



Torsdag den 21. januar 2021 (D)

1

## 52. møde

Torsdag den 21. januar 2021 kl. 10.00

### Dagsorden

#### 1) 1. behandling af lovforslag nr. L 139:

Forslag til lov om rentefrie lån svarende til indberettet A-skat og arbejdsmarkedsbidrag og udskydelse af betalingsfrist for registreringsafgift af motorkøretøjer i forbindelse med covid-19.

Af skatteministeren (Morten Bødskov).

(Fremsættelse 15.01.2021).

#### 2) 1. behandling af lovforslag nr. L 129:

Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstof-forbrugsafgiftsloven, ligningsloven og forskellige andre love. (Ændring af registreringsafgiften af person- og varebiler og motorcykler, ophævelse af tillæg og fradrag for energieffektivitet, forhøjelse af brændstofforbrugsafgiften og vægtafgiften og omlægning af brændstofforbrugsafgiften til CO<sub>2</sub>-baseret afgift, justering af beskatning af fri bil og forhøjet deleøkonomisk bundfradrag for privat udlejning af nul- og lavemissionsbiler, forlængelse af ordning med lav afgift på el til erhvervsmæssig opladning af eldrevne køretøjer m.v.).

Af skatteministeren (Morten Bødskov).

(Fremsættelse 18.12.2020).

#### 3) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 98:

Forslag til folketingsbeslutning om et byrdestop for det private erhvervsliv og annullering af vedtagne eller aftalte skatteforhøjelser.

Af Alex Vanopslagh (LA) m.fl.

(Fremsættelse 24.11.2020).

### Meddelelser fra formanden

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Mødet er åbnet.

I dag er der følgende anmeldelser:

Jane Heitmann (V), Karina Adsbøl (DF), Mette Thiesen (NB) og Henrik Dahl (LA) m.fl.:

Beslutningsforslag nr. B 120 (Forslag til folketingsbeslutning om plejehjemsbestyrelser og styrket bruger- og pårørendeinddragelse).

Per Larsen (KF) m.fl.:

Beslutningsforslag nr. B 121 (Forslag til folketingsbeslutning om at bekæmpe udbredelsen af stråmandsklinikker i almen praksis).

Susanne Zimmer (UFG), Uffe Elbæk (UFG) og Sikandar Siddique (UFG):

Beslutningsforslag nr. B 122 (Forslag til folketingsbeslutning om undersøgelse af mulighederne for et totalforbud mod brug af brændovne, pejse og lign.).

Titlerne på de anmeldte sager vil fremgå af [www.folketingstidende.dk](http://www.folketingstidende.dk) (jf. ovenfor).

Det første punkt på dagsordenen er:

#### 1) 1. behandling af lovforslag nr. L 139:

**Forslag til lov om rentefrie lån svarende til indberettet A-skat og arbejdsmarkedsbidrag og udskydelse af betalingsfrist for registreringsafgift af motorkøretøjer i forbindelse med covid-19.**

Af skatteministeren (Morten Bødskov).

(Fremsættelse 15.01.2021).

Kl. 10:00

### Forhandling

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Forhandlingen er åbnet. Hr. Troels Ravn, Socialdemokratiet.

Kl. 10:01

(Ordfører)

**Troels Ravn** (S):

Tak for ordet, formand. Med det her lovforslag foreslår regeringen at indføre en ny låneordning, så vi kan styrke små og mellemstore virksomheders likviditet i en tid, hvor der er hårdt brug for det. Forslaget er et led i aftalen om genåbningen af generelle kompensationsordninger under covid-19. Herudover foreslås det, at betalingsfristen i medio april for registreringsafgift af motorkøretøjer udskydes til medio november 2021. Det skal styrke bilbranchens likviditet, der er presset grundet tiltagene for at mindske spredningen af coronavirus og de ændrede regler for indbetaling af registreringsafgiften som følge af aftalen om grøn vejtransport, som sikrer, at den grønne omlægning af bilafgifterne får virkning hurtigst muligt.

Vi står, som alle ved, stadig i en meget alvorlig situation i coronaepidemien. Det kan særlig mærkes i erhvervslivet, ikke mindst i de små og mellemstore virksomheder. Det er en afgørende prioritet for Socialdemokratiet, at vi holder hånden under virksomhederne i denne tid. Derfor har regeringen sammen med brede flertal i Folketinget lavet hjælpepakker, styrket virksomhedernes likviditet og gennemført genopretningstiltag. Hjælpen skal følge med restriktionerne, som sikrer, at vi fastholder kontrollen med covid-19. Derfor har

Kl. 10:00

vi indgået en bred politisk aftale om en genåbning af de generelle kompensationsordninger, og derfor drøfter vi her i dag dette forslag, som vil styrke likviditeten for små og mellemstore virksomheder med ca. 7 mia. kr.

Lovforslaget udvider den allerede indførte moms-låneordning for små og mellemstore virksomheder og giver dem mulighed for at tage et rentefrit lån svarende til den A-skat og det arbejdsmarkedsbidrag, de skal afregne i januar 2021. Det forventes især at hjælpe virksomhederne i den hårdt pressede oplevelsesøkonomi. Det er selvfølgelig vigtigt, at pengene kommer hurtigt frem til virksomhederne, der har brug for dem. Forventningen er, at lånet allerede kan udbetales i starten af februar, såfremt vi får en hurtig lovgivningsproces og godkendelse fra Europa-Kommissionen.

Den anden del af lovforslaget handler som nævnt om at rykke betalingsfristen for registreringsafgiften af motorkøretøjer m.v. til medio november. Det vil styrke bilbranchens likviditet med op mod 1,5 mia. kr. og afhjælpe de likviditetsproblemer, branchen aktuelt kunne stå i.

Alt i alt er det et vigtigt forslag, som er med til at holde hånden under små og mellemstore virksomheder og sørge for, at pengene kommer hurtigt ud at arbejde i et hårdt presset erhvervsliv. Det her handler om virksomhederne, og det handler om arbejdspladser. Vi skal undgå konkurser, og vi skal undgå, at mennesker bliver ledige. Et erhvervsliv, som virkelig kæmper en brav kamp i denne særlige tid, hvor coronapandemien fortsat hærger. Socialdemokratiet bakker selvsagt op om forslaget. Tak.

Kl. 10:04

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Der er en kort bemærkning til hr. Dennis Flydtkjær.

Kl. 10:04

**Dennis Flydtkjær** (DF):

Tak for talen, som jeg i høj grad er enig i. Jeg vil egentlig spørge om noget lidt andet, for det er jo en førstebehandling af de her coronahjælpepakker. Jeg vil høre om Socialdemokratiets holdning til, at man får puttet en udskydelse af betalingsfristerne ind i det her, for der er jo rigtig mange små virksomhedsejere, som skal betale moms her den 1. marts. Det er noget, der blev udskudt med en tidligere hjælpepakke, men dengang blev fristen jo sat, fordi vi regnede med, at vi sådan set var ved at komme ud af krisen, så man ville have likviditet til at betale den her moms. Men nu er vi jo i en ny nedlukning, så jeg vil egentlig høre, hvad den socialdemokratiske ordførers holdning er til, at vi i den her omgang prøver at få med, at momsfristen bliver yderligere udskudt, eller at man eventuelt får mulighed for at lave en afdragsordning, for der er rigtig mange små virksomheder derude, som har problemer med at betale deres moms her den 1. marts.

Kl. 10:05

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Ordføreren.

Kl. 10:05

**Troels Ravn** (S):

Jamen tak for spørgsmålet. Jeg vil henholde mig til, at forslaget her omfatter en ny låneordning, som kan styrke de små og mellemstore virksomheders likviditet. Jeg vil foreslå, at Dansk Folkeparti under lovbehandlingen fremsætter det forslag, som her bliver anført. Som jeg forstår det, er det af flere årsager ikke muligt at genåbne det med en udskydelse af momsindbetalingen.

Kl. 10:05

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Hr. Dennis Flydtkjær.

Kl. 10:05

**Dennis Flydtkjær** (DF):

Jeg har fuld forståelse for, at man har svært ved at svare på det med et ja eller nej, for det er jo rigtigt nok, at det ikke er en del af det her lovforslag. Men det er jo en hastelov, hvor vi hurtigt prøver at udmønte nogle ting for at hjælpe virksomhederne med deres likviditet, og det er egentlig i samme boldgade. Det er egentlig derfor, at jeg ville prøve at få en holdningstilkendegivelse, om vi kan arbejde videre med det. Men jeg har forståelse for, at man ikke kan svare på det. Men lad os kigge videre på det i udvalgsarbejdet. Jeg synes bare, det kunne være vigtigt, hvis vi kunne hjælpe mange af de små virksomheder, der er rigtig pressede i forhold til at betale her den 1. marts.

Kl. 10:06

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Ordføreren.

Kl. 10:06

**Troels Ravn** (S):

Der har vi jo en helt fælles og tydelig mission. For regeringen og for Socialdemokratiet står det allerøverst, at vi i den her pandemitid med corona og covid-19 gør alt, hvad vi overhovedet kan, for at sikre vores virksomheder – det er de små, mellemstore og store virksomheder – mod konkurser og mod tab af arbejdspladser. Det har enorm betydning for hele vores samfund og for det enkelte menneske. Derfor tager vi også de her tiltag. Vi laver de her hjælpepakker. Vi tager de tiltag, som vi vurderer er de rigtige i forhold til situationen.

Kl. 10:07

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Tak til ordføreren. Troels Ravn, vil du være sød at spritte af her? Tak for det.

Så er det fru Louise Schack Elholm, Venstre. Værsgo.

Kl. 10:07

(Ordfører)

**Louise Schack Elholm** (V):

Tak for ordet. Med det her lovforslag har vi endnu en gang en hastelovgivning, og det er jo, fordi den her coronatid nogle gange gør, at vi er nødt til at agere lidt agilt og gøre tingene hurtigt. Og derfor støtter vi jo fuldt op om, at man hastebehandler forslaget om en ny låneordning for A-skat. Og det synes jeg er positivt – vi vil rigtig gerne være med til at hastebehandle for at lave en låneordning.

Men man skal også bruge de her ting varsomt, for der er altså ting, der forsvinder, når man hastebehandler. Vi har ikke sendt det her i høring, og en hel masse af de andre almindelige ting, vi gør for at sikre en god lov kvalitet, forsvinder. Og derfor synes jeg, at det er dybt problematisk, når man lige propper ekstra ting ind i lovforslaget i sidste øjeblik. Her er der sket det, at man har valgt at udskyde betalingsfristen for registreringsafgifter for motorkøretøjer, som bare lige er skubbet ind i sidste øjeblik, og det er, efter at vi har besluttet, at vi skal hastebehandle det her med A-skat. Jeg synes, det er rigtig positivt at hastebehandle det her med A-skat, men jeg forstår ikke, hvorfor man propper ekstra ting ind i lovforslaget. Det synes jeg faktisk er en parlamentarisk uskik, og det synes jeg at vi skulle lade være med at gøre. Jeg forstår heller ikke, hvorfor man ikke putter det ind i det lovforslag, som vi behandler bagefter, nemlig L 129, som handler om registreringsafgiften. Der refereres endda til aftalen, som L 129 bygger på, altså aftalen om grøn vejtransport, i L 139. Men jeg forstår ikke, hvorfor man ikke sætter det over i det. Jeg mener, at man bør parallelbehandle den del, der handler om registreringsafgiften, med loven om registreringsafgiften. Og derfor ønsker jeg at få lovforslaget delt op.

Lad mig vende tilbage til, hvad der ellers er i det her lovforslag – for det her var mere noget i forhold til processen. I forhold til rentefrie lån svarende til indberettet A-skat og arbejdsmarkedsbidrag synes vi jo selvfølgelig, at det er rigtig positivt. Vi er i en situation, hvor store dele af dansk erhvervsliv er lukket ned, og det bløder i den grad. Der er brug for ekstraordinære tiltag, og det her med at bede dem om at indbetale skatter og afgifter til staten hænger bare ikke sammen i forhold til den økonomi, som de har nu. Derfor støtter vi jo selvfølgelig fuldstændig op omkring den del af lovforslaget. Vi ønsker også at udskyde momsfristerne eller gøre noget andet for at hjælpe de virksomheder, der skal til at betale moms her den 1. marts 2021. Og det tror jeg at jeg stillede spørgsmål om i sidste uge til skatteministeren, og derfor er det selvfølgelig noget af det, som vi gerne vil have kigge nærmere på i lovbehandlingen; hvad kan vi gøre for at hjælpe virksomhederne i den krise, som de er i nu? Det er jo ikke sådan, at de i øjeblikket kan tjene penge i særlig høj grad. Rigtig mange virksomheder kan ikke holde sig kørende. Så derfor så vi rigtig gerne, at man også så på momsfristen, som er den 1. marts 2021.

Så er der den her del omkring registreringsafgiften. Altså, isoleret set synes vi, det er positivt, at regeringen agerer. Sådan som jeg ser det, er det svar på nogle af de høringsvar, der er på L 129, altså frustrationen over, at bilforhandlere skal agere bank for staten. Og det synes jeg selvfølgelig er positivt at man agerer på. Jeg så bare gerne, at man havde behandlet det sammen med registreringsafgiften. Så vi er sådan set positive over for det. Vi foreslog faktisk også sidste år, at man kunne udskyde betalingen af registreringsafgiften, så den del er vi positive over for. Vi synes bare ikke, det hører til i det her lovforslag – det burde blive behandlet sammen med aftalen om grøn vejtransport.

På den baggrund kan jeg sige, at Venstre støtter forslaget, men ønsker at få delt det op.

Kl. 10:10

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Tak for det. Der er ikke nogen korte bemærkninger. Så er det hr. Dennis Flydtkjær, Dansk Folkeparti. Værsgo.

Kl. 10:11

(Ordfører)

**Dennis Flydtkjær** (DF):

Tak. Som det også har været nævnt, er baggrunden for det her forslag, at vi er i en pandemi, hvor der har været nedlukning af en række erhverv, og hvor der har været lavet en lang række af hjælpepakker, og hvor det her så er endnu en af slagsen. Det er udmøntningen af en aftale, som Dansk Folkeparti desværre ikke er med i. Det kunne vi sådan set lige så godt have været, men vi var ikke inviteret til forhandlingerne. Og som man plejer at sige: Det er jo ikke en skam at blive væk fra en fest, man ikke er inviteret til. Vi kunne godt have tænkt os at have deltaget i festen, men vi støtter trods alt, at vi gør det her alligevel.

Vi synes sådan set, at det ville være god stil, at man trods alt havde inviteret alle partier til forhandlinger. Så kunne det være, at man ikke kunne blive enige, og det er jo sådan set fair nok. Men jeg tror egentlig også, at danskerne forventer i den her tid, at vi prøver at stå sammen om det, og når man så vælger ikke at invitere alle partier til en ting som det her, er det jo sådan set lidt ærgerligt. Det vil jeg egentlig gætte på at der er mange der vil være enige i.

Men i Dansk Folkeparti kan vi godt støtte indholdet af det her lovforslag, som jo består af to elementer: Det ene er den her låneordning, som også er blevet beskrevet. Hvis man har indbetalt A-skat og arbejdsmarkedsbidrag, kan man få et tilsvarende beløb ud som en låneordning; og tilsvarende, hvis man har lavet en ordning med moms. Og det synes vi da er fornuftigt.

Så er der en anden del, som vi heller ikke kan være en del af, og det er den her bilafale, som vi også skal behandle med det næste lovforslag, hvor det så bliver udskudt, hvornår man skal betale registreringsafgiften til staten. Selv om det ikke er en aftale, vi er en del af, synes vi sådan set, at det er fornuftigt, at man gør det. Så den del støtter vi også.

Jeg vil dog nævne en sidste ting, som ikke er med i lovforslaget, og det var også det, jeg stillede spørgsmål om til den socialdemokratiske ordfører, nemlig at når det nu er en hastelov og vi prøver på at hjælpe med likviditet til virksomhederne, synes jeg, at vi bør kigge på, om man ikke kan udskyde den her tilbagebetaling af moms den 1. marts for små virksomheder. Man havde jo troet på i foråret, da vi lavede den ordning om at udskyde momsfristerne, at vi var sådan på den gode side af pandemien, og at man begyndte at få noget omsætning igen og derfor havde likviditet til at kunne betale moms tilbage.

Men nu er der jo stadig væk nedlukket, og da mit gæt er, at det nok også bliver en nedlukning til hen mod den 1. marts, synes jeg, at det ville være oplagt, at vi i den sammenhæng prøvede at se, om vi ikke kunne udskyde fristen den 1. marts, så vi giver virksomhederne en chance for at kunne overleve den her pandemi. For hvis vi ikke gør det, tror jeg, der vil være rigtig mange af de små selvstændige, som kommer til at lukke, fordi de simpelt hen ikke har pengene til at betale den her momsregning; så derfor enten en udskydelse af fristen eller en afdragsordning eller et eller andet, vi nu kan gøre for at give dem en hjælpende hånd. Det håber jeg på at vi kan stå sammen om at få ind i det her lovforslag, så vi også får den del med i den her hastelov.

Men Dansk Folkeparti støtter i hvert fald det, der er på bordet, men kunne godt tænke sig at få noget mere med.

Kl. 10:13

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Tak til ordføreren. Der er ingen korte bemærkninger. Så er det fru Kathrine Olldag, Radikale Venstre.

Kl. 10:13

(Ordfører)

**Kathrine Olldag** (RV):

Tusind tak. Formålet med det lovforslag, vi står med her, er at udvide den allerede indførte moms-låneordning, så det er muligt for små og mellemstore virksomheder at opnå et såkaldt A-skattelån.

I Radikale Venstre vil vi naturligvis gerne være med til at hjælpe virksomhederne igennem krisen, så vi er selvfølgelig helt med på den. Vi håber også, at den her nye mulighed for et nyt redskab til at komme igennem krisen vil blive kommunikeret godt og grundigt til de små og mellemstore virksomheder, ligesom vi også håber på at få forklaret dem, hvorfor det er, at det måske ikke er så hensigtsmæssigt eller muligt blot at udskyde den tidligere momsordning.

Desuden har lovforslaget til formål at udskyde betaling af registreringsafgift for dermed at styrke likviditeten i bilbranchen. Det foreslås, at registreringsafgiften for marts måned, der skal indbetales den 15. april, udskydes til den 15. november. Det vil styrke likviditeten i bilbranchen med ca. 1,5 mia. kr. Jeg ved, at det vil redde meget nattesøvn derude i de forskellige bilforhandlers hjem.

Så i Radikale Venstre er vi meget glade for regeringens lydhørhed i forbindelse med at finde en god og levedygtig overgang til det nye vejafgiftssystem, som vi aftalte lige inden årsskiftet. Det er en god aftale, som fortjener at komme godt fra start, så tak for det. Alt i alt støtter Radikale naturligvis forslaget samlet set.

Kl. 10:15

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Tak for det. Der er ingen korte bemærkninger. Tak for afsprning.

Så er det hr. Carl Valentin, SF.

Kl. 10:15

Kl. 10:18

(Ordfører)

**Carl Valentin (SF):**

Tak for det. Jeg synes, at der er blevet sagt en del fornuftige ting allerede. Lovforslaget her kommer som led i forhandlingerne om kompensation til erhvervslivet under coronakrisen. Der bliver givet mulighed for et lån til den 1. november, efter at ordningen har været åbnet ad to omgange. I forlængelse heraf udskydes også betalingsfri-  
sten for registreringsafgiften af motorkøretøjer til den 15. november for at gøre overgangen til den grønne omstilling nemmere for bil-  
branchen. Det er fornuftigt og vigtigt. SF støtter det her forslag.

Kl. 10:16

**Formanden (Henrik Dam Kristensen):**

Tak for det. Der er ingen korte bemærkninger. Så er det hr. Rune Lund, Enhedslisten.

Kl. 10:16

(Ordfører)

**Rune Lund (EL):**

Tak, formand. Enhedslisten er med i aftalen bag det her lovforslag, og derfor stemmer vi også for. Vi synes, det er vigtigt, at vi i en usikker periode med fortsatte nedlukninger og restriktioner holder hånden under små og mellemstore virksomheder. Vi er også glade for, at der bliver ført en krisepolitik, som sigter på konkret hjælp til de virksomheder, der har problemer med likviditet som et resultat af nedlukninger. Det sikrer, at arbejdspladser ikke tabes i stort omfang, og det er en krisepolitik, der i det hele taget bliver ført, som er langt mere aktivistisk end den, vi så de borgerlige føre efter finanskrisen. Det har indtil videre sikret os mod den massive stigning i ledighe-  
den, vi netop så efter finanskrisen.

Vi vil dog også benytte lejligheden til at understrege vigtigheden af, at disse lån jo kan medføre tab for statskassen, hvis virksomheder ikke betaler deres lån tilbage, og derfor er det selvfølgelig vigtigt – og det ved jeg også andre skatteordførere har fokus på – at vi løbende holder øje med dette, og at vi også skal være opmærksomme på, at ressourcerne til kontrol er til stede.

