

Som en betingelse for at få ydet tilskuddet må virksomheden opfylde visse krav som angivet i lovforslag nr. L 209. Det er nemlig en betingelse, at virksomhedernes samlede betaling af CO₂- og SO₂-afgift korrigeret for rumvarmesatsen udgør mere end 3 pct. af promsgrundlaget. Nemt er det jo ikke. Det er noget, virksomhederne skal dokumentere for at kunne indgå en frivillig aftale med afgiftsbesparelse til følge. Den marginal på 3 pct. af promsgrundlaget, der opereres med, vil medføre, at kun et meget, meget begrænset antal virksomheder vil kunne opnå aftalemodellen.

Det er ellers netop denne krog, CD har hængt sin hat på, men sandheden er, at der ikke er meget indhold i denne lempelse. Der er derfor tale om politisk blændværk fra CD's side, når man hævder at have hjulpet de proceslette virksomheder. Disse virksomheder med 3 pct.-proms-grænsen svarer helt præcis til de virksomheder, som i dag får hele CO₂-afgiften refunderet, altså dem, vi kalder de tunge virksomheder. Og det er vigtigt at bemærke. Vi har jo også mellemgruppen, som i dag får refunderet 75 pct., men som også kommer op på den høje sats. Det er dem, som har en proms på over 2.

Når regeringen er så interesseret i, at der foretages energibesparende foranstaltninger, hvorfor udelukker man så en hel række proceslette virksomheder? Der er kun ét svar: Regeringens forslag har intet med energibesparelser at gøre, det er rene og skære skatter.

Min konklusion med hensyn til denne del er, at det blot endnu en gang kan bekræftes, at det er en ren skat, regeringen ønsker at indføre. Man er ikke indstillet på, at virksomhederne kan indgå frivillige aftaler, medmindre der er tale om virksomheder med et meget stort energiforbrug. Det er ikke logisk.

Så er der det tredje, nemlig rumopvarmningen. Denne afgift er provenumæssigt den største i regeringens pakke. Over en 3-årig periode vil afgiften komme op på 600 kr. Denne afgift rammer bredt på hele det danske erhvervsliv og ikke kun på enkelte brancher. Der er tale om en ny rød skat, som mest af alt skal udfylde et hul i skattereformen. Miljøvinklen er meget svær at finde her.

Jeg vil herefter kommentere lovforslaget om svovlafgift, lovforslag nr. L 213. Det overordnede, nemlig en reduktion af udledning af svovl, er nødvendigt og påkrævet. Det er vi enige i. Det Konservative Folkeparti er enig med rege-

ringen i målet, men ikke i midlet. Der eksisterer allerede frivillige aftaler på området. Der er aftaler om kvoter og regler for, hvor meget svovl der må være i brændstof. De mål, regeringen har sat sig, kan utvivlsomt nås ved frivillige aftaler. Svovlafgiften kan derfor kun ses som en helt ny skat. Branchen har tilbudt regeringen at opfylde målet med 100 pct., og der er derfor ingen som helst grund til at pålægge skatterne.

Ud over de lovforslag, jeg har været inde på, finder jeg anledning til at kommentere lovforslag nr. L 214 om afgift på brændstof for færger og luftfartøjer i indenrigsfart. Om dette lovforslag kan man da i det mindste sige, at der er tale om et ærligt forslag. Her skjules intet bag den grønne retorik. Det drejer sig om en ren skatteforhøjelse. Det vil bl.a. blive disse grupper, der skal være med til at finansiere regeringens tilbageføringsordning.

Forslaget betyder konkret for f.eks. luftfartselskaberne en forhøjelse af brændstofprisen på omkring 2,30 eller 2,60 kr. pr. l brændstof. Via skattepolitikken vil regeringen øve indflydelse på konkurrencen mellem på den ene side færgerne og flyene og på den anden side togtrafikken m.v. Faktum er, at der er tale om en klokke-ren konkurrenceforvridning, hvor fly- og færgetrafikken, som også tidligere har været nævnt i dag, vil blive hårdt ramt.

Hvad angår indenrigsflyvningen, har luftfartsselskaberne de sidste 15-20 år foretaget meget store investeringer i nye fly med henblik på at nedbringe brændstofforbruget. Faktisk er brændstofforbruget de sidste 10 år faldet med godt 30 pct. Det er ikke rimeligt, når virksomhederne investerer miljømæssigt, at de alligevel bliver straffet.

Jeg går ud fra, at skatteministeren her er enig med mig i, at der ikke er tale om nogen adfærdsregulerende faktor. Jeg har i hvert fald haft svært ved at finde den.

Formålet med lovkomplekset er ifølge regeringen en CO₂-reduktion. Hvis kun 10 pct. af de fly, der overflyver Danmark, betaler afgiften, kan man spørge sig selv: Hvor er virkningen egentlig?

Til slut vil jeg fremkomme med den konservative gruppes synspunkter angående de foreslåede tilbageføringsordninger. Det siger sig selv, at de såkaldte tilbageføringsmodeller aldrig kan blive retfærdige. Det er heller ikke tilfældet her. Den eneste reelle tilbageføring ligger i lavere ATP-bidrag for arbejdsgiverne. Her kender arbejdsgiverne nøjagtig tallet på kroner