi får tingene klaret op i udvalget, kan vi også løse det problem.

Jeg er glad for tilslutningen til afgiftsfritagelsen for elbiler. Med hensyn til mand-skabsvognene er jeg helt klar over, at der kan være et problem med telefonselskaber rundt omkring, men som det klart fremgår af bemærkningerne, er formålet med lovforslaget ikke at fratage disse selskaber de goder, de har haft. Det ville også være i strid med regeringens politik. Meningen er netop at udvide disse goder til andre. Hvis der er nogle tekniske problemer, må vi se på dem i udvalget. Jeg er sikker på, at vi får dem løst.

(Kort bemærkning).

**Bernhard Baunsgaard (RV):**

Ærlig talt, jeg tror ikke, ministeren argumenterer på en fornuftig vis her, når han siger, at hvis vi sætter afgiften ned, så sælges der flere biler. Det drejer sig om at nedsætte afgiften på en bil, der koster 125.000 kr. eller 150.000 kr., med 300–400 kr. Jeg tror ikke, der bliver solgt ret mange flere biler af den grund.

Denne regerings opgave, fortsatte ministeren, er at sætte afgifter ned, og derfor er vi tilhængere af pristalsreguleringen, når det medfører nedsatte afgifter, men ikke når det medfører forøgede afgifter.

Ja vel, det kunne selvfølgelig være en målsætning. Så kunne jeg jo spørge: hvorfor lægger man så forøget afgift på undervisning med 1,4 mia kr. – det følger af forliget – og hvorfor forhøjer man sodavandsafgifterne med 240 mill. kr.? Man må så i hvert fald konstatere, at regeringen ikke er særlig ferm til at føre sin egen politik ud i livet.

**Bakholt (S):**

Det, der får mig til at gå herop nu, er skatteministerens bemærkninger om, at vi udelukkende er ude på at sætte afgifterne op og tvinge folk over i den kollektive trafik, og hvad man nu ellers kan finde på af uartigheder. Sådant forholdet det sig ikke. Men vi finder, at der skal være en rimelig balance i tingene, og det er urimeligt, at man kommer her i en situation, hvor bilsalget går strålende, og hvor man pålægger den kollektive trafik store afgifter, og letter afgifterne på den private bilisme. Det er urimeligt, og det er skævt. Det var det, jeg prøvede på at gøre skatteministeren opmærksom på i mit første indlæg. Det kan vi ikke være med til.

**Ministeren for skatter og afgifter (Isi Foighel):**

Må jeg sige til hr. Bernhard Baunsgaard, at det er fuldstændig rigtigt, at det her drejer sig om et meget lille beløb. Men det var ikke mig, der indledte debatten her med de lange taler om alt, hvad der ville ske for den kollektive trafik, fordi vi sænker afgiften med noget, der svarer til prisen på en skruenøgle. Men det interessante ved det er den tendens, det er udtryk for, nemlig at vi virkelig gør et alvorligt forsøg på ikke at sætte afgiftsniveauet op for så vidt angår biler.

**[Ministeren for skatter og afgifter]**

Når jeg sagde, at bilsalget vil stige, og at vi får flere penge ind i afgifter, må jeg indrømme, at jeg gjorde det for at give hr. Bernhard Baunsgaard en idé, næste gang der skal forhandles forlig, for så kunne det være, vi blev mere ferme til at få regeringens politik igennem.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Afstemning*

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

**Formanden:**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til skatte- og afgiftsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**8) Første behandling af lovforslag nr. L 39:**

*Forslag til lov om ændring af lov om afgift af elektricitet.*

(Fremsat 19/10 83).

Lovforslaget sættes til forhandling.

*Forhandling***Bakholt (S):**

Jeg må sige, at skatteministeren har haft en lidt mere heldig hånd end ved det forrige lovforslag, selv om det ikke er godt nok.

Det, det går ud på, er at fritage folk, der producerer el ved hjælp af alternative energiformer, for afgifter, og det synes vi er helt i orden. Men lovforslaget er efter vores opfattelse alt for snævert. Vi mener, at den afgiftsfritagelse for produktion af el også må gælde for selskaber, der går ind i en større produktion af el. Det kan f.eks. være et elselskab eller anden form for virksomhed, der går ind og laver vindmølleparker, eller hvad det kan være af anden form for alternativ energi, som i større omfang producerer el. Det er ikke omfattet af forslaget her.

Hvis det ikke er en misforståelse – hvad jeg indtil videre går ud fra det er – vil vi stil-

le ændringsforslag om, at det kommer med ind i det forslag, ministeren har fremsat, således at man giver selskaber, der anvender alternativ energi og producerer el i større omfang, mulighed for skattefritagelse.

**Annelise Gotfredsen (KF):**

Formålet med denne ændring af lov om afgift af elektricitet er, som det også er blevet fremhævet af den socialdemokratiske ordfører, at fremme udbredelsen og anvendelsen af vedvarende energianlæg.

Vi mener fra konservativ side, at man med dette lovforslag har fundet en rimelig og naturlig måde at gøre dette på, idet man nu udvider den afgiftsfritagelse, der er for elektricitet, som fremstilles af vind- og vandkraft, og som forbruges af producenten, til også at omfatte elektricitet fremstillet ved biogas eller anden vedvarende energi.

Endvidere foreslår man for vindkraftproduceret elektricitet, som forbruges af vindmølleejeren, som i forvejen er fritaget for afgift, at man også lader afgiftsfritagelsen omfatte den energi, der går ind og ud igen af et større selskab.

Vi mener, at dette er et rimeligt og velovervejede og velafbalanceret skridt til at fremme den vedvarende energi, og vi kan fra vor side anbefale lovforslaget.

**Knud Andersen (V):**

Lovforslaget sigter mod at fremme udbredelsen af vedvarende energianlæg, og det mener vi i venstre absolut der er behov for.

Forsigtigheden med at gå i gang med produktion af el skyldes manglende privatøkonomiske fordele, og der sigtes her på at gøre brugen af vedvarende energi mere tillokkende. Det foreslås, at fritagelsen for afgift af elektricitet produceret ved vind- eller vandkraft også udvides til at omfatte el fremstillet ved biogas og anden vedvarende energi. Det må være en ordening, som ligestiller dem, der interesserer sig for at være selvforsynende eller håber på at kunne producere lidt mere end det, de selv skal bruge.

Det er endvidere foreslået, at der kun skal betales afgift af det nettoforbrug, den enkelte vindmølle ejer har, og ikke som tidligere, hvor man skulle betale af alt det, man købte af selskabet. Med det nye forslag vil det komme til at virke, som om ledningsnettet er