Sluttelig er der også i det her lovforslag en udskydelse vedrørende indbetaling af registreringsafgift for bilforhandlerne, og det er en fornuftig løsning, fordi der jo bliver et likviditetsdræn ude hos bilforhandlerne, i forbindelse med at den nye bilaftale om grøn transport er blevet aftalt, og som vi så også skal behandle i det næste lovforslag, L 129. Uanset på hvilken måde dette lovforslag måtte blive delt op eller ikke delt op – i forlængelse af, hvad ordføreren for Venstre sagde – så er det dog et element, vi har tænkt os at støtte.

Kl. 10:18

**Formanden (Henrik Dam Kristensen):**

Tak til ordføreren. Der er ikke nogen korte bemærkninger. Så er det hr. Lars Boje Mathiesen, Nye Borgerlige.

Kl. 10:18

(Ordfører)

**Lars Boje Mathiesen (NB):**

Tak. Det er krisetider for nogle virksomheder, og andre går det godt for. Sådan er det i en krise.

Vi var heller ikke med i forhandlingerne om det her, men vi er grundlæggende positive omkring det, og vi støtter Venstre i en opdeling af lovforslaget. Det skal være ordene herfra.

Kl. 10:18

**Formanden (Henrik Dam Kristensen):**

Tak for det. Der er ingen korte bemærkninger. Så er det hr. Ole Birk Olesen, Liberal Alliance.

(Ordfører)

**Ole Birk Olesen (LA):**

Liberal Alliance støtter lovforslaget, og vi har ikke bedre argumenter end dem, der allerede er benyttet, så det var det.

Kl. 10:19

**Formanden (Henrik Dam Kristensen):**

Tak for det. Det gav ingen korte bemærkninger. Og så er det skatte-  
ministeren.

Kl. 10:19

**Skatteministeren (Morten Bødskov):**

Tak for det, formand. Tusind tak for den jo helt enstemmige opbakning til lovforslaget. Først vil jeg gerne kvittere for, at det endnu en gang kan lykkes Folketinget at stå sammen om ikke bare vigtige, men også meget store beslutninger, som det her jo også er udtryk for, i den svære tid, som dansk økonomi, danske virksomheder og danske lønmodtagere står i. Så tusind tak for muligheden for og opbakningen til, at det her lovforslag kan behandles i en hasteprocess, så det kan komme ud at virke hurtigst muligt.

Vi har jo sammen, regeringen og Folketinget, samarbejdet om, kan man roligt sige, omfattende hjælpepakker igennem de sidste 9-10 måneder. Det har holdt hånden under danske virksomheder og danske lønmodtagere i en meget svær tid.

På skatteområdet har vi taget en hel række beslutninger, som har hjulpet og jo dermed været med til at sikre, at vi har kunnet fastholde danske arbejdspladser. Vi har bl.a. udskudt virksomhedernes betaling af A-skat, arbejdsmarkedsbidrag, B-skat, moms og lønsumsafgift – og sikret en lempelig tilbagevenden til normale betalingsfrister for A-skat, arbejdsmarkedsbidrag og moms. Udskydelser af betalingsfrister har øget virksomhedernes likviditet med omkring 150 mia. kr. Den mere lempelige tilbagevenden til normale betalingsfrister, om man vil, giver yderligere – altså yderligere – likviditet i omegnen af knap 125 mia. kr.

Vi har indført en momslåneordning for små og mellemstore virksomheder, som har sikret, at de har kunnet få deres indbetalte moms og lønsumsafgift tilbage som et lån. Det har stillet 35 mia. kr. til rådighed. Låneordningen er blevet genåbnet, så små og mellemstore virksomheder, der ikke fik søgt lånet i foråret, har fået en ny chance.

Formålet med det lovforslag, vi behandler her i dag, er at udvide den allerede indførte momslåneordning, så det er muligt for små og mellemstore virksomheder at opnå, hvad man kunne kalde et A-skatelån i den her sammenhæng. Små og mellemstore virksomheder er en helt central del af dansk økonomi. De består af helt almindelige danskere, som hver eneste dag knokler og bidrager med nye idéer, innovation, udvikling og arbejdspladser til Danmark i stor stil. Og derfor er det helt afgørende for regeringen, at vi giver dem en solid hjælpende hånd – jo altså til gavn for virksomhederne, for lønmodtagerne og ikke mindst også for dansk økonomi.

Desuden har lovforslaget så til formål at udskyde betalingen af registreringsafgift og dermed også styrke likviditeten i bilbranchen, sådan som det også er fremhævet. Bilbranchen er på samme tid udfordret af tiltagene for at mindske smittespredningen som følge af covid-19-pandemien og af aftalen om grøn omstilling af vejtransport, som vi skal behandle lige her bagefter. Frem til den 1. juni 2021, hvor de nye regler træder i kraft, skal der indbetales registreringsafgift til skatteforvaltningen på baggrund af gældende regler, hvorefter der vil ske eventuel tilbagebetaling eller efteropkrævning med virkning tilbage fra den 18. december 2020. Det er en ordning, som man har set ved tidligere omlægninger af registreringsafgifterne. Vi giver her en øget likviditet til bilbranchen.

Nu til det konkrete forslag: Det foreslås som sagt at indføre en ny A-skattelåneordning, der gør det muligt for små og mellemstore

virksomheder at opnå et rentefrit lån på et beløb svarende til den A-skat og det arbejdsmarkedsbidrag, som virksomhederne skal afregne og skulle afregne her i januar 2021.

Kl. 10:26

Særlig virksomhederne i det, vi også kalder oplevelsesøkonomien, er jo hårdt ramt af de restriktioner, som det danske samfund er underlagt. Regeringen forventer, at det særlig er de virksomheder, altså i den her branche, der vil anmode om lånet. I januar skal små og mellemstore virksomheder betale A-skat og arbejdsmarkedsbidrag for knap 7 mia. kr. Det kan være en stor udfordring for mange virksomheder, og derfor er jeg også glad for, at vi med tiltagene lader virksomhederne låne pengene, altså indbetalingen, rentefrit, så de får bedre muligheder for at komme helskindet igennem den alvorlige krise, som vores samfund er i.

Kl. 10:23

F.eks. vil en restaurant med ti medarbejdere, der hver har en gennemsnitlig bruttomånedsløn på, lad os sige 25.000 kr., afregne samlet set ca. 80.000 kr. månedligt i arbejdsmarkedsbidrag og A-skat. Restauranten vil dermed kunne låne ca. 160.000 kr. rentefrit i op til 9 måneder. Det er forventningen, at lånet kan blive udbetalt allerede i starten af februar, forudsat at den aftalte hurtige lovgivningsproces her og godkendelsen fra Europa-Kommissionen kan komme på plads. Det skyldes, at ordningen indebærer statsstøtte.

Det foreslås endvidere i lovforslaget, at registreringsafgiften for marts måned, der skal indbetales den 15. april, udskydes til den 15. november. Det vil styrke likviditeten i bilbranchen med ca. 1,5 mia. kr. og dermed afhjælpe den likviditetsmæssige udfordring, der aktuelt er i branchen.

Der er ingen tvivl om, at det er helt afgørende både for det danske samfund og derfor også for regeringen og for de partier, som bredt har taget ansvar for den alvorlige krise, vi er i både sundhedsmæssigt, men også økonomisk, at vores virksomheder og lønmodtagere kommer så godt som overhovedet muligt igennem krisen. Vi vurderer løbende, om der er behov for at følge op på forlængelsen af restriktionerne, og om der er behov for også at se på yderligere hjælp til virksomhederne.

Derfor er jeg glad for, at vi også den her gang har kunnet se en bred opbakning til initiativer i den retning, hvor vi giver vigtige likviditetshåndsrækninger til danske virksomheder.

Så tak for ordet. Og jeg ser frem til, selvfølgelig, en forhåbentlig konstruktiv udvalgsbehandling af forslaget.

Kl. 10:25

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Der er en kort bemærkning til hr. Dennis Flydtkjær, Dansk Folkeparti. Værsgo.

Kl. 10:25

**Dennis Flydtkjær** (DF):

Tak for det. Jeg vil gerne kvittere for talen, for ministeren slutter jo af med at sige, at man er villig til at kigge på det, hvis der er behov for yderligere. Og det kunne det godt se ud til, i hvert fald hvis man ser på mange af de henvendelser, som vi får som ordførere, men også bare, hvis man ser dagens B.T., hvor der jo er en af de her små selvstændige, som siger, at de er ved at knække nakken på, at de den 1. marts skal betale moms ind, penge, som de jo ikke har, fordi der er lukket ned og de derfor ikke får nogen omsætning.

Så jeg vil egentlig høre ministeren, om han i forbindelse med den her hastelov vil være med til, at man får kigget på, om man kan hjælpe dem, altså at man enten udskyder momsfristen yderligere eller siger, at det, som de betaler ind den 1. marts, kan de så efterfølgende få ud som en låneordning, præcis ligesom det her, altså at vi prøver at se, om vi kan finde nogle løsninger, som kan hjælpe de små selvstændige, som rammes af at skulle betale her den 1. marts, hvor de jo så i hvert fald for manges vedkommende ikke har penge i kassen, fordi der er lukket ned.

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):  
Ministeren.

Kl. 10:26

**Skatteministeren** (Morten Bødskov):

Som sagt sidder vi løbende og kigger på de her betalingsfrister og har ikke truffet beslutning om det her endnu. Det handler også om, om det teknisk rent faktisk kan lade sig gøre. Men man kunne jo sige, at det her lovforslag så ikke handler om moms, men at det handler om A-skat og arbejdsmarkedsbidrag, og mange af de selv samme virksomheder får jo så her mulighed for samlet set at låne op til 7 mia. kr. i rentefrit lån i 9 måneder. Så det er jo også en håndsrækning, plus at vi også har lavet en hel række andre ting.

Men som sagt sidder vi løbende og vurderer det og kigger også på, hvad der teknisk kan lade sig gøre – det ved hr. Dennis Flydtkjær også er en særlig udfordring i skattevesenet – i forhold til at få systemerne til at passe til, om det overhovedet kan lade sig gøre. Men der er jo under den diskussion virkelig foretaget mange ting, og her altså 7 mia. kr. ekstra.

Kl. 10:27

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):  
Dennis Flydtkjær.

Kl. 10:27

**Dennis Flydtkjær** (DF):

Jeg har klart forståelse for, at det selvfølgelig ikke skal være en eller anden bureaukratisk løsning. Men vi har jo så nu to gange behandlet, at man kan lave sådan en låneordning, altså enten få indbetalt moms, og så kan man låne det ud igen, eller A-skat, og så kan man låne det ud igen, så det rent teknisk kan lade sig gøre. Kunne det være en vej frem? Vi har jo også tidligere udskudt fristerne. Det kunne også rent teknisk lade sig gøre. Så der er jo i hvert fald to muligheder. Så jeg vil egentlig høre, om ministeren kan tilkendegive, at man er villig til at gå en af de veje.

Kl. 10:27

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):  
Ministeren.

Kl. 10:27

**Skatteministeren** (Morten Bødskov):

Jeg tror – belært af erfaringen – at vi så ser på det løbende, og det ved hr. Dennis Flydtkjær også, al den stund at Dansk Folkeparti jo har været fine til at tage et medansvar for lige nøjagtig det her spørgsmål, og vi må jo se på det, og det gør vi nu. Jeg kan sige, at den her ordning isoleret set vurderes til at omfatte ca. 140.000 virksomheder. Så er det store tal, vi sidder med lige i øjeblikket.

Men vi ser jo løbende på de forskellige ordninger, vi har, og det kan bestemt ikke afvises, at vi kommer til at kigge på noget yderligere. For det er en meget alvorlig krise, som vi befinder os i, og derfor skal vi jo selvfølgelig gøre, hvad vi kan, for at holde hånden under danske virksomheder og danske lønmodtagere.

Kl. 10:28

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):  
Lars Boje Mathiesen, Nye Borgerlige.

Kl. 10:28

**Lars Boje Mathiesen** (NB):

Tak. Vi hører jo ude fra nogle mindre virksomheder, at de har problemer omkring Erhvervsstyrelsen og omkring indbetaling og frister ... Nej, undskyld, ministeren er jo fungerende finansminister, men du er ikke fungerende erhvervsminister mere. Men så beklager

jeg, for det er noget med Erhvervsstyrelsen, i forhold til at små virksomheder har problemer med regnskabsfristen der. Men ved du hvad, det skal jeg tage med den fungerende erhvervsminister i stedet for. Jeg beklager meget, og så skal jeg ikke holde skatteministeren op med det.

Kl. 10:29

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Det tror jeg ikke gav anledning til nogen svar, eller gjorde det, hr. minister?

Kl. 10:29

**Skatteministeren** (Morten Bødskov):

Nej, ikke andet, end at jeg indtil videre koncentrerer mig om at være fungerende finansminister og skatteminister. Erhvervet har jeg lagt fra mig, så det er der en anden der tager sig af nu.

Kl. 10:29

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Så siger vi tak til skatteministeren.

Da der ikke er flere, som har bedt om ordet, er forhandlingen sluttet.

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Skatteudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

## 2) 1. behandling af lovforslag nr. L 129:

**Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven, brændstofforbrugsafgiftsloven, ligningsloven og forskellige andre love. (Ændring af registreringsafgiften af person- og varebiler og motorcykler, ophævelse af tillæg og fradrag for energieffektivitet, forhøjelse af brændstofforbrugsafgiften og vægtafgiften og omlægning af brændstofforbrugsafgiften til CO<sub>2</sub>-baseret afgift, justering af beskatning af fri bil og forhøjet deleøkonomisk bundfradrag for privat udlejning af nul- og lavemissionsbiler, forlængelse af ordning med lav afgift på el til erhvervsmæssig opladning af eldrevne køretøjer m.v.).**

Af skatteministeren (Morten Bødskov).

(Fremsættelse 18.12.2020).

Kl. 10:29

## Forhandling

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Efter afsprington er forhandlingen åbnet. Hr. Troels Ravn, Socialdemokratiet.

Kl. 10:29

(Ordfører)

**Troels Ravn** (S):

Tak. Den 4. december sidste år var sådan en af de der dage, hvor man siger, at man har haft en god dag på kontoret, for det var den dag, hvor et flertal i Folketinget – Radikale Venstre, SF, Enhedslisten og Socialdemokratiet, altså regeringen – indgik en aftale om grøn omstilling af vejtransporten. Det var en rigtig fin, ambitiøs og god aftale for mennesker og samfund, som gjorde mig rigtig glad, fordi vi i Folketinget sikrede langsigtede og gode rammevilkår for den grønne omstilling af vejtransporten i Danmark; som sagt til gavn for mennesker og samfund og virksomheder, men også til gavn for

klimaet, fordi vi dermed tager endnu et skridt i den grønne genstart af Danmark.

Når vi ser på transporten, har mange familier brug for en eller flere biler for at få hverdagen til at hænge sammen, og for regeringen har det været afgørende, at det fortsat er muligt for almindelige danskere at købe en familiebil, samtidig med at vi sætter skub i den grønne omstilling. Det har været vigtigt for regeringen, at den grønne omstilling sker økonomisk ansvarligt og giver størst mulig CO<sub>2</sub>-reduktion for pengene. Så derfor udmønter lovforslaget, vi behandler her i salen i dag, dele af den netop nævnte aftale om en grøn omstilling af vejtransporten.

Vi har i Danmark sat os et ambitiøst mål om at reducere vores CO<sub>2</sub>-udledning med 70 pct. i 2030. Vi har allerede indgået en række aftaler på forskellige områder, som bringer os et godt stykke ad vejen, og nu er turen så kommet til vejtransportområdet. Aftalen, som lovforslaget udmønter dele af, omhandler finansiering og tiltag, der vil sikre 775.000 nul- og lavemissionsbiler i 2030; men det stopper ikke dermed, for ambitionen er at nå op på 1 million grønne biler i 2030. Den foreslåede omlægning af bilafgifterne, som vi behandler, er altså et væsentligt skridt på vejen mod en ambitiøs grøn omstilling af vejtransporten.

For Socialdemokratiet er det vigtigt, at en ambitiøs grøn omstilling af vejtransporten gør det mere attraktivt at købe nul- og lavemissionsbiler og samtidig også skabe ro på bilmarkedet mange år frem, og så skal vi som nævnt tage hensyn til transportbehovet i hele Danmark. Det skal fortsat være muligt at kunne få en travl hverdag til at hænge sammen, også de steder, hvor det kræver to biler, måske langt fra de store byer ude i landdistrikterne.

Lovforslaget skal for det første omlægge registreringsafgiften, så afgiften i fremtiden bliver baseret på bilens værdi og CO<sub>2</sub>-udledning. Dermed beskattes CO<sub>2</sub>-udledningen mere direkte, og incitamentet til at købe grønnere biler øges. Samtidig konsekvensrettes afgifterne for varebiler og motorcykler og autocampere, veteranbiler m.v., så de følger bilomlægningen for personbiler. Lovforslaget bidrager dermed til en forenkling af afgiftssystemet.

For det andet indebærer lovforslaget en lempeligere indfasning af registreringsafgiften end hidtil forudsat for nul- og lavemissionsbiler.

For det tredje forhøjer lovforslaget den grønne ejeravgift, vægtafgiften og udligningsafgiften for alle afgiftspligtige køretøjer fra og med første afgiftsperiode.

Ændringerne i de løbende afgifter betyder f.eks., at det bliver 20 kr. dyrere om måneden at eje en benzinbil og 85 kr. dyrere om måneden at eje en dieselbil. Den grønne omstilling af vejtransporten er nemlig også et spørgsmål om, hvor mange konventionelle biler der er på vejene, og hvor forurenende de er.

På personskatteområdet justeres desuden beskatningen af fri bil, så miljøtillægget vægter mere i beskatningsgrundlaget, mens anskaffelsesprisen vægter mindre. Dermed gives der et incitament til mere grønne firmabilordninger.

Endelig hæver lovforslaget det deleøkonomiske bundfradrag for privat udlejning af nul- og lavemissionsbiler, så det bliver mere attraktivt at dele grønne biler, og så vi sikrer en bedre udnyttelse af de nuværende grønne biler.

I Socialdemokratiet mener vi samlet set, at aftalen, som dette lovforslag implementerer dele af, bidrager til en ambitiøs grøn omstilling af vejtransporten og indfrielsen af 70-procentsmålsætningen på en måde, som samtidig tager hensyn til, at hverdagen rundtomkring i landet indebærer vidt forskellige transportbehov. Lovforslaget er dermed i tråd med vores arbejde for en grøn omstilling af Danmark, der både er økonomisk ansvarlig og i social balance. Socialdemokratiet støtter lovforslaget.

Kl. 10:35

Kl. 10:37

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Tak for det. Der er korte bemærkninger. Det er først hr. Ole Birk Olesen, Liberal Alliance.

Kl. 10:35

**Ole Birk Olesen** (LA):

Alle med forstand på det her ved jo, at det med at indføre registreringsafgift på elbiler ikke handler om at fremme den grønne omstilling. Hvis vi kigger på et land som Norge, der ikke har registreringsafgift på elbiler, er det nu sådan, at over 50 pct. af de solgte biler i Norge er elbiler. Så det er jo vejen, man skal gå, hvis man gerne vil have en hurtig grøn omstilling af bilparken. Den vej, som regeringen og Socialdemokratiet og hr. Troels Ravn går, er, at man skal have registreringsafgiften i statskassen, og derfor vil man ikke friholde elbilerne for registreringsafgift, og dermed forsinker man den grønne omstilling. Vil hr. Troels Ravn i det mindste give mig ret i, at hvis man ikke havde registreringsafgift på grønne elbiler, ville man få en hurtigere indfasning af dem ligesom i Norge?

Kl. 10:36

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Ordføreren.

Kl. 10:36

**Troels Ravn** (S):

Sagen er, at vi omlægger registreringsafgiften, så den mere målrettes køretøjernes CO<sub>2</sub>-udledning, samtidig med at vi afskaffer eksisterende tillæg og fradrag. Det bidrager til en forenkling af systemet. Og en omlægning til en ren teknisk baseret afgift vil være en gennemgribende reform af bilafgiftssystemet, der ville kunne indebære store prisændringer for konkrete biler. Og det ville indebære en stor usikkerhed i forbindelse med at skønne over de adfærds- og provenumæssige konsekvenser af en sådan omlægning. Derudover ville det have fordelingsmæssige konsekvenser, da det ikke ville være muligt at opretholde den nuværende progression i afgiften. Så en omlægning til en mere teknisk baseret afgift er ikke i sig selv et instrument til at fremme elbiler, da det med en omlægning som den her kan gøres inden for det nuværende system.

Så på grund af ovenstående har vi således valgt ikke at omlægge registreringsafgiften til en fuld teknisk afgift.

Kl. 10:37

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Hr. Ole Birk Olesen.

Kl. 10:37

**Ole Birk Olesen** (LA):

Der er altså noget, jeg bliver nødt til at påpege. Der var en gang, da hr. Troels Ravn var en dygtig ordfører på skoleområdet. Nu er hr. Troels Ravn skatteordfører, og når man stiller et spørgsmål til ham, så læser hr. Troels Ravn bare op fra et papir, som ikke er svar på det spørgsmål, man har stillet. Det gentager sig igen og igen i den her sag, og jeg synes simpelt hen ikke, at Socialdemokratiet kan være det bekendt, at man ikke tager Folketinget alvorligt og svarer på de spørgsmål, der bliver stillet, men bare læser op af et papir. Hvis hr. Troels Ravn ikke kan svare på de spørgsmål, vi har, må Socialdemokratiet finde en anden ordfører.

Kl. 10:37

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Tak for det. Så er det ordføreren.

**Troels Ravn** (S):

Det har jeg som sådan ikke rigtig noget svar til. Jeg forsøger naturligvis altid at besvare spørgsmålene så fyldestgørende som muligt, også i det her tilfælde.

Kl. 10:38

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Så er det hr. Torsten Gejl.

Kl. 10:38

**Torsten Gejl** (ALT):

Tak. Nu roser ordføreren den her aftale i brede vendinger, og i Alternativet skal vi også medgive, at der er mange gode ting i aftalen. Det, som gør, at den alligevel får så stærk kritik blandt nogle af de grønne organisationer, f.eks. Rådet for Grøn Omstilling og CONCITO, er, at den kun sparer 2,1 mio. t i et meget, meget stort CO<sub>2</sub>-regnskab, hvor man jo mener, at lige præcis det her område skulle have stået for en langt, langt større besparelse. Hvad tænker ordføreren om, at der er så stærk kritik fra de grønne organisationer i forhold til det helt overordnede, altså at den her aftale ikke er ambitiøs nok i forhold til CO<sub>2</sub>-besparelser?

Kl. 10:38

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Ordføreren.

Kl. 10:38

**Troels Ravn** (S):

Altså, jeg mener helt overordnet, at vi også med den her aftale bidrager til, at vi bevæger os mod det endelige mål om en 70-procentsreduktion af udledningen af CO<sub>2</sub> i 2030. Med den her aftale reducerer vi med op imod 2 mio. t, og samlet set har vi med de initiativer, som regeringen har taget på miljøområdet i forhold til klimaet, allerede nået en tredjedel af det endelige mål. Så aftalen her indgår i regeringens samlede bestræbelse på at leve op til den samlede målsætning om en 70-procentsreduktion. Og det finder jeg er rigtig positivt.

Kl. 10:39

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Hr. Torsten Gejl.

Kl. 10:39

**Torsten Gejl** (ALT):

Ja, det var jo alt sammen fakta – altså en beskrivelse af fakta. Det, jeg spurgte om, var: Hvad tænker ordføreren om, at aftalen møder så stærk kritik blandt nogle af dem, der har allermost forstand på CO<sub>2</sub>-udledning, og som siger, at det altså ikke er nok, hvis vi skal nå vores 70-procentsreduktionsmålsætning?

Kl. 10:40

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Ordføreren.

Kl. 10:40

**Troels Ravn** (S):

Jamen som altid i lovarbejdet lytter vi til interessenterne, vi læser høringssvarene, og vi prøver at imødekomme det på bedst mulig måde. Og så er det jo så en aftale, der til sidst skal strikkes sammen og holde og finde et flertal. Jeg mener, at vi har fundet en rigtig god balance her, også i forhold til det miljømæssige og netop den overordnede målsætning om, at vi skal nå en reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen på 70 pct. i 2030. Vi ved, at vejtransporten er en af de

store syndere i forhold til CO<sub>2</sub>-påvirkning, og derfor tager vi også et væsentligt skridt her.

Kl. 10:40

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Tak. Så er det fru Louise Schack Elholm, Venstre.

Kl. 10:40

**Louise Schack Elholm** (V):

Nu siger ordføreren meget om, at det her skal tage hensyn til folk, der ikke kan få en grøn bil. Men kan ordføreren fortælle mig: Kommer det med det her lovforslag her til at blive dyrere eller billigere at have en bil for den almindelige dansker, som ikke har råd til en grøn bil, og som måske bor et sted, hvor det er svært at have en grøn bil?

Kl. 10:41

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Ordføreren.

Kl. 10:41

**Troels Ravn** (S):

Med lovforslaget her giver vi nogle tydelige incitamenter til at om-lægge til grøn transport og motiverer hermed også til, at man på sigt skifter fra en sort bil til en grøn bil. De sorte biler bliver lidt dyrere, de grønne biler bliver billigere set over årene, og der har også været nogle klare overvejelser, hvad angår finansieringen. Som jeg sagde i min ordførertale, er det helt nødvendigt af hensyn til klimaet, af hensyn til reduktionen af CO<sub>2</sub>. Vi skal også have en aftale, hvor menneskers forskellige kørselsbehov bliver tilgodeset, og en ambitiøs målsætning om, at vi altså når 1 million lav- og nulemissionsbiler i 2030.

Kl. 10:42

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Fru Louise Schack Elholm.

Kl. 10:42

**Louise Schack Elholm** (V):

Jeg er glad for, at ordføreren siger, at det bliver dyrere at købe en sort bil, for det er rigtigt, men det bliver jo også dyrere at have en sort bil. Selv om du ikke skifter bil, stiger din vægtafgift, og der kommer til at ske noget med udligningsafgiften, der gør, at det bliver dyrere, særlig hvis det er en dieselbil, og brændstofafgiften stiger. Alle de her ting gør jo, at det bliver dyrere for den ganske almindelige dansker, måske en arbejder, der bor på Stevn's eller sådan noget, og som skal på arbejde i Fakse. Det bliver dyrere for vedkommende at have en bil for at komme på arbejde, og det synes jeg bare at man skal være ærlig om. Så kan det godt være, at man har en prioritering af, at det ikke skal være alt for meget dyrere, men dyrere bliver det. Kan ordføreren bekræfte det?

Kl. 10:42

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Ordføreren.

Kl. 10:42

**Troels Ravn** (S):

Det bliver marginalt dyrere at have en såkaldt sort bil, nemlig omkring 1.000 kr. dyrere om året, og for registreringsafgiftens vedkommende er det omkring 2.500 kr. Nu skal jeg nok passe på med at sige det, som en tidligere statsminister engang kom til at sige, nemlig at 2.000 kr. ikke er et nævneværdigt beløb. Jeg tror, at det var Lars Løkke Rasmussen, der kom til at sige, at 2.000 kr. ikke var et nævneværdigt beløb. Det er det for mig, og det er det for Socialdemokratiet, men vi mener stadig væk, at der er social og

økonomisk balance i det her forslag, og at vi tilgodeser forskellige kørselsbehov.

Så er det jo i øvrigt besynderligt, at Venstre ikke vil være med i den her aftale. Venstre havde jo selv den ambition om en million grønne biler finansieret af råderummet.

Kl. 10:43

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Tak. Så er det hr. Dennis Flydtkjær, Dansk Folkeparti.

Kl. 10:43

**Dennis Flydtkjær** (DF):

Jeg vil gerne spørge i forlængelse af det, Venstres ordfører spurgte om. For det er sådan med det her, at en mikrobil, altså det helt lille segment, i gennemsnit stiger 5.100 kr. alene i registreringsafgift. Køber man til gengæld en Tesla Model 3, får man en rabat på 176.000 kr.

Jeg tror, at rigtig mange stadig væk ikke har råd, også selv om der kommer en stor rabat, til en Tesla. Så jeg vil egentlig bare høre, om den socialdemokratiske ordfører kan bekræfte, at det her jo rammer folk, der ikke har ret mange penge, og folk, der har brug for bil nummer to, fordi de måske bor på landet eller har langt til arbejde, altså at ganske almindelige danskere derude, som ikke har råd til at købe en stor elbil som alternativ, nu får en ret så klækkelig ekstra skatteregning.

Kl. 10:44

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Ordføreren.

Kl. 10:44

**Troels Ravn** (S):

Altså, i forhold til det her med det klækkelige synes jeg, det er moderate 20 kr. om måneden, 80 kr. om måneden eller samlet set 2.500 kr. om måneden i registreringsafgift. Det er moderate prisstigninger, som gør det muligt for mennesker, også i landdistrikterne, at finansiere en bil og måske endda også at finansiere to biler. Det er vigtigt at se på de forskellige kørselsbehov, som folk kan have, og samtidig altså også motivere til, at man skifter til en grøn bil: en lav- eller nulemissionsbil.

Mikrobilen bliver nævnt her som eksempel, og det er rigtigt, at den er uforholdsmæssigt dyrere, og det er ud fra en vurdering af, at det som oftest ikke er familiens primære bil, men måske bil nummer to eller bil nummer tre. Men vi har klart lavet en aftale, hvor det er de billige mellemklassebiler, der opnår den bedste fordel.

Kl. 10:45

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Hr. Dennis Flydtkjær.

Kl. 10:45

**Dennis Flydtkjær** (DF):

Men hvad er logikken så i, at det lige præcis skal være en mikrobil, der skal stige ret kraftigt, hvis det er bil nummer to, som man alene bruger for at komme til arbejde, men ikke er den primære bil, man ellers bruger i weekenderne, når man skal på familiebesøg? Altså, hvorfor er det dem, der skal straffes med det her? Hvorfor skal folk, der bor i landdistrikterne eller bare har brug for en bil for at køre børnene i skole, eller hvad det kan være, betale 5.100 kr. mere for, at dem, der har rigtig mange penge, kan få over 170.000 kr. i rabat på en elbil? Elbilen er jo ikke et alternativ, for køber man en benzinbil i mikroklassen forhold til at købe en elbil i mikroklassen, er forskellen stadig væk over 90.000 kr., så det er jo ikke et alternativ for dem at købe en elbil.



**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):  
Tak. Så er det ordføreren. Værsgo.

Kl. 10:46

kunne have lavet den her ordning, uden at det ville blive dyrere, og at det er en politisk prioritering, at man vælger at gøre det dyrere for nogle.

Kl. 10:49

Kl. 10:46

**Troels Ravn** (S):

Altså, som jeg har sagt omkring mikrobilen, er argumentet dér, at det meget sjældent er en families primære bil, men bil nummer to eller bil nummer tre, og sådan, som vi har skruet afgiftssystemet sammen her, fjerner vi den favorisering, der hidtil har været, af de meget, meget dyre luksusbiler, og i stedet gør vi det mere fordelagtigt at handle og købe mellemklassebiler. Og som tidligere sagt tager det her forslag i meget høj grad hensyn til, at vi har forskellige kørselsbehov rundt om i Danmark, og det skal vi tilgodesee.

Kl. 10:46

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):  
Hr. Lars Boje Mathiesen, Nye Borgerlige.

Kl. 10:46

**Lars Boje Mathiesen** (NB):

Vi har igennem de sidste måneder og igen i dag hørt fra Socialdemokratiet og regeringen, at det er krisetid; at det er hårdt; at der er folk, der bliver arbejdsløse; at der er virksomheder, der har det hårdt. Mener ordføreren virkelig, at det er det rigtige tidspunkt at gøre det dyrere at være dansker og gøre det dyrere at drive virksomhed? Står vi virkelig i en situation lige nu, hvor det er den rigtige medicin at gøre sådan? Og kan ordføreren ikke bekræfte, at man godt kunne have lavet en omlægning *uden* at have gjort det dyrere for nogen at eje biler eller købe biler, men at det alene er en politisk prioritering, at man vælger at gøre det dyrere for nogle?

Kl. 10:47

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):  
Ordføreren.

Kl. 10:47

**Troels Ravn** (S):

Altså, Nye Borgerlige står jo så også uden for den her aftale. Og sådan er det jo for nogle partier, altså at man har nemmere ved at sidde på de bageste rækker og så være meget kritisk end at gå ind og tage et ansvar. Jeg synes, at det her med at gøre det dyrere at være dansker er et fortærsket udtryk. Altså, det her giver en marginal prisstigning over årene i forhold til at have en sort bil. Stadig væk tilgodeser vi, at mennesker i alle egne af landet har forskellige kørselsbehov. Og finansieringen af den her ambitiøse aftale – en ambitiøs aftale, både i forhold til en grøn omstilling for vores klima, men også i forhold til at mennesker, samfund og virksomheder skal kunne fungere i det her – har vi så strikket sammen på den måde, at vi fortsat også kan have et velfærdssamfund, at vi kan opretholde et velfærdssamfund, og at vi kan udvikle et velfærdssamfund. Det er selvsagt vigtigt for Socialdemokratiet.

Kl. 10:48

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):  
Hr. Lars Boje Mathiesen.

Kl. 10:48

**Lars Boje Mathiesen** (NB):

Jamen det er jo ren sort snak, der kommer fra talerstolen. Jeg beklager, men det er det. Jeg stiller et simpelt spørgsmål, om det ikke er korrekt, at man godt kunne have lavet den her reform, *uden* at det ville blive dyrere for nogen at købe og eje biler, og at det er en politisk beslutning, at man har valgt at gøre det. Det er jo et simpelt spørgsmål, så det vil jeg gerne have et svar på, altså på, om man godt

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):  
Ordføreren.

Kl. 10:49

**Troels Ravn** (S):

Jamen jeg tror faktisk, at jeg sagde det. At det så er sort snak for Nye Borgerlige, skal jeg beklage. Men jeg siger jo netop, at vi vil finansiere den her aftale, sådan at vi ikke går ind og tager hele finansieringen fra det økonomiske råderum, fordi vi så dermed ikke vil have muligheden for at opretholde det eksisterende velfærdssamfund og udvikle vores velfærdssamfund. Det er en klar politisk prioritering – ja, præcis – og det er en prioritering, som helt flugter med de interesser, som Socialdemokratiet har.

Kl. 10:49

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Tak til ordføreren. Der er ikke flere korte bemærkninger. Så er der en afspritning. Tak for det.

Louise Schack Elholm, Venstre.

Kl. 10:50

(Ordfører)

**Louise Schack Elholm** (V):

Tak, og tak for ordet. Vi behandler nu udmøntningen af den politiske aftale om grøn vejtransport. Det er jo en aftale, vi rigtig gerne ville have været en del af. Vi havde et ønske om, at man skulle nå op på 1 million grønne biler i 2030, fordi det er vigtigt med en grøn omstilling af vejtransporten for at nå 70-procentsmålsætningen i 2030. Derfor har vi været meget engageret i forhandlingerne. Regeringen ønskede 0,5 millioner grønne biler i 2030, og resultatet er så landet på 715.000 grønne biler, 60.000 grønne varebiler. Og jeg vil gerne sige tak til alle dem, der sammen med os har kæmpet for at få regeringen op på et mere ambitiøst niveau. Vi synes, det er rigtig positivt, at man trods alt er kommet så langt. Så tak for det samarbejde, vi har haft i forhandlingerne. Vi er kede af, at vi ikke nåede helt til slut. Sådan er det jo nogle gange. Og når det er sådan, er det jo selvfølgelig, fordi der er nogle ting, vi ikke er enige i i lovforslaget. Her vil jeg fremhæve de ting, vi er uenige i.

Vi synes, at et af problemerne er, at det ikke er ambitiøst nok, og vi synes, at den ambition, der står om 1 million grønne biler, er for løst formuleret. Derudover ser vi en anden ulempe, nemlig at regningen bliver sendt videre til danskerne. Man har simpelt hen ikke valgt at prioritere den grønne omstilling og sætte nok penge af til at investere i det her. I stedet for sender man regningen videre. Det gør sig bl.a. gældende i et fortrængningskrav, der vil komme til at koste danskerne 4,4 mia. kr. i 2025-2030; en lastbilsafgift på 1 mia. kr. om året, som gør det sværere at drive virksomhed ude i landdistrikterne i Danmark, fordi man skal betale mere, jo længere man kører på vejene; en forhøjelse af vægtafgiften, der også gør det dyrere for de danskere, der allerede har en bil og ikke har råd til at skifte den ud; og en forhøjelse af brændstofforbrugsafgiften, som giver ekstra omkostninger for brændstofleverandørerne.

Man mangler i lovforslaget at redegøre for den massive grænsehandel, som man forventer med brændstof som følge af det her lovforslag. Man forventer, så vidt jeg ved, omkring 320 t CO<sub>2</sub>-reduktion, der forsvinder i grænsehandelen. Det vil sige, at den del af reduktionen sådan set ikke er, fordi det ikke bliver brugt, men det er, fordi det bliver handlet på den anden side af grænsen, og så skal det ikke indgå her i regnskabet. Det er jo lidt mærkeligt.

Så er der en masse andre ting. Der er f.eks. veteranbiler, hvor man sætter afgiften op. Det synes vi selvfølgelig er bekymrende, for det bliver dyrere, og det er jo ikke, fordi det er sådan en, man kører på arbejde i. Det er jo en hobbybil. Vi glæder os over, at originalitetskravet er droppet, men der er stadig væk nogle ting, der skal afklares i den sammenhæng. Så er en af de ting, vi undrer os ganske gevaldigt over – og vi undrer os også over det, fordi vi faktisk har deltaget i forhandlingerne så lang tid, som vi har – at der ikke er en model, der virker. Hvordan kan man forhandle en aftale på plads uden at kunne beregne afgiften efterfølgende? Det er først den 1. juni, at man kan begynde at beregne afgiften på de her biler. Og hvad betyder det så? Jamen det betyder, at der er uklarhed over f.eks. afgiften for varebiler, for man kan ikke helt forstå det ud fra lovforslaget. Det betyder, at det salg går i stå. Det betyder også, at FDM fraråder sine medlemmer at købe grønne biler, indtil det her er løst, fordi man ikke ved, om man køber katten i sækken. Det er da dybt problematisk, at man ikke ved, hvad det er, der skal foregå.

Autobranchen m.fl. gør opmærksom på, at mellem januar og maj skal bilforhandlerne indbetale for høj en afgift til Motorstyrelsen, og de ved ikke, hvornår de får det tilbagebetalt. Det er muligvis derfor, at man i det andet lovforslag, vi behandlede lige før, L 139, har valgt at udskyde registreringsafgiften. Men det havde jo været kønt at putte det ind i det her lovforslag, når det er noget, der er kommet som et høringssvar til det her lovforslag. Det er en usik at dele det op i to forskellige lovforslag. Jeg forstår simpelt hen ikke den fremgangsmåde, for vi er nødt til at se tingene i en sammenhæng og vise, om vi lytter til folk eller ej, og vi skal tage tingene seriøst og give det en ordentlig lovbehandling. Det gør man ikke på den her måde. Så jeg synes, det er ret bekymrende, at man simpelt hen har lavet en aftale, man ikke kan beregne, sådan at danskerne, bilbranchen og alle mulige andre står med en kæmpestor usikkerhed.

Nå, lad mig sige, at overordnet set kan vi sige, at aftalen jo gør de traditionelle biler dyrere. Det er ikke så overraskende. Det gør det også dyrere for dem, som allerede har en bil, og som ikke skifter bilen ud. Så det er jo ikke bare noget, du kan vælge til, når du skal købe en bil, altså at det så er et incitament til, hvilken bil du køber, men det er også dem, der faktisk ikke har råd til at skifte bil, det bliver dyrere for, og det gør det altså sværere at bo i landdistrikterne og have et arbejde et andet sted, altså et lavtlønsarbejde, hvor økonomien ikke er så stor. Men samtidig med det gør det det også dyrere at drive virksomhed i landdistrikterne, fordi den her lastbilsafgift, som man pålægger, kommer til at gælde på alle statsveje. Det vil sige, at det er på Bornholm, det er i Nordjylland, det er alle steder. Alle vejene skal tælle med, og dermed bliver det uforholdsmæssigt dyrere at drive virksomhed i landdistrikterne. Så det er en skævvridning.

Konklusionen er, at vi rigtig gerne ville have været med i en aftale. Vi havde gerne set, at den havde været endnu mere ambitiøs, men vi havde gerne investeret i den og sikret, at den havde været grøn, men også sikret det at holde hånden under danskerne. På den baggrund kan Venstre ikke støtte lovforslaget.

Kl. 10:55

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Tak for det. Der er korte bemærkninger. Den første er til hr. Rune Lund, Enhedslisten.

Kl. 10:55

**Rune Lund** (EL):

Vi synes, den her aftale skulle have været meget mere ambitiøs. Vi synes, man skulle have gjort, som vi selv foreslår i vores egen klimaplan, nemlig at man gjorde de sorte biler dyrere, at man gjorde elbilerne billigere, specielt dem i den mindre ende, og at man så skulle lave social compensation via den grønne check. Det er slet ikke det ambitionsniveau, som den her aftale lægger op til, selv om den er et skridt i den rigtige retning.

Men jeg må indrømme, at det, som får mig til at tage ordet, er, at jeg synes, at det flyver rundt med tal fra Venstre her. Altså, kan Venstre ikke bare bekræfte – og jeg står med aftalen her – at fra 2021-2025 bliver der tilført flere midler til bilområdet i forbindelse med den her aftale? Altså, der er ikke bare tale om en omlægning inden for bilområdet; der bliver faktisk tilført flere midler. Og hvordan pokker kan man så stå på Folketingets talerstol og sige, at det bliver *dyrere at være dansker* i forbindelse med lovgivningen omkring den her aftale?

Kl. 10:56

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):  
Ordføreren.

Kl. 10:56

**Louise Schack Elholm** (V):

Jeg behøver heldigvis ikke at vrænge ad mine kollegaer. Men jeg vil sige: Ordføreren skal nok høre mere efter, hvad jeg siger. Fra 2025-2030 øger den her aftale fortrængningskravet, så det kommer til at være dyrere – med 4,4 mia. kr.; det er 2025-2030. Jeg sagde ikke noget med 2021-2025. Så kan det godt være, ordføreren begynder at høre mig om alle de tal, der er i aftalen. Jeg har ikke aftalen med herop – jeg beklager. Jeg kan ikke tjekke hele aftalen. Jeg udtaler mig kun om de ting, som rent faktisk gælder, og der er det for os et problem, at det bliver så meget dyrere fra 2025 og frem.

Kl. 10:57

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):  
Rune Lund.

Kl. 10:57

**Rune Lund** (EL):

Jamen så er det grundlæggende, at jeg ikke fatter, hvad det egentlig betyder, og hvordan man definerer det, når Venstre siger, at det bliver dyrere at være dansker. Så det vil altså sige: Hvis man tilfører et milliardbeløb til bilområdet for at fremme elbiler og den midlertidige støtte så ophører i 2025, bliver det dyrere at være dansker, fordi der er en midlertidig, hvad skal man sige, skattelettelse, som det i realiteten er, der ophører i 2025 – ville det så ikke være mere naturligt, at man kiggede på, at der sådan set fra 2021-2025 er blevet tilført flere penge til området for netop at fremme elbiler? Jeg forstår grundlæggende ikke, hvordan man i det hele taget definerer det, at det bliver dyrere at være dansker.

Kl. 10:57

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):  
Tak. Ordføreren, værsgo.

Kl. 10:57

**Louise Schack Elholm** (V):

Jamen det handler om, om den regning, danskerne skal betale, bliver større samlet set eller ej. Faktisk havde vi lavet det sådan, at man godt kunne lave en undtagelse her for biler, altså så man kunne flytte rundt på det. Så vi var åbne over for at flytte rundt på tingene, men samlet set er det fra 2021-2030 en afgiftsstigning eller en omkostningsstigning, f.eks. på grund af fortrængningskravet. Så det er det samlede tal. Det er jo også, fordi sådan noget som f.eks. fortrængningskravet ikke nødvendigvis er en indtægt for staten, men det er ikke det samme som, at det ikke er en udgift for danskerne. Derfor skal man jo også se det på den måde.

Kl. 10:58

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):  
Så er det hr. Troels Ravn, Socialdemokratiet.

Kl. 10:58

Kl. 11:00

**Troels Ravn (S):**

Tak. Tak til ordføreren for talen. Altså, jeg er helt oprigtigt bare rigtig ærgerlig over, at Venstre ikke er med i sådan en aftale, for jeg ser Venstre som et parti, der almindeligvis tager ansvar for de store aftaler, som er til gavn for samfund og mennesker, både her og nu og på det lange stræk. Og jeg synes, at det klinger lidt hult, når jeg hører det her fortærskede udtryk, at det må ikke være dyrere at være dansker, og at det her ikke er ambitiøst nok, for der er en modsætning der.

Venstre har en ambition om 1 million elbiler i 2030. Jamen hvordan vil Venstre finansiere den ene million elbiler? Skal det være af råderummet og dermed af de penge, vi kan udvikle velfærdssamfundet for, eller vil man lægge regningen over på de konventionelle biler og dermed jo så også igen gøre det endnu dyrere, end den her aftale lægger op til, at have et kørselsbehov, eksempelvis ude i landdistrikterne? Jeg mener, at Venstre skylder at give nogle klare svar på de spørgsmål.

Kl. 10:59

**Formanden (Henrik Dam Kristensen):**  
Ordføreren, værsgo.

Kl. 10:59

**Louise Schack Elholm (V):**

Jeg må først afklare en misforståelse. Vi har ikke sagt 1 million elbiler, vi har sagt 1 million grønne biler i 2030. Det er faktisk ikke det samme, for i grønne biler indgår også hybridbiler, pluginbiler og deslige, så derfor er det en bredere term end bare elbiler.

I Venstre har vi sat penge af på vores finanslovsudspil til at implementere en grøn aftale, og vi er også villige til at sætte flere penge af fra råderummet til at investere i en ambitiøs grøn aftale.

Kl. 10:59

**Formanden (Henrik Dam Kristensen):**  
Hr. Troels Ravn.

Kl. 10:59

**Troels Ravn (S):**

Ordføreren siger, at Venstre i deres finanslovsudspil har sat penge af til grønne biler. Som jeg forstår det, har Venstre regnet sig frem til, at det kun ville koste 1,4 mia. kr. at nå ambitionen om 1 million grønne biler i 2030. Det tal er jo totalt misvisende i forhold til de beregninger, jeg har set, fra Skatteministeriet, der estimerer, at det ville medføre et mindre provenu på 9,2 mia. kr. Kan ordføreren forklare den forskel?

Kl. 11:00

**Formanden (Henrik Dam Kristensen):**  
Ordføreren.

Kl. 11:00

**Louise Schack Elholm (V):**

Nu kan man jo ikke fuldstændig læse det i finanslovsudspillet, der kun gælder for 2021 og ikke for alle de resterende år frem til 2030. Derfor skal man jo ikke kun læse det i 2021-finanslovsudspillet.

Men vi havde kigget på forskellige modeller. Vi har været ovre i ministeriet og kigget på forskellige modeller, og vi var åbne over for at se på forskellige løsninger. Vi var også åbne over for at se på, hvordan du også fremadrettet kunne sikre et større incitament til at vælge de grønne biler, men for os har det været vigtigt, at det ikke skulle være dyrere at være dansker, og derfor skulle det ikke påvirke dem, der allerede havde en bil, på den måde, som det her gør.

**Formanden (Henrik Dam Kristensen):**  
Så er det fru Signe Munk, SF. Værsgo.

Kl. 11:01

**Signe Munk (SF):**

Tak til ordføreren for at forsøge at forklare Venstres skattestop. Det er dog stadig væk lidt uklart, men det er spændende at finde ud af. Nu ved vi i hvert fald, at tariffer ikke tæller med i det. Det fandt vi ud af her forleden, da vi behandlede et energiforslag, men når det så kommer til, hvilken afledt effekt der må være for, hvad brændstof så koster for en lastbilchauffør, så tæller det pludselig med. Men der er jo to streger under, hvilken provenueffekt den her bilafale har, og der bliver jo bare tilført 2,5 mia. kr., og så er der ikke så meget at diskutere mere.

Men er det sådan, at hvis Venstre selv skulle lave den her bilafale, ville der ikke være en eneste afgift, hverken en udligningsafgift, en grøn ejerafgift eller en registreringsafgift, der ville stige for en bil, der kører på diesel eller benzin? Skal man forstå det sådan, at ikke én afgift ville stige for biler, der kører på diesel eller benzin?

Kl. 11:01

**Formanden (Henrik Dam Kristensen):**  
Ordføreren.

Kl. 11:01

**Louise Schack Elholm (V):**

Nej, jeg tror, ordføreren skal lytte lidt bedre efter. Først og fremmest handler et skattestop jo om skatter og afgifter, ikke om de priser, som energiselskaber kræver. Det er jo en af forskellene. Vi bestemmer ikke, hvad andre kræver i pris for deres varer. Det er grundlæggende ikke et af vores principper, at vi skal bestemme det.

Når det så handler om skatter og afgifter, var vi jo åbne, som jeg også sagde til, jeg tror det var hr. Rune Lund, eller også var det til hr. Troels Ravn – beklager meget, at jeg ikke helt kan huske det – over for at skrue på registreringsafgiften, fordi det jo er et valg, du tager, når du skal købe en ny bil. Så det var vi jo åbne over for at se på.

Der, hvor vi er bekymrede, er, når det koster noget her og nu for folk, der ikke har muligheden for at tage et valg. For ellers går du jo ind og tager et aktivt valg, og det er et valg, du kan tage, og så kan du sige: Så vælger jeg den eller den, eller også fortsætter jeg med det, som jeg har nu. Det er jo så en mulighed, man kan tage. Så det havde vi været åbne over for at se på, og vi ville rigtig gerne have været med i en aftale, fordi vi synes, det vil være positivt, at vi kan nå så langt som muligt på den grønne vejtransport.

Kl. 11:02

**Formanden (Henrik Dam Kristensen):**  
Signe Munk, værsgo.

Kl. 11:02

**Signe Munk (SF):**

Det var jo et klart svar. I er faktisk villige til at sætte de afgifter op, der bliver sat op i den her aftale, I så stemmer imod.

I forhold til fortrængningskravet for brændstof er det jo rigtigt, at når man stiller et større krav til, at der skal iblandes nogle reelle grønne brændstoffer, så bliver brændstoffet pr. liter dyrere. Er det Venstres politik, at man er imod et CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav for brændstof, og i så fald, hvorfor har man så stemt for en vedtagelses-tekst sidste år, hvor man bredt set i Folketinget var enige om, at man gerne ville have et CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav for brændstof?

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):  
Ordføreren.

Kl. 11:03

hele tiden? Det er, fordi den offentlige infrastruktur er væsentlig bedre i København, end den er på Stevn eller den er i Hvide Sande. Det er ikke lige så let at komme på arbejde med offentlig transport i landdistrikterne, som det er inde i byen, og derfor bliver det et spørgsmål om, om du har råd til at tage det job eller du ikke har råd til det. Og det er faktisk der, jeg ser den allerallerstørste udfordring, og det er spørgsmålet om, om man rent faktisk har råd til at tage arbejdet, for jeg vil gerne have, at så mange som muligt i Danmark kan arbejde.

Kl. 11:06

**Louise Schack Elholm** (V):

Nu fik ordføreren jo lige simplificeret lovforslaget til kun at handle om registreringsafgift. Som jeg nævnte, er der bl.a. fortrængningskravet, som ordføreren også har nævnt her. Der er lastbilsafgiften på 1 mia. kr. om året. Der er en forhøjelse af vægtafgiften. Der er brændstofforbrugsafgift m.v. Så der er rigtig mange afgifter, der stiger, i det her lovforslag.

Og ja, når du så putter fortrængningskravet oveni og du ikke kompenserer danskerne for, at du giver dem en ekstra udgift, men bare tæller det med som en omkostning for staten, så er det jo et problem, at man ikke også kigger på, at det her også gør det dyrere at være dansker. Det her er også med til at gøre det sværere rent faktisk at have et job ude i provinsen og tage på arbejde et andet sted. Det er problematisk, at man ikke anerkender den problemstilling, det er for ganske almindelige danskere at kunne have råd til at tage på arbejde.

Kl. 11:04

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):  
Så er det Kathrine Olldag, Radikale Venstre.

Kl. 11:04

**Kathrine Olldag** (RV):

Tusind tak. Jeg vil gerne kvittere for ordførertalen og for, at fru Louise Schack Elholm forsøger at forklare, hvorfor det er, at Venstre ikke er med i den her aftale. Vi i Radikale Venstre er om nogen kede af det og havde håbet på til sidste minut, at I alligevel ville hoppe på. Det er jo en stor del af jeres fortjeneste, at den faktisk blev så – hvad skal jeg sige – hensyntagende og rund, som den alligevel blev. Når jeg alligevel lige hopper op her, er det, fordi jeg synes, at der, som også de øvrige ordførere har påpeget, er nogle ret store forklaringsproblemer, og en af de ting, som jeg hæfter mig ved, er, at fru Louise Schack Elholm mener, at der ikke er noget valg for den almindelige dansker.

Når vi taler om, hvordan det er ude i landdistrikterne, når man står og skal købe en ny bil, så kan man vælge mellem en grøn bil og en sort bil fuldstændig ligesom alle andre bilejere. Ens indtægtsgrundlag har jo intet med geografi at gøre, det har noget med sociale kår at gøre. Man kan være lige så presset, når man bor på Københavns Vestegn, som man kan være, hvis man bor i Vestjylland. Når man bor i Vestjylland har man i øvrigt en carport, og når man bor på Vestegnen, bor man måske i en etageejendom, så i virkeligheden har vi større forsyningsproblemer i etageejendomme, end vi har i landdistrikterne. Vil ordføreren i det mindste ikke bekræfte det?

Kl. 11:05

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):  
Ordføreren.

Kl. 11:05

**Louise Schack Elholm** (V):

Jeg synes jo trods alt, at spørgeren mangler den problematik eller den variant, at man også kan vælge at beholde den bil, man har, og det kan man jo, så længe økonomien i den bil, man har, ikke ændrer sig, og det gør den jo med den her aftale, netop fordi man øger vægtafgiften, man øger udligningsafgiften, man øger brændstofforbrugsafgiften og fortrængningskravet. Det er jo ting, som gør, at det ikke bare er et spørgsmål om et valg, når man skal have en ny bil, det er jo også et spørgsmål om, om du har råd til at beholde den bil, du har. Og hvorfor er det så, at jeg snakker om landdistrikterne

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):  
Kathrine Olldag.

Kl. 11:06

**Kathrine Olldag** (RV):

Jeg anerkender simpelt hen ikke, at det er et større problem at bo på landet og køre i en grøn bil fra f.eks. Stevn til Faxe. Der er i øvrigt så kort pendlerafstand, at man snildt kan køre i en hybridbil og så køre på el alene, hvilket der også er rigtig mange hybridbiler, der gør. Når man køber en bil fra start af, kan man f.eks. også vælge en mikrobil, men det er jo typisk noget, man vælger som bil nummer to, og det er præcis derfor, vi er gået med til at hæve afgiften på mikrobiler. For os i Radikale Venstre ser det ud, som om Venstres oprindelige udspil til aftalen her var en væsentlig hårdere udgave end den lempelige version, vi har lavet her.

Kl. 11:07

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):  
Tak for det. Ordføreren, værsgo.

Kl. 11:07

**Louise Schack Elholm** (V):

Det er jo rigtigt. Jeg håber da, at så mange som muligt vælger en hybridbil eller grøn bil, det er jo det, der er hele tanken, at man skal gøre, men der er bare nogen, der ikke har råd til det, fordi de er dyrere end de almindelige biler. Det er ikke alle, der har råd til den luksus at tage det valg, og de er i en situation nu, hvor de har en sort bil, der bliver dyrere, og måske har de ikke råd til at beholde den, og de har ikke råd til at købe en grøn bil, de har heller ikke råd til at købe en sort bil, og de kan måske ikke tage toget eller bussen på arbejde, for der er ikke de transportmuligheder. Så hvad ender de så med at blive tvunget til at gøre? At droppe at arbejde! Og det er da en sørgelig situation at ende i.

Kl. 11:07

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Tak til ordføreren. Der er ikke flere korte bemærkninger. Så er det hr. Dennis Flydtkjær, Dansk Folkeparti. Værsgo.

Kl. 11:08

(Ordfører)

**Dennis Flydtkjær** (DF):

Her behandler vi et lovforslag, der handler om, at ganske almindelige danskere, der er afhængige af deres bil for at komme på arbejde, og som måske også har brug for en bil nummer to, ikke for sjovs skyld, men fordi begge to har et arbejde, der ligger et stykke væk, skal betale mere. Folk, der bor i landdistrikterne, hvor man har brug for en bil for at komme ind og handle eller følge børnene til fritidsinteresser, skal nu betale mere både i registreringsafgift, men også i løbende afgifter, fordi folk, der har råd til at få en stor elbil, skal have en klækkelig skatterabat.

Det kommer jo egentlig meget klart til udtryk, hvis man ser på de eksempler, som er i det materiale, Skatteministeriet selv sendte ud. En mikrobil på benzin kommer til at stige i gennemsnit med

5.100 kr., når man køber den, og det er alene i registreringsafgift. Tager man til gengæld en stor Tesla Model 3, får den en rabat på 176.000 kr., og det er altså totalt skævt og et bevis på, at regeringen og støttepartierne har glemt, at der er rigtig mange danskere derude, der har behov for at have en bil for at få hverdagen til at hænge sammen.

Så kunne man jo selvfølgelig sige, at dem, der så køber en mikrobil som bil nummer to, fordi de er så uheldige, at begge har langt til arbejde, bare skulle købe en elbil i stedet for. Hvis man igen tager mikrobilen, koster den i gennemsnit 108.000 kr. Tager man en tilsvarende bil i en elbilversion, koster den 205.000 kr. Der er altså en forskel på 92.000 kr. Jeg tror, det er de færreste, der har råd til lige at give 92.000 kr. ekstra for at få en tilsvarende bil bare med en anden motor og på et andet drivmiddel.

Jeg vil sige, at det faktisk er en rigtig høj pris, man betaler for den her aftale, for at nå et bestemt antal elbiler, for med aftalen når man op på 775.000 grønne biler i 2030, og hvis man så går lidt længere frem, er det 1 million elbiler, man når i 2033. Men hov, elbilkommissionen kom jo ud med en rapport, inden man lavede den her aftale, som sagde, at hvis vi ikke gjorde noget og altså bare kørte videre med de registreringsafgifter og andre ting, vi havde, så ville vi få 1 million elbiler i 2035. Man når altså 1 million elbiler 2 år tidligere, men man sender så en kæmpe regning ud til rigtig mange danskere, som er afhængige af deres bil.

Jeg synes, at det er et kæmpe postyr at sætte i gang for at nå et mål, som man ville nå uanset hvad, 2 år tidligere. Jeg synes, at man fuldstændig glemmer, at der er rigtig mange derude, som har brug for en bil for at få hverdagen til at hænge sammen. Og dem, som så vinder på det, er dem med de høje indkomster, som har råd til at købe en kæmpe Tesla.

En anden ting er, at jeg synes, at reglerne bliver ret uigennemskuelige. Jo, jo, man fjerner en masse fradrag på selealarm og airbags og den slags ting, men dem kunne man jo have puljet sammen i de gamle regler og så havde ladet det køre videre som et bundfradrag. Jeg synes, det er ærgerligt, at vi gang på gang laver skatteregler, som gør det fuldstændig umuligt for den almindelige dansker at sætte sig ned og regne ud, hvad man egentlig skulle betale for en bil i afgift, hvis man importerede en brugt elbil eller benzinbil fra Tyskland eller et andet sted.

Det var de negative ting. Men jeg vil også lige bruge lidt af min taletid på faktisk at sige, at der også er nogle positive ting i lovforslaget. Det er bl.a., at man ændrer på reglerne om firmabiler, hvor man får miljøtillægget til at fylde mere for til gengæld at sætte registreringsafgiften ned. Man giver altså et større incitament til at vælge den grønne firmabil. Det er noget, vi har argumenteret for i Dansk Folkeparti igennem rigtig lang tid, og det er trods alt positivt, at det er kommet med, selv om vi ikke er med i aftalen. Så ros for den del.

Jeg synes også, at det er godt, at der er et forhøjet deleøkonomisk fradrag. Man kender det typisk fra et firma, der hedder GoMore. Hvis man lejer sin bil ud, kan man i dag få 10.000 kr. i bundfradrag. Det fradrag bliver sat op, så man får et større incitament til at dele sin bil og derved måske ikke anskaffe en bil, men måske få en bedre udnyttelse af den bil, man har. Det synes vi også er rigtig positivt. Jeg vil også give ros for, at man trods alt faktisk får pillet ladestanderne ud i den forstand, at hvis man har købt dem med i sin aftale, så får man ikke registreringsafgift på den del. Så det skal trods alt også siges, at der er nogle ting i aftalen, der er positive.

Men med den første del, som jeg også brugte mest krudt på i min tale, kan Dansk Folkeparti ikke støtte det her lovforslag.

Kl. 11:12

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Tak til ordføreren. Der er en kort bemærkning til fru Kathrine Ollidag, Radikale Venstre.

Kl. 11:12

**Kathrine Ollidag** (RV):

Tak for det. Grunden til, at jeg lige rejste mig her, er, at ordføreren jo kom med et ret interessant regnestykke i starten af talen, nemlig det forhold, at hvis man køber en ny sort bil, koster den 102.000 kr., tror jeg det var, og hvis man køber den samme model i en elversion, er det 205.000 kr. Det, man jo gør, når man køber en grøn bil, er – i hvert fald med det nye registreringssystem – at man kigger på bilens totalomkostninger. Hvis man har et kørselsbehov på 25.000 km om året, vil man i en mikrobil have et benzinbehov, der koster i omegnen af 25.000-27.000 kr., alt efter hvor langt man kører. Det ved jeg, fordi jeg selv har kørt rundt i en Fiat 500, inden jeg skiftede bil.

Når man så skifter til en elbil, ryger ens samlede brændstofforbrug, hvis man køber på abonnement, ned på en tredjedel af det beløb, nemlig omkring 9.000 kr. Det giver så en årlig besparelse på 18.000-20.000 kr., alt efter hvor langt man kører. Det vil sige, at en elbil forrentes på 5 år. Kan ordføreren bekræfte, at efter 5 år vil det alligevel begynde at blive billigere at køre i en elbil, hvis man køber sådan en i stedet for en sort bil?

Kl. 11:13

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Ordføreren, værsgo.

Kl. 11:13

**Dennis Flydtkjær** (DF):

Altså, der er jo ingen tvivl om, at en elbil er billigere i drift, når man først har den – altså, det er et billigere drivmiddel. Men jeg kan ikke nødvendigvis bekræfte det regnestykke, der bliver sat op, for typisk vil man have den mikrobil som bil nummer to, eller det er folk, der har et meget lille kørselsbehov. Det kan f.eks. være pensionister, som køber en bil, men som ikke har et stort kørselsbehov, og som ikke ret tit kører rundt med børn i bilen eller andre ting. De ville få meget lidt ud af det i forhold til det her regnestykke, fordi de ikke ligger og kører langt til arbejde, som jeg f.eks. gør – jeg kørte i går fra Herning til København.

Så jeg tror, at langt de fleste ikke ville synes, det var særlig rentabelt at give 90.000 kr. mere for en elmikrobil end for en mikrobil benzinbil. Så for langt de fleste vil det bare være en ekstra regning, hvor man ikke får noget ud af det. Men det er rigtigt, at dem, der kører rigtig langt, jo typisk vil få mest ud af, at man får et billigere drivmiddel, som man gør med en elbil.

Kl. 11:14

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Fru Kathrine Ollidag, værsgo.

Kl. 11:14

**Kathrine Ollidag** (RV):

[Lydudfald] ... det vil sige, at ordføreren måske et langt stykke hen ad vejen egentlig godt kunne finde på at stemme for den her aftale, fordi der måske alligevel er nogle ting i den, der giver rigtig god mening. Måske handler det netop også om nogle af de gode ting, som ordføreren selv fremfører, nemlig at vi bliver bedre til at dele vores biler. Hvis der er en pensionist, der har en lille bil stående, som han kun bruger til at handle ind, kunne det så være, at det, han køber sin mikrobil for, i virkeligheden kan blive tjent ind på et fradrag for at melde bilen til GoMore?

Kl. 11:14

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Ordføreren.

Kl. 11:14

**Dennis Flydtkjær (DF):**

Nej, jeg må ærligt sige, at jeg ikke agter at stemme for det her lovforslag. Men hvis det var blevet delt, ville jeg gerne have stemt for de ting, der er positive, og det er bl.a. det med deleøkonomisk virksomhed, for det er en god idé – også den ændring, der er med firmabilene, som jeg sådan set også synes giver god mening.

Men jeg vil bare komme med et andet priseksempel. Hvis man tager en Toyota Yaris Hybrid, som også er en, der kører langt på literen, så bliver den 16.800 kr. dyrere med det her. Altså, en af de biler, som vi faktisk gerne vil have at folk skal køre i, bliver også markant dyrere. Hvad er logikken i det? Det er jo ikke engang, fordi det er en af de sorte biler; det er sådan set en bil, der er ganske miljøvenlig, og den skal også lige have et ordentligt tryk opad. Så jeg synes, det er ærgerligt, at man har skruet det sammen på den her måde.

Kl. 11:15

**Formanden (Henrik Dam Kristensen):**

Hr. Troels Ravn, Socialdemokratiet.

Kl. 11:15

**Troels Ravn (S):**

Tak, og tak til ordføreren for en nuanceret tale, hvor ordføreren trods alt også kom ind på nogle af de områder i aftalen, som ordføreren finder positive. Men jeg hører ordføreren sige, at hvis vi ikke havde lavet den her aftale, ville der komme den her million grønne biler helt af sig selv. Jeg vil gerne spørge ordføreren, om det så ville være omkostningsfrit, for var det ikke sådan i den gamle aftale – hvis vi ikke havde lavet den her aftale, men bare havde fortsat uændret – at det faktisk ville have gjort et stort indhug i det økonomiske råderum, fordi eksempelvis meget dyre luksuselbiler blev favoriseret i den gamle aftale? Vi laver nu en aftale, hvor vi faktisk skaber en social balance, hvor det bliver mellemklassebilerne og ikke de store luksuriøse elbiler, der bliver favoriseret. Er det ikke korrekt?

Kl. 11:16

**Formanden (Henrik Dam Kristensen):**

Ordføreren.

Kl. 11:16

**Dennis Flydtkjær (DF):**

Det er korrekt, at hvis man ikke gjorde noget, ville man nå 1 million elbiler i 2035 i stedet for i 2033. Nu får vi dem altså 2 år tidligere for en kæmpe regning, som man sender til de mange danskere, der ikke har råd til en elbil. Det er rigtigt nok, at det sådan set vil koste noget, når flere kører i elbil, men det er jo indregnet i de økonomiske fremskrivninger, så det er i princippet allerede finansieret. Vi kunne sådan set godt leve med, at elbilerne grundlæggende bliver billigere, for når alle kører i elbiler, har folk jo også billigere biler rent afgiftsmæssigt, end de har i dag. Det kunne vi sådan set godt leve med. Men så havde man jo heller ikke generet alle dem, der har langt til arbejde eller har brug for to biler, fordi de bor på landet, eller hvad det nu kunne være. Så det kunne vi sådan set godt leve med. Så uden at gøre noget ville vi nå præcis det samme antal bare 2 år senere.

Kl. 11:17

**Formanden (Henrik Dam Kristensen):**

Hr. Troels Ravn.

Kl. 11:17

**Troels Ravn (S):**

Jamen er det ikke rigtigt, at hvis vi ikke havde omlagt afgiftssystemet, ville det have kostet på det økonomiske råderum at fortsætte med den gamle aftale, som favoriserede meget dyre elbiler? Er det

en politik, som Dansk Folkeparti støtter? Det skal også ses i forhold til det, vi gør nu, hvor vi gør det mere socialt balanceret.

Nu tager jeg så lige et spring til noget andet: Vi taler om, at vi skal dække kørselsbehovet i alle dele af landet. Det er fuldstændig rigtigt, og det har vi også bestræbt os på i den her aftale. Man skal også i de kommende år kunne have en sort bil. Men er det ikke rigtigt, at det koster 20 kr. mere om måneden at eje en benzinbil og 85 kr. mere om måneden at eje en diesebil?

Kl. 11:17

**Formanden (Henrik Dam Kristensen):**

Ordføreren, værsgo.

Kl. 11:18

**Dennis Flydtkjær (DF):**

Det om råderummet er jo sådan en lidt teknisk diskussion, som jeg tror ret mange nok springer over. Men råderummet bliver beregnet ud fra de skatteregler, der ligger i dag, så det koster jo ikke noget på råderummet. Man kan godt sige, at der er en regning, der bliver samlet op over tid, men det er jo regnet ind i det, for råderummet bliver beregnet ud fra de regler, der allerede gælder. Så det er jo ikke sådan, at vi skal ud at finde penge til den ekstraregning. Den er jo lagt ind i de økonomiske fremskrivninger. Så hvis man ikke havde gjort noget, havde man nået 1 million elbiler i 2035, uden at vi skulle til at finde ud af, hvad vi så skulle gøre – om vi skulle sætte andre skatter op, eller om vi skulle skære i den offentlige sektor. De er jo regnet ind i de fremskrivninger. Sådan er reglerne lavet i Finansministeriet, så det er jo ikke sådan en ekstraregning, der vil blive lagt ind. Så det handler bare om, at man med det her generer rigtig mange mennesker for at nå et mål 2 år tidligere.

Kl. 11:18

**Formanden (Henrik Dam Kristensen):**

Tak til ordføreren. Der er ikke flere korte bemærkninger. Nu skal der sprittes af. Tak for det.

Fru Kathrine Olldag, Radikale Venstre, værsgo.

Kl. 11:19

(Ordfører)

**Kathrine Olldag (RV):**

Tusind tak. Jeg har glædet mig til i dag, til førstebehandlingen af vores aftale om et grønnere vejafgiftssystem, men hver gang jeg tænker på den her aftale, tænker jeg på, hvordan den blev så fremragende. Det gjorde den jo i meget høj grad, fordi den et langt stykke hen ad vejen var et fælles projekt hen over midten af dansk politik. Den balancerer alle de mange hensyn med alle de mange grønne ambitioner, fordi vi brugte tid på at finde hinanden. Men så alligevel sprang vores kolleger i Venstre fra i sidste øjeblik. Det forstår jeg stadig den dag i dag ikke, også selv om ordføreren har leveret det indtil dato bedste forsøg på en forklaring på, hvad det egentlig var, Venstre ikke kunne lide. Derfor har jeg skrevet et lille brev til venstre:

Kære Venstre. Anders Fogh Rasmussens skattestop var ikke dogmatisk. Det havde en indbygget fleksibilitet i sig, der betød, at man godt kunne hæve skatten ét sted, hvis man sænkede den et andet sted. Og det er jo netop det, vi gør i denne reform. For ja, vi hæver afgiften på sorte biler, som det var intentionen, og så sænker vi den til gengæld væsentlig mere på de grønne biler, end vi hæver den på sorte biler, så de samlede skattelettelser i denne reform beløber sig til 2,5 mia. kr. frem til 2025. Det er 2,5 mia. kr., der i øvrigt tages fra det grønne råderum, hvilket Venstre også var med på. Det er naturligvis også ud over de lettelser på 10 mia. kr., som lå til grund i den almindelige basisfremskrivning fra det gamle system.

Venstre lagde også ud med samme målsætning som os i Radikale, nemlig 1 million grønne biler i 2030. I holdt fast under forhandlingerne og var direkte medvirkende til, at vi endte med en væsentlig

grønnere aftale, end regeringen lagde op til. Så jeg forstår ikke jeres argument for at stå uden for aftalen. Jeres fingeraftryk er overalt på den og godt for det. Men I valgte dogmatikken frem for de grønne visioner, og det bekymrer mig, for vi står over for en ny politisk æra med udfordringer, der kræver nye paradigmer. Synes I ikke, det er tid at lægge skattestopsparadigmet i skuffen? Oplever I måske, at vælgerne belønner jer for den tilgang til politik, eller har vælgerne lurret, at der skal nye politiske visioner til for at håndtere fremtidens udfordringer?

Så kære venner i Venstre: Vi savner det agile, snusfornuftige, fremadskuende Venstre, som tager ansvar for de store strukturreformer, også når I ikke selv har magten. Med kærlig og bekymret hilsen Radikale Venstre.

Med disse ord stemmer vi naturligvis for lovforslaget.

Kl. 11:21

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Tak til ordføreren. Der er korte bemærkninger, først fra hr. Torsten Gejl, Alternativet.

Kl. 11:21

**Torsten Gejl** (ALT):

Tak. Det lyder næsten, som om Det Radikale Venstre er mere interesseret i at få Venstre med i aftalen end i at få en aftale, der lever op til de udfordringer, vi har i forhold til at nå vores reduktioner på 70 pct. CO<sub>2</sub> i 2030. Det, som ordføreren siger, er, at det ligefrem er en fremragende aftale. Gør det ikke indtryk på ordføreren, at flere af de grønne organisationer i den grad kritiserer aftalen for ikke at være stærk nok på den absolutte bundlinje, og det er jo CO<sub>2</sub>-udledningen, altså hvor den kun sparer 2,1 mio. t CO<sub>2</sub>?

Ordføreren siger også, at det er godt, at Venstre er med til at gøre den her aftale hensynstagende og rund. Er det ambitiøst nok, når vi skal nå et af verdens allerstørste og mest ambitiøse klimamål, altså en 70-procents-CO<sub>2</sub>-reduktion i 2030, at være hensynstagende og rund?

Kl. 11:23

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Ordføreren.

Kl. 11:23

**Kathrine Olldag** (RV):

Der var mange spørgsmål undervejs, og jeg forsøger lige at kredse det ind. Selvfølgelig gik vi ind i det her med nøjagtig de samme grønne ambitioner, som hr. Torsten Gejl også gjorde, og det ved ordføreren også godt. Og jeg synes faktisk, at man, når man så rammer sådan et forhandlingsbord og de beregninger, der kommer fra Klimaministeriet og fra Skatteministeriet, jo så også bliver nødt til at lande den et sted. F.eks. er vi enormt tilfredse med, at vi, da vi talte fortrængningskrav, så rent faktisk fik omdannet og masseret nogle krav ind omkring anden generations ILUC osv. Så der er vi rigtig godt tilfredse.

Vi ville selvfølgelig gerne have været videre, og jeg tror også, at danskerne et langt stykke hen ad vejen er mere klar til den grønne omstilling, end regeringen måske også nødvendigvis tror. Vi har set siden september, at det grønne bilsalg for nyregistrerede biler har ligget ret stabilt på 30 pct., så jeg tror også, at vi fremover kommer til at se, når vi genbesøger aftalen og laver vores pitstop i 2025, at vi har et helt andet scenarie, hvor bilparken i højere grad er grøn, og hvor vi i øvrigt har fået langt flere over i den kollektive transport. For det er jo det næste hug, vi skal til at snakke om, når vi skal til at snakke om den kommende infrastrukturaftale. Den skal også være så grøn som overhovedet muligt.

Kl. 11:24

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Torsten Gejl.

Kl. 11:24

**Torsten Gejl** (ALT):

Nu blev Alternativet ikke inviteret til de her forhandlinger, så vi kunne jo ikke komme med vores bud. Hvis vi bare havde været der, havde vi i hvert fald forsøgt at løfte ambitionsniveauet ret kraftigt, f.eks. i forhold til produktion af biler. Aftalen tillader jo, at der i 2030 er 600.000 flere biler på gaderne, og meget af det CO<sub>2</sub>-forbrug, der er, går jo til produktionen af bilerne. Hvad er grunden til, at f.eks. Radikale Venstre ikke har kæmpet for at *reducere* antallet af biler yderligere?

Kl. 11:24

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Ordføreren.

Kl. 11:24

**Kathrine Olldag** (RV):

Antallet af biler vil blive reduceret af, at vi får bedre kollektiv transport, og det slås vi også for. Vi er jo ikke interesserede i, at der kommer flere biler på vejene, men det vil der jo gøre, uanset om vi har lavet den her aftale eller ej. Så vi forsøger faktisk at gøre de biler, der kører på vejene, grønnere. Det er det, der er målet. For asfalt er jo ikke i sig selv ondt, men det er det, der kører på asfalten, der kan være ondt for klimaet, hvis ikke vi gør noget, som vi har gjort her.

I øvrigt anerkender jeg ikke helt den der med produktionsomkostninger. Det er rigtigt, at der tidligere har været problemer med litiumfremstilling osv., men der sker rigtig meget teknologisk i øjeblikket.

Kl. 11:25

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Ole Birk Olesen, Liberal Alliance.

Kl. 11:25

**Ole Birk Olesen** (LA):

Fru Kathrine Olldag har helt styr på det her med, at der er forskel på anskaffelsespris og det at betale driften af en bil, og det er rigtig godt. Jeg vil så gerne have fru Kathrine Olldag til at forholde sig til noget. Når man har den her tilstand, at det er dyrere at købe en elbil, men billigere at køre i den, og vi ved, at det bliver billigere og billigere at købe elbilen, og at der på et tidspunkt kommer noget balance i det her budget, som gør, at folk helt af sig selv har lyst til at købe en elbil, hvad betyder det så, at man lægger 80 pct. af verdens højeste registreringsafgift på elbilens anskaffelse, altså der, hvor den er dyrere at anskaffe, og hvor den konkurrencemæssigt har en ikkefordel? Hvad betyder det for udbredelsen af elbiler?

Kl. 11:26

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):

Ordføreren.

Kl. 11:26

**Kathrine Olldag** (RV):

Det ved vi jo ikke, og det gør ordføreren heller ikke, når vi rammer den anden halvdel af 2020'erne, og når vi begynder at indfase registreringsafgiften på elbiler. Lige nu friholder vi jo op til 600.000, sådan som jeg husker det, plus/minus, i den omegn, jeg kan ikke lige huske det præcist. Hvis det er, at ordføreren taler om luksusbilerne, må jeg jo sige, at vi er gået ind i det her med fuldstændig åbne øjne, og at vi egentlig, hvad angår en elbil i luksusmodel, en Porsche,

intet problem har med en højere afgift, fordi vi også mener, at det segment er betalingsvilligt.

Kl. 11:26

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):  
Værsgo.

Kl. 11:26

**Ole Birk Olesen** (LA):

Men vi forventer jo til tid og evighed, så langt øjet rækker, at elbiler vil være dyrere i anskaffelse end benzin- og dieselmotorer, og til gengæld er de billigere i drift. Hvad betyder det, at man lægger 80 pct. af verdens højeste registreringsafgift på anskaffelsessummen af en elbil, når vi ved, at elbiler der har en ulempe? Hvad betyder det for udbredelsen af elbiler, at man der, hvor de er dyrere, lægger en meget høj skat på omkostningen, mens der ikke er nogen tilsvarende høj skat på driften af bilerne?

Kl. 11:27

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):  
Ordføreren.

Kl. 11:27

**Kathrine Olldag** (RV):

Men det nytter ikke noget, hvis ordføreren bare gentager sit spørgsmål, og at jeg bliver ved med at forsøge at svare på det, som jeg tror ordføreren spørger til. I øjeblikket er det jo sådan, at den billigste nye elbil koster i omegnen af 160.000 kr. og har en rækkevidde på 300 km eller noget i det lag, og det kan de fleste pendlere klare sig inden for. Man kan bare selv gå ind på Bilbasen og kigge. Desuden er der jo også allerede en hel del brugte elbiler, så jeg har meget svært ved at se, hvad det egentlig er ordføreren mener. Jeg beklager meget.

Kl. 11:28

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):  
Så er det fru Louise Schack Elholm. Værsgo.

Kl. 11:28

**Louise Schack Elholm** (V):

Jeg vil også takke for samarbejdet. Jeg synes, at vi havde et fortrinligt samarbejde i forbindelse med aftalen om grøn vejtransport. Men jeg tror nu alligevel, at ordføreren har misforstået noget, for vi gik ikke. Regeringen holdt op med at indkalde os, og det er jo lidt en forskel. Altså, vi kæmpede til det sidste for at kunne være med, men selvfølgelig på en måde, hvor vi også kunne se os selv i det; hvor vi kunne overholde det skattestop, som ordføreren rigtigt nok siger Venstre har haft som politik siden Anders Fogh Rasmussens tid, for det er jo ikke noget nyt skattestop. Og vi var også åbne over for en agilitet – det tror jeg også ordføreren ved fra de forhandlinger, vi har haft. Men samlet set skulle det bare ikke være dyrere at være dansker som følge af aftalen, og det blev det jo desværre.

Så det er mere for at komme med et svar, når nu ordføreren var så venlig at læse et brev op, jeg desværre ikke har modtaget endnu; det kan være, at det er vores formand, der har modtaget det. Men vi ønskede sådan set at være med, og vi havde ikke opgivet det. Jeg tror, det var os, der blev opgivet.

Kl. 11:28

**Formanden** (Henrik Dam Kristensen):  
Ordføreren, værsgo.

Kl. 11:28

**Kathrine Olldag** (RV):

Det tror jeg bare vi har to meget forskellige oplevelser af, fru Louise Schack Elholm, altså med hensyn til hvem det egentlig var, der

til sidst opgav hvem. Jeg ved i hvert fald, at vi forsøgte til sidste minut at lokke jer med på det her, og derfor ærgrer det mig utrolig meget, at I valgte et dogmatisk skattestop frem for af almindelig sund snusfornuft at gå med i den her aftale.

Kl. 11:29

**Anden næstformand** (Pia Kjærsgaard):  
Værsgo, fru Louise Schack Elholm.

Kl. 11:29

**Louise Schack Elholm** (V):

Jeg havde faktisk ikke markeret for et spørgsmål mere, men jeg kan sagtens finde på noget.

Jamen sådan vil det jo nok altid være i forhold til historieskrivningen. Jeg håber da i hvert fald, at det her ikke er et punktum for samarbejde hen over midten, for vi ønsker jo at samarbejde hen over midten. Men jeg håber så også på en forståelse for, at vi har nogle ting, der er vigtige for Venstre, og som vi selvfølgelig altid gerne vil have også bliver respekteret i aftalerne; så vil vi også gerne indgå i nogle brede aftaler. Det håber jeg også man kan se af den måde, vi generelt laver vores politik på.

Kl. 11:30

**Anden næstformand** (Pia Kjærsgaard):  
Tak for det. Og værsgo.

Kl. 11:30

**Kathrine Olldag** (RV):

Jamen det vil jeg bare gerne kvittere for. Det er jo skønt at høre, at der stadig væk er rigtig fornuftige mennesker i Venstre. Så tak for det.

Kl. 11:30

**Anden næstformand** (Pia Kjærsgaard):

Tak for det. Der er ikke flere kommentarer, så vi går videre i ordførerrækken til fru Signe Munk, Socialistisk Folkeparti.

Kl. 11:30

(Ordfører)

**Signe Munk** (SF):

Tak for det. Aftalen, der ligger her, skal behandles. Det er jo det første skridt i den grønne omstilling af transporten. Der bliver særlig taget fat på bilafgifterne, og det er jo en del af transporten. Og jeg tror, at kritikere og transportentusiaster har sagt: Hov, hov, tror I så kun, at det er biler, der er på transportområdet? Nej, det tror vi selvfølgelig ikke, men man må jo bare sige, at mange danskere har brug for en bil, og vi kan ikke få alle dem til at skifte over til bussen, uanset hvor meget en god SF'er, som mig selv, ville have det. Så derfor bliver vi også nødt til at få gjort de biler, der ruller på vejene, grønnere.

Det handler jo i bund og grund om, hvad det er, der driver bilen frem. Er det diesel og benzin, er det el, eller er det en blanding derimellem? Vi ved bare, at det betyder noget, hvordan vi tilrettelægger vores afgiftssystem på bilområdet. Der har jo været en del år, hvor det har været sådan lidt frem og tilbage, og hvor der har været nogle korte tidshorisonter, både i forhold til hvad afgiften skulle være på den el, man tanker sin bil med, og i forhold til hvad registreringsafgiften skulle være for en elbil eller en hybridbil.

Derfor mener jeg, at det er grundlæggende godt, at vi nu i den her aftale tør se 10 år frem, men også erkender, at det jo er et marked, der er i hastig udvikling. Og alle de ordførere, der har siddet her og deltaget i forhandlingerne, har nok oplevet samme hovedbrud, som jeg selv har, i forhold til om man egentlig kan regne ud, hvor meget elbiler vil koste om 10 år. Der er forskellige skøn over, hvad produktionsomkostningerne vil være. Vi er nok alle sammen ret



sikre på, at de vil falde i pris – men hvor meget, og hvor hurtigt? Derfor tror jeg også, det er grundlæggende godt, at vi siger, at der er et pitstop i 2025. For hvis vi nu skal se hinanden i øjnene, tror vi jo faktisk nok alle sammen på, at den her aftale godt kan levere mere end det antal biler, vi sætter streger under på papiret nu, med den viden, vi har i dag.

Vi synes, det er grundlæggende godt, at vi får givet en afgiftsramme, der gælder for langt de fleste elbiler, men at vi også siger: Skal man op og have – og det er jeg jo blevet kendt for at sige – en blæserøvsbil, så må man godt betale lidt ekstra i registreringsafgift, også selv om den kører på el. Og vi får altså også indfaset elbilerne i vores registreringsafgiftssystem over tid.

Derudover synes vi, det er godt, at vi har fået skabt sikkerhed omkring noget, som er rigtig vigtigt for, om danskerne køber en grøn bil, nemlig hvad det koster at oplade dem. Og der betyder det altså noget, at der er sikkerhed, i forhold til at der nærmest er en nulafgift på el til elbiler, altså processtrømafgiften, for det betyder også noget for, hvordan vi kan tage fat i den næste diskussion, der kommer, nemlig: Hvordan får vi udbredt den gode ladeinfrastruktur? For det, vi kan se, er, at når folk skal ud at købe en bil, herunder en ny elbil, betyder det selvfølgelig noget, hvad den koster, både i forhold til at anskaffe, men jo selvfølgelig også i forhold til de totale ejerskabsomkostninger, altså total cost of ownership, og så betyder lademulighederne selvfølgelig også noget.

Vi er også glade for, at det er en aftale, som indeholder et skub til cyklisterne, både i forhold til at lægge nogle flere cykelstier ud og i forhold til at fremme elcyklismen. Men der er jo bare meget mere, der skal tages fat på. Der kommer store infrastrukturforhandlinger, hvor snittet skal lægges imellem veje, busser og togbaner. Der kommer jo også nye diskussioner om: Hvordan kan vi skabe byer med mindre luftforurening? Skal man bruge miljøzonerne noget mere? Der er det klare svar fra SF: Ja, det skal man.

Så til de folk, som jeg ved deler min klimaentusiasme, og som jeg ved synes, der skal gøres rigtig meget mere, er mit svar bare: Ja, det skal der, og vi er jo ikke færdige. Det her er et skridt på vejen, hvor vi har fået taget fat på bilafgifterne.

Der er jo ingen tvivl om, at hvis jeg havde skrevet den her aftaletekst selv og SF havde 90 mandater – og nu gibber det nok lidt i fru Louise Schack Elholm – så var afgifterne nok steget noget mere på de sorte biler. For det er et af de værktøjer, vi kan bruge for at få folk til at skifte over til de grønne biler. Og vi havde da også gerne set, at der havde været en vejafgift, men realiteten er bare, at der selvfølgelig også skulle findes en enighed. Der var også nogle værktøjer, hvor vi måtte erkende, at det kunne vi ikke komme igennem med.

Så derfor er det selvfølgelig en aftale, som jo også er et udtryk for et kompromis, men som grundlæggende set er et grønt skridt i den rigtige retning. Men det er altså ikke slut, punktum, færdig med den grønne omstilling af transporten – det er et skridt på vejen.

Kl. 11:35

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Tak for det. Der er en række spørgsmål. Hr. Ole Birk Olesen, Liberal Alliance.

Kl. 11:35

**Ole Birk Olesen (LA):**

Det, som SF her har aftalt, er, at vi skal gå fra et meget lavt niveau af registreringsafgift på grønne elbiler til et meget højt niveau af registreringsafgift på grønne elbiler. I 2030 skal der være en registreringsafgift på elbiler, der svarer til 80 pct. af den almindelige registreringsafgift i Danmark, og det er jo verdens højeste.

Danmark har i dag som det eneste land i verden registreringsafgift på elbiler, og SF har aftalt, at den i 2030 skal være 80 pct. af den almindelige registreringsafgift, som er verdens højeste. Hvordan

fremmer det, at flere danskere køber elbiler, at vi skal have verdens utvivlsomt højeste registreringsafgift på elbiler, som er 80 pct. af verdens højeste registreringsafgift på benzin- og dieslbiler?

Kl. 11:36

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Værsgo.

Kl. 11:36

**Signe Munk (SF):**

Hr. Ole Birk Olesen og jeg ved jo godt, at vi helt grundlæggende ser forskelligt på registreringsafgifter på biler i det hele taget. I SF mener vi, at det kun er ret og rimeligt, at elbilerne over de næste 10 år bliver indfaset i registreringsafgiftssystemet, og det er jo rigtigt, at registreringsafgiften på dem står til at blive på 80 pct. i 2030, men det er jo kun 40 pct. i en lang periode. Derudover opererer vi jo også med et batterifradrag og et bundfradrag, som jo også betyder, at der vil være forskel på, hvor dyr en elbil man vil erhverve sig, alt efter hvor meget den bliver beskattet i forhold til registreringsafgiften.

For os at se har det været vigtigt særligt at have et fokus på de mindre elbiler og knap så meget på de store, mere luksuriøse elbiler. Det er jo rigtigt, at de begge to kører på el, men vi ser ikke sådan på bilområdet, at det er et mål i sig selv, at biler skal være lavt beskattet. Vi står fuldt og helt ved, at der også er et værdielement og et omfordelingselement, og det er jo, fordi den grønne omstilling, vi tror på, både skal være socialt afbalanceret, men den skal selvfølgelig også være effektiv. Og jeg synes egentlig, at den her aftale rammer den balance meget fint.

Så må jeg også bare spørge hr. Ole Birk Olesen: Forventer hr. Ole Birk Olesen, at en elbil vil koste det samme i produktionsomkostninger i 2030, som den gør i dag?

Kl. 11:37

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Tak. Hr. Ole Birk Olesen.

Kl. 11:37

**Ole Birk Olesen (LA):**

Jamen jeg har godt forstået, at SF synes, at folk, der har brug for en bil for at køre på arbejde, skal betale meget mere i skat end folk, der ikke har brug for en bil for at komme på arbejde. Jeg ved ikke, hvorfor man har det synspunkt, og jeg ved slet ikke hvorfor, når den bil, man kører i, ikke forurener. Men det er ikke det, der er diskussionen. Spørgsmålet var: Når påstanden er, at den her aftale og den her lov fremmer den grønne omstilling, er det så virkelig SF's påstand, at det at lægge 80 pct. af den almindelige registreringsafgift på elbiler fremmer den grønne omstilling? Det er det, der isoleret set er spørgsmålet. Fremmer det den grønne omstilling at have en registreringsafgift på 80 pct. på elbiler?

Kl. 11:38

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Værsgo.

Kl. 11:38

**Signe Munk (SF):**

Hr. Ole Birk Olesen, 2030 er jo ikke i morgen. Den her aftale indfaser elbilerne og hybridbilerne i registreringsafgiftssystemet, og det synes jeg er fornuftigt. Hvis man skulle følge den politik, som Liberal Alliance lægger for dagen, ville det jo betyde et tocifret milliardtab i forhold til indtægter på bilafgifter, som jo også er penge, vi kan bruge andre steder i den grønne omstilling.

Derudover er det jo billigere dagligt at køre på arbejde i sin elbil end at køre på diesel og benzin. Det kan vi jo tydeligt se på alle de beregninger, der er lavet, både i forhold til den totale omkostning

ved at have en elbil kontra en diesel- og benzinbil, men også bare i forhold til det helt grundlæggende, at vi jo fuldstændig fjerner afgifterne på el, og at der er mere energieffektivitet i el frem for diesel og benzin, som er højere beskattet og har mindre energieffektivitet. Så det er med den her aftale billigere at køre på arbejde i sin elbil i dag, i morgen og i overmorgen.

Kl. 11:38

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Tak. Fru Louise Schack Elholm, Venstre.

Kl. 11:38

**Louise Schack Elholm (V):**

Først vil jeg sige tak, fordi SF har været med til at trække i den mere grønne retning i forhold til den her aftale. Det er vi i Venstre glade for. Vi syntes, det var vigtigt med en ambitiøs aftale for at nå så langt med klimaambitionerne som muligt, så tak for det.

Der er jo nogle følger og konsekvenser af de forskellige afgifter, man lægger på. En af dem er den her lastbilsafgift, som bliver rullet ud på alle statsveje. Det vil jo have en betydning, i forhold til hvem det er, der har råd til at få transporteret varer, for det bliver dyrere at få transporteret varer rundt. Er SF villig til at se på, hvordan vi sikrer, at landdistrikterne stadig væk kan have en udvikling? Man risikerer jo, at de transportvirksomheder, der ligger derude lokalt – de er som regel mindre ude i landdistrikterne – har sværere ved at investere i de her mere miljørigtige lastbiler. Så hvordan ser SF løsningen i forhold til at skabe en bedre balance, end det her lovforslag giver?

Kl. 11:39

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Værsgo.

Kl. 11:39

**Signe Munk (SF):**

Jeg synes, det er nogle meget relevante opmærksomhedspunkter, fru Louise Schack Elholm rejser. Man kan sige, at vi jo har aftalt, at lastbilerne skal have en kilometerbaseret afgift med den her aftale fra 2025. Den konkrete model skal jo aftales helt på plads.

For os at se er det vigtigt, at den selvfølgelig, som det også står klart og tydeligt, fokuserer på, hvad det er for et hjælpemiddel, lastbilen kører på, altså er det diesel, eller er det et renere drivmiddel, er det f.eks. el? Der er altså en CO<sub>2</sub>-differentiering, men der er også en geografisk differentiering. Det er jo helt rigtigt, at der vil være forskellige transportbehov i en virksomhed, der ligger der, hvor jeg bor, i Salling, og i en virksomhed, der måske ligger inde i en by. Så det skal vi have set på, altså både den geografiske fordeling, men også hvilket drivmiddel lastbilen kører på.

Sluttelig skal man jo også ind og se præcist på, om det kun er statsvejene, det skal ligge på, og også risikoen for, at det kan omvælte noget tungere transport til nogle andre, mindre veje, altså hvordan det præcise snit skal ligge, og det kommer vi til at aftale helt på plads, og det kommer der jo også et oplæg til.

Kl. 11:40

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Louise Schack Elholm.

Kl. 11:41

**Louise Schack Elholm (V):**

Jeg må sige, at et af vores bekymringspunkter jo er den her lastbilsafgift, fordi man lægger op til, at det skal være på statsvejene og de parallelveje, der er langs statsvejene, for statsvejene når rigtig langt ud. De når nemlig til Salling, de når til Hanstholm, de når til Tønder. Det er et meget stort netværk, som man kommer til at lægge en

ekstra afgift på, og det er de små transportvirksomheder, der ligger de steder, som ikke har råd til de store investeringer i de grønne lastbiler. Så det glæder mig, at SF vil have fokus på det.

Men kan man her og nu give et løfte til de virksomheder derude om, at det her ikke skal koste dem livet? Det skal ikke koste dem livet, at man kommer med en lastbilsafgift, for som jeg har forstået argumentationen, var det egentlig tanken, at det også var en måde at lægge afgifter på flere lastbiler på end bare de danske og så også lave en bedre energieffektivitet. Men det kommer jo til at have, hvad skal man sige, den tunge ende nedad i forhold til landdistrikterne, fordi det er de steder, hvor de små virksomheder er, der ikke har råd til den her omstilling.

Kl. 11:41

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Værsgo.

Kl. 11:42

**Signe Munk (SF):**

Grundlæggende er det vores klare forventning, at en kilometerbaseret afgift, som differentierer efter, hvilket drivmiddel lastbilen kører på, er fornuftig i forhold til at nå nogle klimamål. Så kan man sige, at den tunge transport jo samfundsøkonomisk er underbeskattet i dag, og det vil den også være med det her. Så ud fra sådan et samfundsperspektiv synes jeg egentlig, det er rimeligt nok at øge beskatningen, men det skal selvfølgelig være med blik for den enkelte lokale virksomhed.

Jeg køber dog ikke præmissen om, at hvis man bor og driver virksomhed i Salling, kan man ikke få en lastbil, der kører på et grønt drivmiddel. Altså Thise Mejeri, som jo bl.a. har blandet sig i den her debat, har lige købt en brintlastbil. Så jeg tror også, vi skal passe på med at sige, at bare fordi man bor i Salling, har man ikke forstået, at klimakrisen er et problem.

Kl. 11:42

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Hr. Torsten Gejl, Alternativet.

Kl. 11:42

**Torsten Gejl (ALT):**

Tak. Jo rødere partier, der træder op på talerstolen, jo mindre tilfredse virker partierne med den aftale, som man har lavet her og stemmer ja til i dag. Det er jo ærligt og sympatisk, og det betyder, at vi kan diskutere, hvordan det kan forbedres i stedet for bare at stå og forsvare det.

Nu hører jeg ordføreren sige, at der er et pitstop i 2025. Er det en reel genåbning af aftalen, en genforhandling, eller kan man hæve aftalen til et mere ambitiøst niveau på det tidspunkt? Og hvad vil det vigtigste være i den forbindelse i forhold til SF's holdning til at gøre den mere ambitiøs og spare mere CO<sub>2</sub>?

Kl. 11:43

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Værsgo.

Kl. 11:43

**Signe Munk (SF):**

Jeg kan sige, at det, der står omkring det pitstop, jo er, at vi skal se på ambitionen om at nå en million grønne biler. Ud fra et SF-perspektiv er det jo vigtigt at finde den balance imellem, at det ikke bare er bilparken, der vokser, og at det er en omstilling af bilparken. Den ambition har vi holdt fast i forhandlingen om den her aftale, men det vil vi jo også holde fast i, fordi det ikke er vores intention, at Danmark skal gå bilbalalajka og svømme til i biler. Trængselsproblemer får du, uanset om det er en Tesla eller det er

en Ford Mondeo, der kører rundt. Så det er jo en opfølgning på den aftale og jo også en opfølgning på den ambition, vi har, om at nå en million grønne biler.

Kl. 11:44

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**  
Værsgo, hr. Torsten Gejl.

Kl. 11:44

**Torsten Gejl (ALT):**

Hvis der bliver et reelt pitstop i 2025, hvor vi kan åbne den her aftale ordentligt og forbedre den væsentligt, så håber jeg, at SF vil hjælpe til med, at vi i Alternativet får lov til at komme ind til forhandlingsbordet, selv om vi har meget, meget høje grønne ambitioner.

Det, som vi også vil forhandle for, er det, som SF selv nævner: antallet af biler. Så vidt jeg kan se, tillader den her aftale faktisk, at der kommer 600.000 flere biler på vejene i 2030, og det koster jo også meget CO<sub>2</sub> at producere dem. Er SF også interesseret i at støtte en forhandling, hvor vi også går ind for en konkret reduktion i antallet af biler på vejene?

Kl. 11:44

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**  
Tak, og værsgo.

Kl. 11:44

**Signe Munk (SF):**

SF's udgangspunkt er, at vi egentlig gerne havde set en mindre vækst i antallet af biler. Det var så ikke opnåeligt, fordi det er der nogle værktøjer der skal sættes i værk for, bl.a. en vejafgift på personbiler i særdeleshed. Det kunne vi ikke komme igennem med. Derfor synes jeg faktisk, det er ret vigtigt, at vi har holdt væksten i fossile biler på det samme niveau i 2030, som det er i dag - altså at det ikke vækster, men bliver på samme talmæssige niveau.

Det i sig selv synes jeg er en sejr, og det ville ikke være sket, hvis vi ikke var gået ind og forhandlet den her aftale. Hr. Torsten Gejl ved jo godt, at politik også er det muliges kunst. Men for at sætte to streger under: Vi er ikke færdige med transportområdet med den her aftale, og vi kan også gøre meget mere for at komme trængslen til livs, og det skal vi jo også kæmpe for, ikke ved pitstoppet i 2025, men allerede fra næste transportforhandling.

Kl. 11:45

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**  
Hr. Dennis Flydtkjær, Dansk Folkeparti.

Kl. 11:45

**Dennis Flydtkjær (DF):**

Tak for det. Jeg har inden lovbehandlingen i dag haft stillet et spørgsmål i Skatteudvalget, som gik på, hvad konsekvensen var af den her aftale, der er lavet, altså hvordan den påvirkede folks disponible indkomst. Og det viser sig faktisk, at de 50 pct., som har de laveste indkomster, taber på det her. Det er bl.a., fordi prisen på mikrobiler og andre ting stiger. Dem, der så vinder på det, er de 10 pct. rigeste. Logikken er jo, at det er de store Teslaer, der bliver billigere, og det er de 10 pct. rigeste, der har råd til at købe dem, hvorimod alle dem, som ikke har råd til at købe de store biler, og som bor på landet, taber på det.

Jeg vil egentlig bare spørge: Er det virkelig SF's politik, at man laver aftaler, som flytter rundt på skatterne på en sådan måde, at de 50 pct. af befolkningen, som har den laveste indkomst, skal betale mere i skat, for at de 10 pct., som har mest, skal have mere? Jeg havde sådan set regnet med, at SF stod for det modsatte. Her har man så lavet en aftale, der gør, at de 10 pct. rigeste faktisk får en ret stor skattelettelse.

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**  
Værsgo.

Kl. 11:46

Kl. 11:46

**Signe Munk (SF):**

Det er jo helt rigtigt, hvad hr. Dennis Flydtkjær understreger, nemlig det om at regulere på bilafgifterne både i forhold til f.eks. at sætte beskatningen ned på elbiler, som jo er en afgiftslettelse til dem, der allerede har en elbil, og så skruer på registreringsafgiften for de mindste diesel- og benzinbiler og også skruer den kraftigt op. Vi synes stadig væk, at der er en rimelig social balance i den her aftale over tid, men selvfølgelig kan man jo godt tage nogle øjeblikk-billeder og sige, at det mærkes forskelligt.

Hvis man beholder den bil, man har i dag, og det er en benzinbil, så er den afgiftsforhøjelse, man vil få, jo i form af en opjustering af ejerafgiften. Og hvis man har en dieselbil, vil man også opleve, at udligningsafgiften stiger noget. Så er det selvfølgelig rigtigt, at hvis man skal ud at købe en splinterny bil og rigtig gerne vil have en mikrobil, som jo har lave produktionsomkostninger, så vil man opleve, at mikrobiler har fået et hop op i registreringsafgiften. Men det er jo et af de redskaber, vi må tage i brug, for at Danmark ikke svømmer over i biler. Der er jo rigtig mange steder, hvor der er begyndt at holde både den tredje og den fjerde bil i carporten – og det tror jeg også at hr. Dennis Flydtkjær kan se der, hvor han bor – og det er en voldsom vækst i bilparken. Det er bl.a. derfor, vi har skruet op for registreringsafgiften for små biler.

Kl. 11:47

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**  
Tak. Hr. Dennis Flydtkjær.

Kl. 11:47

**Dennis Flydtkjær (DF):**

Jeg kender nu ikke nogen i min omgangskreds i det jyske, der har tre eller fire biler for at kunne komme på arbejde. Det gør jeg nu ikke. Jeg tror, at det er ret få, der har det. Jeg glemte at sige, at det svar, jeg har fået, faktisk viser, hvordan det kan se ud, når det er fuldt indfaset, altså i 2030. Så det er ikke et øjeblik-billede. Det er ikke sådan, at man lige har spurgt i dag, hvad det vil betyde. Faktum er bare, at når aftalen er fuldt indfaset, så er det sådan, at de 50 pct. fattigste af befolkningen kommer til at betale for, at de 10 pct. rigeste kan købe en klimavenlig bil.

Det forstår jeg bare ikke at SF er gået med til. Det er da så pilskævt, som det kan blive, at folk, der bor ude i landdistrikterne, og som måske har en lavere indtægt eller har brug for to biler for at komme på arbejde og for at komme ind og handle, nu skal betale for, at de 10 pct. rigeste kan få klimavenlige biler. Jeg synes bare, at det er så skæv en prioritering, og jeg håber da egentlig også, at SF selv synes, at der er et eller andet helt forkert i, at de 10 pct. rigeste nu skal have en klækkelig skatterabat på en Tesla på 173.000 kr., og at dem, der har en mikrobil, og som har behov for den i hverdagen, skal betale mere i registreringsafgift.

Kl. 11:48

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**  
Tak, og værsgo.

Kl. 11:48

**Signe Munk (SF):**

Vi har valgt at prioritere, at dem, der skal have en lavere registreringsafgift, netop er de mindre elbiler, mens de større luksuriøse elbiler stiger i registreringsafgift med denne aftale. Det, der jo bare er, er, at der vil komme flere elbiler på markedet de næste 10 år, og

at der vil komme et prisfald i produktionsomkostningerne for elbiler. Det, som er lidt kompliceret i den her sag – og måske også lidt svært at forstå for udefrakommende – er, at vi kan gøre én ting med afgifterne her i Danmark, men det, der jo også betyder noget, er, hvad produktionsomkostningerne for bilerne er. Det er bare sådan i dag, at det er markant billigere at producere diesel- og benzinbiler, end det er at producere elbiler, men det er et forhold, vi forventer vil ændre sig, og det vil jo også betyde, at der er langt flere danskere i alle lag, som får adgang til elbilerne.

Kl. 11:49

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Tak. Hr. Lars Boje Mathiesen.

Kl. 11:49

**Lars Boje Mathiesen (NB):**

Ordføreren for SF sagde, at bilbeskatning også er omfordelingspolitik for SF. I den her aftale omfordeler man, således at det for dem, der har den laveste indkomst, bliver dyrere – de taber på aftalen – mens dem, der har den højeste indkomst, vinder på den her aftale. Er det det, SF mener med, at bilbeskatning også er omfordelingspolitik for SF?

Kl. 11:50

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Værsgo.

Kl. 11:50

**Signe Munk (SF):**

Det, vi gør med den her aftale, er, at vi siger, at op til omkring 500.000 kr. er der afgiftsfritagelse for elbiler. Vi har netop lagt det snit for at give det økonomiske incitament, vi kan her fra Folketingsalen, til, at der er flere danskere, der får adgang til en elbil.

Det er rigtigt nok, at aktuelt, som det ser ud i dag, er der flere danskere i de høje indkomstsegmenter, som har købt en elbil, men det er jo netop det, vi prøver at skubbe på for, nemlig at den her aftale skal laves om.

Kl. 11:50

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Hr. Lars Boje Mathiesen.

Kl. 11:50

**Lars Boje Mathiesen (NB):**

Nej, det, som socialisterne oftest gør, er, at de siger ét, men så gør de noget andet, ligesom da man hævdede afgifterne på cigaretter, hvor det også ramte dem, der har mindst, hårdest. Nu laver man så en bilbeskatning, som også rammer dem, der har mindst, hårdest. Og det gør socialisterne, for når alt kommer til alt, er den grønne omstilling ikke helt lige så vigtig som at tilfredsstille statskassens udtømmelige krav om at få flere penge.

Når vi nu siger det der med de dyreste biler, er det jo således, at hybridbiler – og tak for det – som især Mercedes-, Audi- og Volvo-hybridbilerne bliver væsentlig billigere. F.eks. bliver en BMW X5 250.000 kr. billigere, en BMW X3 bliver 185.000 kr. billigere, og en Volvo V90 bliver 200.000 kr. billigere. Så det der med, at de dyre biler bliver dyrere, holder jo så heller ikke – de bliver faktisk væsentlig billigere med den her ordning.

Kl. 11:51

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Værsgo.

Kl. 11:51

**Signe Munk (SF):**

Det er jo sådan, at hvis man gerne vil fremme sin pointe, kan man tage et eksempel ud. Og det er rigtigt, at der er nogle store pluginhybridbiler, som falder i registreringsafgift med den her aftale i år og næste år, men lige præcis pluginhybridbiler indfaser vi jo hurtigere i den fulde registreringsafgift, end vi gør med elbiler. Men de ejere af nogle pluginhybridbiler af den større karakter, som falder ud, får nogle fordele af både batterifradrag og andet fradrag og så jo også den indfasningsprofil, der er i den samlede registreringsafgift.

Men for at komme tilbage til spørgsmålet af hr. Lars Boje Mathiesen: Om det også er omfordelingspolitik for SF at have bilbeskatning? Ja, det er det, og det er også derfor, vi holder fast i et værdielement i registreringsafgiften.

Kl. 11:52

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Tak for det. Der er ikke flere kommentarer. Der skal lige gøres lidt rent; vi tager det roligt. Hr. Rune Lund behøver ikke at sætte det lange ben foran.

Kl. 11:52

(Ordfører)

**Rune Lund (EL):**

Enhedslisten har sammen med regeringen, SF og Det Radikale Venstre indgået en aftale om vejtransport, som bl.a. skal sikre flere elbiler og forhindre en stigning i antallet af fossilbiler i fremtiden. Selv om det lykkedes os at få mere end fordoblet CO<sub>2</sub>-reduktionerne i forhold til regeringens udspil, er vi fortsat vældig kritiske over for ambitionsniveauet og advarer mod, at folk skal tænke, at der er fundet nok CO<sub>2</sub>-reduktioner på transportområdet med aftalen, for det er ikke tilfældet.

Vi har fået hævet den forventede CO<sub>2</sub>-reduktion væsentligt i forhold til regeringens udspil, men vi er langt fra i mål. Vejtransporten står for en rigtig stor del af de danske klimagasudledninger, men de 2,1 mio. t CO<sub>2</sub>-reduktioner, der er med i den her aftale, er for lidt, hvis vi skal nå klimamålene, og for os at se bliver det nødvendigt at vende tilbage til området. Selv små skridt er gode her, men i den her sammenhæng er det ikke nok til at løse den klimakrise, vi står i. I Enhedslistens egen klimaplan har vi fremlagt en model for omlægning af biltransporten, som vil give en CO<sub>2</sub>-reduktion på 4,5 mio. t CO<sub>2</sub> i 2030, og det er sådan set det niveau, vi skal op på for transportsektoren samlet, hvis vi skal leve op til 70-procentsmålsætningen.

Med aftalen kommer der væsentlig flere elbiler, end der forventelig ellers ville være kommet, og de bliver billigere at eje. Det vil hjælpe mange mennesker, også dem, der er dybt afhængige af en bil i hverdagen, og som også gerne vil bidrage til klimamålene. For Enhedslisten er det vigtigt, at vi i den kommende aftale om infrastrukturen får taget store skridt, også for den kollektive trafik, så flere i realiteten også kan erstatte bilen med tog og busser.

Jeg synes, det er uforståeligt, og det synes vi fra Enhedslistens side, at regeringen ikke var med på et højere ambitionsniveau, og at det er ærgerligt, at det ikke var muligt at få et højere ambitionsniveau, men jeg er dog lettet over, at det lykkedes os at forhindre bl.a. Venstres drømme om at bruge velfærdsspenge fra f.eks. sygehuse og børnehaver på at frede de allerstørste fossilbiler for afgifter. Det her er en aftale, som øger antallet af elbiler på de danske veje, og det er centralt for den grønne omstilling. Men vi skal som sagt længere, hvis vi skal indfri vores ambition om 70-procentsreduktion i 2030.

Der var jo to veje i de forhandlinger, vi havde. Den ene vej var en borgerlig vej, som muligvis havde givet flere elbiler på vejene, men som skulle finansieres af et stort træk på råderummet, som skal

bruges til at finansiere vores velfærdssamfund. At de borgerlige vil finansiere den grønne omstilling ved at kannibalisere velfærden, er ikke overraskende. Det er til gengæld ikke en vej, Enhedslisten vil være med til at gå. Den anden vej var den aftale, vi landede på, som mangler ambitioner, men som trods alt tager de første skridt og samtidig gør det uden at tage en stor luns af råderummet til velfærd.

Men vi havde gerne set flere elbiler, og vi havde også et forslag til finansiering med til forhandlingerne. Det var ikke penge fra velfærden, som de borgerlige ville, men en finansiering, som var rød og grøn. Vi havde gerne set, at man havde rullet den høje sats på registreringsafgiften tilbage til niveauet, fra før de borgerlige begyndte at sænke den. Vi havde også gerne set et højere CO<sub>2</sub>-tillæg for flere biler end det, vi endte med. Vi havde også gerne målrettet lempelserne for elbiler og pluginhybridbiler til små biler og almindelige familiebiler, sådan at luksuselbiler og pluginhybridbiler, der koster 0,5 til 1 mio. kr., ikke skulle omfattes af den lave sats for registreringsafgift og de meget generøse bundfradrag.

Det havde alt sammen givet en større økonomisk volumen til at gøre det endnu billigere at erhverve sig en elbil – ikke en stor Tesla til 800.000 kr., men en almindelig elbil til almindelige menneskers behov. For de penge kunne man f.eks. have lavet flere kontante tilskud, som ville gøre, at den relativt høje pris på en elbil, som er en barriere for mange almindelige mennesker, ville blive lavere. Der var desværre ikke opbakning til disse tiltag.

Man kunne også have kigget på en flyafgift, som Eldrupkommissionen foreslog, og det havde selvfølgelig også været en grøn finansieringskilde. Og havde man skruet flyafgiften smart sammen, kunne man også have gjort det socialt balanceret. Der var desværre heller ikke opbakning til det.

Men aftalen er en grøn forbedring, selv om vi havde håbet på mere, og derfor gik vi med i aftalen, og derfor stemmer vi selvfølgelig også for det her lovforslag.

Kl. 11:57

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Tak. Der er en række kommentarer. Hr. Ole Birk Olesen, Liberal Alliance.

Kl. 11:57

**Ole Birk Olesen (LA):**

Først vil jeg lige sige noget kort i forhold til det her med at tale om store Teslaer osv. Altså, for almindelige familier, som har børn, der nærmer sig voksenalderen, er det faktisk nødvendigt, hvis man skal køre nogle lange ture en gang imellem, også at have nogle bagsæder, hvor man ikke skal sidde og krumme sig sammen – ellers bliver det simpelt hen ubehageligt. Så det er helt almindelige familier bare med voksne børn, som har behov for større biler end de mikrobiler, som er hr. Rune Lunds ideal.

Så vil jeg spørge om en ting. Vi fik en ærlig indrømmelse fra hr. Rune Lund, i forhold til at der findes en anden model, hvor man fritager de grønne biler mere for registreringsafgift end det, som hr. Rune Lund og Enhedslisten gør her, men det vil koste på velfærden. Og derfor har vi fået det svar fra det rød-grønne parti Enhedslisten, at hvis man skal vælge mellem det røde og det grønne, så vælger Enhedslisten det røde frem for det grønne. Det var faktisk det, som hr. Rune Lund sagde i talen. Og det synes jeg er ærligt, for det er sjældent, at man hører den ærlighed derude, hvor Enhedslisten ofte siger, at de er mere grønne end alle andre.

Kl. 11:58

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Værsgo.

**Rune Lund (EL):**

Tak for det. Jeg synes, at hr. Dennis Flydtkjær, når hr. Dennis Flydtkjær lige om lidt stiller spørgsmål til mig omkring Ginikoefficienten og den her aftale, skal huske på, hvad det er, hr. Ole Birk Olesen lige har spurgt om. For sagen er, at med den her aftale bliver der tilført flere penge til bilområdet. Og jeg skal være helt ærlig og sige, at vi gik efter en provenuneutral omlægning. Men der bliver tilført penge midlertidigt frem til 2025, og det er penge, som bl.a. bliver brugt til at gøre elbiler billigere. Og som hr. Dennis Flydtkjær lige om lidt vil gøre opmærksom på, er det jo sådan, lige præcis i forhold til elbiler og hybridpluginbiler, og hvem der har økonomien til at kunne købe dem, at det typisk vil være folk, der har lidt flere penge. Så jeg må skuffe hr. Ole Birk Olesen og sige, at i det her tilfælde har vi valgt at gå med i en aftale, som skaffer flere elbiler. Men der ligger jo også et ulighedselement i det, når man bruger noget finansiering på at fremme elbiler, som en vis del af befolkningen, der har lidt mere end gennemsnittet, har bedre muligheder for at erhverve sig. Så hr. Ole Birk Olesen har ganske enkelt ikke helt ret i det, som hr. Ole Birk Olesen siger.

Kl. 12:00

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Værsgo.

Kl. 12:00

**Ole Birk Olesen (LA):**

Men jeg er egentlig ligeglad med alt det der med misundelsesfis, i forhold til hvem der får noget billigere osv. Det, vi snakker om her, er, at vi skal have en udskiftning af bilparken til nogle grønne biler. Og der må hr. Rune Lund bare medgive, at den model, som man f.eks. har udrullet i Norge, fører til, at over 50 pct. af de solgte biler i Norge i dag er grønne biler, der ikke forurener overhovedet under kørslen. Og der har hr. Rune Lund og resten af det røde flertal altså bare valgt en model her, der er mindre ambitiøs på den grønne omstillings vegne end det, man kunne have gjort, fordi man hellere vil have penge i statskassen.

Kl. 12:00

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Værsgo.

Kl. 12:00

**Rune Lund (EL):**

Hvis man havde fulgt med Enhedslisten, havde man lavet en aftale, der var mere ambitiøs, og som havde givet flere ikke bare grønne biler, men rigtige grønne biler, nemlig elbiler. Og at gøre det med en provenuneutral omlægning kunne man sagtens have gjort, men det havde krævet, at man havde gjort fossilbilerne dyrere, og at man havde sat afgifterne op på brændstoffer, men at man til gengæld havde gjort elbilerne billigere og så selvfølgelig havde lavet social kompensation i forhold til lavindkomstgrupperne ved at hæve den grønne check. Så kunne man have løst problemerne, ved at man fik det, man gerne ville have i forhold til 70-procentsmålsætningen. Vi kunne få de 4,5 mio. t CO<sub>2</sub>-reduktioner, og vi kunne gøre det på en socialt ansvarlig måde. Det var der ikke et flertal der ønskede at gøre på den måde – desværre – men vi kom dog et stykke ad vejen.

Kl. 12:01

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Hr. Lars Boje Mathiesen, Nye Borgerlige.

Kl. 12:01

Kl. 12:04

**Lars Boje Mathiesen (NB):**

Tak. Jeg vil også stille et spørgsmål. For SF's ordfører havde mere eller mindre svært ved at anerkende, at den her aftale koster for dem, som har mindst i samfundet, og giver til dem, som har mest, men så kom jeg i tanke om, at Enhedslisten ikke rigtig anerkender den her Ginikoefficient. Altså, det gør man åbenbart kun, når det går den ene vej, men når det går den anden vej, så kan man ikke rigtig bruge det her redskab.

Så jeg tror bare, jeg vil bruge min tid på at sige tak til Enhedslisten for, at man igen støtter op om en aftale. Ligesom da man holdt hånden under regeringen i forbindelse med topskattelettelser og selskabsskattelettelser, vil jeg også her, hvor en BMW X5 bliver 250.000 kr. billigere, en BMW X3 bliver 185.000 kr. billigere og en Volvo V90 bliver 200.000 kr. billigere, bare af hjertet sige tak til Enhedslisten.

Kl. 12:02

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Værsgo.

Kl. 12:02

**Rune Lund (EL):**

Jeg tror, at jeg er med i en facebookvideo fra hr. Lars Boje Mathiesen lige nu; det har jeg kraftigt på fornemmelsen. I forhold til Ginikoefficienten vil jeg sige, at lige præcis i forbindelse med sådan en aftale her giver det mening at måle ud fra den, for det er en aftale, hvor det giver mening. Vi har tidligere haft diskussionen i forbindelse med finansloven, som indeholder en lang række elementer, man ikke kan måle på ud fra Ginikoefficienten, og derfor giver det ikke mening alene at vurdere et ulighedsaspekt i forbindelse med en finanslovsaftale ud fra Ginikoefficienten.

Så det er en anden problematik. Altså, Ginikoefficienten er det mest centrale mål, der findes, det mest brugte og anvendte mål, til at måle uligheden, men det kan jo ikke sige alt, og det kan i øvrigt heller ikke stå alene. Der skal alt andet lige, i og med at man ikke kan måle alt med det, også en politisk vurdering ind over, altså i forhold til hvad effekterne på ligheden er ved at styrke velfærden – bare for at tage det eksempel.

Men det er bare for at sige, at i den nuværende situation i forhold til 2020 hæver vi faktisk registreringsafgiften. Og det betyder, at fossilbilerne bliver dyrere, men det betyder også, at de dyreste elbiler faktisk bliver dyrere, i forhold til i 2020.

Kl. 12:03

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Hr. Lars Boje Mathiesen.

Kl. 12:03

**Lars Boje Mathiesen (NB):**

Tak. Jeg er glad for, at Enhedslisten nu anerkender Ginikoefficienten i forbindelse med enkelte elementer. Så går jeg ud fra, at man også anerkendte den, da vi snakkede om afgifter på cigaretter, for det er også et enkelt, mere målbart element, hvor man kan bruge den mulighed for at styre det.

Så synes jeg også, det er værd at sige, at i den her aftale taber de, der har den laveste indkomst, mens de, der har den højeste indkomst, vinder. Det er så det, Enhedslisten lægger stemmer til, og det må Enhedslisten jo så tage med deres egne vælgere. Jeg vil bare gerne sige tak for, at der er nogle biler, der for folk derude bliver billigere. Så tak for det.

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Værsgo.

Kl. 12:04

**Rune Lund (EL):**

Altså, til det der med, at det her skulle gøre danskerne fattigere, eller hvordan det har kørt her, vil jeg sige: Det her er en aftale, som frem til 2025 ikke er en provenuneutral omlægning, men hvor der bliver tilført flere penge til området. De bliver tilført på en måde, der gør, at det bliver mere attraktivt at købe en elbil eller en pluginhybridbil. Og hvem er det, der i første omgang har adgang til at kunne købe dem? Jamen det er folk, der har lidt flere penge end dem, der har mindst i vores samfund, og derfor er der en marginal, en meget lille, stigning i uligheden med denne specifikke aftale, isoleret set.

Når vi vurderer, om udviklingen går i den rigtige retning, så kigger vi også på, hvilke andre tiltag der bliver lavet, og der kan vi jo konstatere, at vi bl.a. har lavet en finanslovsaftale, som styrker velfærden enormt og på den måde giver et markant bidrag til at øge ligheden og bekæmpe uligheden i vores samfund. Så vi ser tingene i en sammenhæng. Men det er rigtigt, at isoleret set er der ingen tvivl om, at når man fremmer elbilerne her, så er der nogle indkomstgrupper, og det er dem i den lidt højere ende, som får mest gavn af det. Og hvis man bruger Ginikoefficienten til at måle på det, så giver det et marginalt udslag i uligheden i den forkerte retning.

Kl. 12:05

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Hr. Torsten Gejl, Alternativet.

Kl. 12:05

**Torsten Gejl (ALT):**

Tak. Jeg tror ikke, at jeg i mine 5½ år i Folketinget har oplevet et parti, der var så utilfreds med en aftale, som partiet selv havde indgået. Jeg havde lejlighed til at være i debat med ordførerens partiledere, Pernille Skipper, i partilederdebat den anden dag, hvor jeg spurgte hende: Hvad skete der egentlig lige for Enhedslisten, da man gik med i den her aftale? Hun smilede afvæbnende og sagde, at hun indrømmede, at det ikke var den bedste aftale, Enhedslisten havde været med i, og at hun kunne nævne nogle ting, der kunne have været bedre. Det kan ordføreren også, så der er jo masser af selvbevidsthed og ærlighed i det her.

Af de mange ting, ordføreren siger kunne have været gjort bedre i den her aftale, hvad er så det væsentligste, der kunne have været gjort bedre for at løfte aftalen yderligere?

Kl. 12:05

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Værsgo.

Kl. 12:05

**Rune Lund (EL):**

Aftalen er jo et skridt i den rigtige retning. 2,1 mio. t CO<sub>2</sub>-reduktioner må Alternativet da også indrømme trods alt er et skridt i den rigtige retning, men som sagt havde vi gerne set, at det var blevet meget bedre.

Hvis jeg skal fremhæve noget, som vi virkelig lagde vægt på i forhandlingerne, og som ikke har fyldt særlig meget i debatten, men som er utrolig vigtigt, så er det hele spørgsmålet om, at brugen af førstegenerationsbiobrændsler ikke måtte stige med den her aftale. Og jeg kan lige så godt sige det nu, som vi også gjorde det meget klart under forhandlingerne, at det var en rød linje for os. Og det er simpelt hen, fordi det er sådan, at når man indregner den globale klimaeffekt på førstegenerationsbiobrændsler, så er den negativ og i

bedste fald neutral. Det er bl.a., fordi der bliver brændt regnskov af i Brasilien, for at de kan blive produceret. Det er også sådan, at man samtidig tager maden ud af munden på fattige mennesker i den tredje verden, fordi der bliver brugt arealer til at lave biobrændstoffer i stedet for mad, og så er forbrændingen af biobrændstoffer også mere uren – det skaber simpelt hen flere partikler i vores byer.

Så det var helt afgørende for os, at man ikke med kreativ klimabogføring kunne få det til at se ud, som om det gav klimareduktioner at bruge flere førstegenerationsbiobrændstoffer, og derfor kan vi faktisk se, at brugen af førstegenerationsbiobrændstoffer ikke stiger med den her aftale, hvilket der ellers lå i udkastet. Så jeg opfatter det som en stor politisk sejr, at der ikke er ført kreativ klimabogføring med den her aftale.

Kl. 12:07

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Så er det hr. Torsten Gejl igen. Værsgo

Kl. 12:07

**Torsten Gejl (ALT):**

Tak for den beskrivelse. Det var virkelig interessant.

Nu spørger ordføreren, om Alternativet kan anerkende, at 2,1 mio. t er et skridt i den rigtige retning, og det kan vi godt. Vi er enige med de grønne organisationer i, at det ikke er nok. Vi synes ikke, det er nok kun at gøre noget – vi synes virkelig, der skal gøres meget, for vi prøver jo at realisere verdens måske mest ambitiøse klimaafale.

Det, som jeg lige vil høre ordføreren om, er antallet af biler. Der er, så vidt jeg kan se, kun sat 3 mio. kr. af til markedsføring af det her med delebiler, og vi sidder jo ofte og kukkelurer i hver vores bil, hvor der var plads til at samles i meget færre biler. Hvad har prioriteterne været med hensyn til ikke at give det et langt, langt større boost, og hvad tænker ordføreren om muligheden for i meget højere grad at bruge delebiler og samles i lidt færre biler i stedet for at sidde og kukkelure i hver vores bil?

Kl. 12:08

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Værsgo.

Kl. 12:08

**Rune Lund (EL):**

Vi synes, det er vigtigt, at folk i højere grad deler deres bil, og vi synes, man skal kigge på mange forskellige værktøjer til at fremme det, ikke kun fradrag. Jeg synes nogle gange, at fradrag bliver trukket frem som det eneste saliggørende middel til at sikre, at folk i højere grad vælger at dele deres bil.

Vi lagde vægt på flere forskellige ting i forhandlingerne, og jeg har redegjort for nogle af dem, men jeg vil da bare lige nævne, at vi jo ved forhandlingernes afslutning også fik ændret nogle ting, som gjorde, at CO<sub>2</sub>-tillægget faktisk steg en lille smule, i forhold til hvad der ellers lå på bordet, og det er bl.a. noget, som rammer de fossile biler, men også de fossile biler i den øvre ende, altså de dyreste, som også er nogle af dem, der forurener mest. Så vi lagde vægt på forskellige ting, og jeg synes også, vi kom igennem med nogle ting, men som sagt slet ikke nok.

Kl. 12:09

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Tak. Fru Louise Schack Elholm, Venstre.

Kl. 12:09

**Louise Schack Elholm (V):**

Jeg kan jo starte med at takke for den store interesse. Man skulle næsten tro, at talen handlede om os. Vi er åbenbart hovedargumentet

for at gå med i en aftale, så vi kan glæde os over, at vi har en indflydelse. Det gavner da regeringen, at de kan få jer med med truslen om os. Men jeg ville ønske, at man undlod at sprede falske påstande om andre partier. Altså, vi har jo ikke taget penge fra velfærd og puttet over i energi. Det er simpelt hen lavmålet at begynde at påstå det. Vi har i vores udspil lagt op til, at vi både skal have plads til velfærd og til den grønne omstilling.

Nå, til det helt konkrete spørgsmål: Det er jo meget sjovt, at ordføreren bliver ved med at sige, at Enhedslisten gik op i, at det her skulle være provenuneutralt – implicit for staten. For i Venstre går vi også op i, at det er provenuneutralt, men for borgeren, og deri ligger jo den store forskel. Har vi fokus på mennesket, eller har vi fokus på staten? Og det kan godt være, at Enhedslisten har travlt med at være grønne, men de har det jo for andre menneskers penge. Det er jo, fordi man bare vil kræve endnu mere op i skatter, at man vil gøre det mere grønt. Man vil jo ikke prioritere det. Man er ligesom en vandmelon: Man er grøn udenpå og rød indeni. For der er ikke villighed til at prioritere den grønne omstilling. Det er bare et spørgsmål om at trække andre folks penge. Er det ikke korrekt?

Kl. 12:10

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Tak, og værsgo.

Kl. 12:10

**Rune Lund (EL):**

Jeg ved ikke, hvad Venstre så er: Er man sådan en slags genmodificeret vandmelon, som forestiller at være grøn udenpå, men som i virkeligheden er blå indeni? Altså, råderummet handler jo om, at der er en sum penge, som man kan bruge til noget. Min oplevelse af Venstre er, og det er også det, der er blevet meldt ud i pressen, at man var parat til at bruge et tocifret milliardbeløb fra råderummet på den her aftale. Det er penge, som ellers skulle gå til sygeplejersker på hospitalerne, pædagoger i daginstitutionerne, flere lærere i folkeskolen og flere sosu-assistenter på plejehjemmene, så det er jo fuldstændig absurd at høre, at Venstre her i Folketingssalen prøver at sige, at det, som man foreslår, ikke ville tage penge fra velfærden. Det ville det jo. For hvis man bruger dem på at gøre alle biler billigere, er de penge der jo ikke til at styrke velfærden. Så jeg må sige, at jeg er temmelig overrasket over, at vi skal have en diskussion om, hvilken størrelse råderummet i det hele taget er.

Jeg hører Venstre sige, at ikke en eneste person måtte få en bil, der blev dyrere at køre i, og det er vi bare uenige i. Fossilbilerne skal være dyrere, og elbilerne skal være billigere. Vi skal sikre os, at folk kan tage det grønne valg.

Kl. 12:11

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Tak, og vi skal overholde taletiden.

Værsgo, fru Louise Schack Elholm.

Kl. 12:11

**Louise Schack Elholm (V):**

Selve fidusen i det råderum er, at der ikke er nogen seddel på, hvor det skal hen, og det er jo derfor, vi alle sammen snakker om, hvor vi gerne vil have dem hen. Men så kan man jo ikke påstå, at det er penge, vi tager fra velfærd, for det er penge, der ikke allerede er målrettet noget. Så kan det godt være, Enhedslisten ønsker at bruge alle de penge på velfærd, men det har Enhedslisten jo ikke aftalt med rød blok. Det er ikke, fordi der ligger en aftale om, at alle de her penge skal gå til skoler og sundhedsplejersker. Det gør der jo ikke. Det her handler om, at Enhedslisten ikke vil prioritere den grønne omstilling. Enhedslisten vil kun prioritere højere skatter for at sikre den grønne omstilling. Det er den eneste måde, man kan finansiere tingene på – det er ved at kræve endnu mere ind og gøre

hele Danmark fattigere gang på gang. Og så kan man stå og sige nok så mange ting. Det handler om staten før mennesket.

Kl. 12:12

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Jeg skal præcisere, at taletiden skal overholdes.

Værsgo.

Kl. 12:12

**Rune Lund (EL):**

Venstre vil tage 10 mia. kr., der kan bruges på sygeplejersker og sosu-assistenten og folkeskolelærere og pædagoger, og bruge dem til at gøre biler billigere. Enhedslisten ønsker en provenuneutral omlægning, som sikrer, at vi får omstillet vores transport grønt og får reduktioner på 4,5 mio. t CO<sub>2</sub> i 2030, og som er socialt retfærdig. Det er forskellen på Enhedslisten og Venstre. Venstre vil føre en økonomisk politik på det grønne område, som gør, at velfærden bliver kannibaliseret. Enhedslisten fører en grøn politik, hvor vejen til den grønne omstilling er socialt retfærdig. Det er åbenlyst, også her under debatten i dag.

Kl. 12:13

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Tak for det. Så er det hr. Rasmus Jarlov, Det Konservative Folkeparti. Nej, hr. Dennis Flydtkjær har meldt sig. Værsgo.

Kl. 12:13

**Dennis Flydtkjær (DF):**

Min mikrofon tændte faktisk, da Rasmus Jarlov blev nævnt, så det er nok et eller andet teknisk problem.

Hr. Rune Lund har jo lidt forudset, hvad jeg gerne vil spørge til. Enhedslisten har jo mange gange slået fast, at man ikke vil være med til aftaler, der øger uligheden. Man har sagt, at skulle der være skattelettelser, måtte de ikke komme de rigeste til gavn. Skulle der være skattestigninger, skulle det ikke betales af dem, der havde mindst. Her har vi så en aftale, der gør, at de 50 pct., der har den laveste indkomst, kommer til at betale mere, og de 10 pct., der har de højeste indkomster, får så en lettelse. Så jeg vil bare høre hr. Rune Lund uddybe, hvordan man selv synes det går med at føre sin egen plan ud i livet. Altså, her gør man jo det stik modsatte af det, man faktisk har sagt både før og efter et valg – kan Enhedslisten bekræfte det?

Kl. 12:14

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Værsgo.

Kl. 12:14

**Rune Lund (EL):**

Jeg vil starte med at sige, at vi generelt er tilfredse med, at vi siden valget i juni 2019 har lavet en række aftaler, og at der er blevet ført en politik, som samlet set øger ligheden og bekæmper uligheden i vores samfund med de initiativer, der er taget.

Jeg vil også sige, at vi fra Enhedslistens side ikke har en holdning om, at vi aldrig nogen sinde vil kunne indgå i en aftale, hvor uligheden målt ved Ginikoefficienten stiger, for så havde vi heller ikke kunnet været med i aftalen om at øge cigaretafgifterne, som jo vil være et problem for nogle, som bliver ved med at ryge, og som måske er lidt oppe i årene. Men der har det været afgørende for os at bekæmpe uligheden i sundhed og sikre, at færre unge begynder at ryge. Og de unge, der i høj grad bliver ramt ved, at de ryger, er jo typisk de unge på erhvervsskolerne, men det er også unge, som generelt har det svært i livet. Og det vil sige, at det, at man kan måle noget ved Ginikoefficienten på kort sigt, kan føre til – med den

aftale, der er lavet – en stigning i ligheden i sundhed på længere sigt og dermed også den økonomiske lighed.

Så tingene er nogle gange lidt mere komplekse. Men det er fuldstændig rigtigt, at der er en marginal stigning i uligheden målt ved Ginikoefficienten, fordi man primært giver støtte til elbiler, som jo vil blive købt af folk, der har lidt højere indkomster.

Kl. 12:15

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Tak. Sidste spørgsmål, værsgo.

Kl. 12:15

**Dennis Flydtkjær (DF):**

Det, jeg ikke forstår, er bare, hvorfor Enhedslisten så vil være med til at lægge det her snit. Kan Enhedslisten ikke bekræfte i forhold til dem, som typisk køber en mikrobil, en Citroën C1 f.eks. eller en VW Up, at de biler kommer til at stige ret kraftigt med den her aftale, for at dem, der ligger øverst indkomstmæssigt, altså de 10 pct. rigeste, så kan få en billigere elbil, altså en Tesla – de virkelig dyre biler? Synes man, det er retfærdigt, at folk, der bor på landet og har brug for en bil for at komme på arbejde, eller en pensionist, der ikke har råd til mere end en mikrobil, nu skal betale markant mere, for at folk, der har rigtig mange penge, skal have en billig elbil?

Jeg synes, det klinger lidt hult i forhold til den retorik, Enhedslisten har brugt rigtig mange gange, om, at det ikke skal være de rigeste, det kommer til gavn.

Kl. 12:16

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Værsgo.

Kl. 12:16

**Rune Lund (EL):**

Altså, hvis man kigger på, hvilke biler der bliver dyrere, er det i høj grad for elbilernes vedkommende de dyre elbiler, som bliver dyrere, i forhold til hvordan det er i dag. Vi ser også generelt, at fossilbiler bliver dyrere.

Når det så er sagt, vil jeg også være helt ærlig omkring, at hvis det havde stået til os, havde der været et stort rundt nul og ikke den marginale stigning, som der er i uligheden målt ved Ginikoefficienten med den her aftale. Efter at Venstre holdt op med at gøre sig spilbare i forhandlingerne, synes jeg, vi fik trukket tingene i en lidt mere fornuftig retning til allersidst.

Men der er ingen tvivl om, at hvis vi skulle have været helt i mål, skulle der som minimum have været et stort rundt nul i uligheden målt ved Ginikoefficienten. Og det havde man jo kunnet gøre ved at lave social kompensation, f.eks. til nogle af de lavindkomstgrupper, som alt andet lige bliver ramt her.

Kl. 12:17

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Tak. Så er der ikke flere korte bemærkninger, og dermed er hr.

Rune Lund færdig. Den næste er hr. Rasmus Jarlov, Konservative.

Værsgo.

Kl. 12:17

(Ordfører)

**Rasmus Jarlov (KF):**

Både de borgerlige og de røde partier vil gerne omstille den danske bilpark, så vi får flere grønne biler, men de vil gøre det på to meget forskellige måder. Det er spørgsmålet om pisk eller gulerod. Vi foretrækker positive incitamenter i stedet for at straffe borgerne. Vi vil sænke afgifterne på elbiler, så flere vil købe dem. De røde partier vil hæve afgifterne på benzinbiler, så flere vil vælge dem fra.



Almindelige danskere kan ikke undvære en bil. Det kan man, hvis man bor på Nørrebro og arbejder i indre by i København; det kan man ikke, hvis man bor i bare eksempelvis Ballerup eller Virum og arbejder uden for Hillerød eller et andet sted, hvor det er svært at komme til med tog og bus. Bilen er en nødvendighed for utrolig mange mennesker, og vi kan ikke lægge endnu flere afgifter på bilerne, så vi straffer helt almindelige mennesker, som ikke kan få hverdagen til at hænge sammen uden en bil.

Hvis vi skal have en mere grøn bilpark, er det, vi skal gøre, at gøre elbilerne billigere ved at sænke afgifterne på dem. Det er klart, at vores løsning med at sænke afgifterne koster mere for statskassen end Socialdemokraterne og venstrefløjens løsning om at hæve afgifterne for benzin- og dieselmotorer og lastbiler. Det er klart, at det er svært at sænke afgifterne, når man samtidig vil bruge formuer på at nedlægge minkbranchen, på Arnepension og på bl.a. flere flygtninge til Danmark. Man kan ikke have råd til det hele.

Men der har danskerne så deres valg mellem rød og blå blok.

Kl. 12:19

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Var det det hele? Ja, der var ikke mere. (*Rasmus Jarlov* (KF): Det er sparet væk). Der er heller ikke nogen, der føler sig provokeret. Så tak for det. Så er det hr. Lars Boje Mathiesen.

Kl. 12:20

(Ordfører)

**Lars Boje Mathiesen (NB):**

Uha, jeg elsker biler. Jeg bliver nødt til at sige det. Det er som en god steak, som et smukt billede eller en god sang. Duften! Biler er kunststykker og kunstværker, og dem skal vi værne om. Derfor bliver den her tale også sådan lidt todel.

De afgiftsomlægninger, man laver, er i min optik og i Nye Borgerliges optik en forkert måde at gøre det på. Hvis Folketinget har et ønske om, at der skal flere elbiler på vejene, er det sådan set et validt ønske, men at man synes, man vil bestemme, hvilke biler folk skal køre i, mener vi i Nye Borgerlige ikke man skal. Men hvis Folketinget nu alligevel vil det og man gerne vil have flere elbiler, så skal man selvfølgelig bare fjerne registreringsafgiften på elbilerne. Man kan sænke elafgiften til det minimum, det må være på, og på den måde få flere elbiler ud på markederne.

Men man skal ikke samtidig gøre det dyrere for folk, som ikke vælger at gøre, som politikerne vil, og det er der, snittet ligger. Om man vil en borgerlig løsning, eller om man vil den socialistiske løsning, hvor man via afgifter vil prøve på at dreje folk over i en bestemt retning. Vi mener grundlæggende, at den sidste løsning er forkert, og derfor kommer vi ikke til at støtte den her aftale på de punkter.

Der ligger også en afgiftsstigning for erhvervslivet, og det er ikke det rigtige tidspunkt. Det er aldrig det rigtige tidspunkt at lægge øgede afgifter på erhvervslivet, men det er det slet ikke nu. For når man skal planlægge, hvor ens virksomhed skal ligge, så kigger man ud i fremtiden efter, hvilke omkostninger det er, man vil få for virksomheden. Skal den ligge i Danmark? Skal den ligge i Tyskland? Skal den ligge et andet sted? Her lægger man nogle afgifter på erhvervslivet, som vi heller ikke bryder os om.

Så til den anden del: Heldigvis er der også et meget, meget positivt element i den her aftale, og det er om veteranbiler. Ikke kun på mine egne vegne, men jeg ved, det også er på vegne af rigtig mange veteranbilselere og dem, som elsker deres biler og nusser og pusser dem – de betragter dem som et familiemedlem – synes jeg også, der skal lyde en stor tak til Folketinget og især til vores skatteminister. For man havde ikke behovet, og skatteministeren havde ikke behovet at tage det her med. Så jeg kan faktisk mærke, at jeg står her på talerstolen og bliver en smule rørt, for jeg vil godt sige tusind tak. Ministeren havde ikke behovet at lytte til mig. Man

havde ikke behovet at lytte til veteranbilselere og tage dette ønske med. Vi har haft nogle gode samtaler, og tusind tak for det.

Samlet set håber vi, at Danmark rykker i en retning, hvor skatte- og afgiftsniveauet bliver lavere for befolkningen derude, og at gøre det dyrere for folk at eje en bil er ikke den rigtige vej.

Kl. 12:23

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Så er det hr. Dennis Flydtkjær for en kort bemærkning.

Kl. 12:23

**Dennis Flydtkjær (DF):**

Jeg er enig i, at det er godt, at man får fjernet originalitetskravet for veteranbiler, og jeg kan glæde hr. Lars Boje Mathiesen med, at vi faktisk var flere partier, der havde det med i forhandlingerne, så det var altså ikke kun hr. Lars Boje Mathiesen selv. Dansk Folkeparti havde det faktisk også med, og vi er sådan set enige i det, men noget, jeg synes er lidt skidt i det, er til gengæld, at afgiften stiger, altså at man kommer til at betale langt mere for bilen. Glæder hr. Lars Boje Mathiesen sig også over det? For jeg kan forstå, at man ret hurtigt var ude på Facebook at sige, at det var hr. Lars Boje Mathiesen, der havde fået den ændring på veteranbiler igennem, og det må så betyde, at afgiftsstigningen også er noget, hr. Lars Boje Mathiesen har kæmpet for. Der må jeg bare sige, at i Dansk Folkeparti synes vi ikke, at det er en god idé, at veteranbiler samtidig skal stige i afgift.

Kl. 12:24

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Værsgo.

Kl. 12:24

**Lars Boje Mathiesen (NB):**

Tak, fordi man følger mig på Facebook, det er jeg da glad for. Det kan jeg komme med en opfordring til flere om at gøre. Vi har lige præcis rundet de 100.000, som nu følger med, og jeg er da glad for, at ordføreren også gør det. Men man skal lige læse det grundigt, for det, jeg takkede for, var, at man lyttede til, at jeg tog problemstillingen med ind til bordet, og at man har håndteret problemstillingen.

Det er klart, at hvis Nye Borgerlige skulle have gjort det, så ville den del ikke have været med i det. Vi er ikke med i aftalen om biler, vi var slet ikke inviteret til forhandlingerne, og derfor har vi heller ikke nogen indflydelse på den. Men derfor kan vi godt være glade for, at originalitetskravet er blevet fjernet.

Man kan så sige, at man kunne have ønsket og håbet, at Dansk Folkeparti havde sparket lidt mere til Venstre, dengang de havde magten, hvor man var i gang med at lave en aftale, men hvor man smølede og så ikke fik lavet den her aftale, inden der kom et valg. Derfor ender aftalen så sådan, at der også kommer nogle afgiftsstigninger. Det kunne man have undgået, hvis DF havde presset lidt mere på dengang.

Kl. 12:24

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Værsgo.

Kl. 12:24

**Dennis Flydtkjær (DF):**

Det er jo lidt spøjst, for hr. Lars Boje Mathiesen afslører sig selv, når han siger, at man slet ikke har været inviteret til forhandlingerne, men at det alligevel er hr. Lars Boje Mathiesen, der har fået det igennem forhandlingerne. Begge dele kan jo ikke rigtig være tilfældet. Vi har kæmpet for veteranbilerne igennem mange år og har fået mange forbedringer igennem sammen med Venstre, Konservative og Liberal Alliance før valget. Vi synes, at det er godt, at en fjernelse

af originalitetskravet er kommet igennem, men afgiftsstigningen er altså noget bras.

Men det er flot, at man kan stå og tage æren for en forhandling, som man slet ikke var en del af, og sige, at man fik noget igennem der. Det er jo en lidt spøjs konklusion – er det ikke det?

Kl. 12:25

**Lars Boje Mathiesen (NB):**

Jeg ved ikke, om ordføreren prøvede at komme med et eller andet ordspil, men jeg har siddet til de første forhandlinger sammen med ordføreren, hvor ordføreren faktisk sad lige ved siden af mig, og hvor jeg nævnte det, og ordføreren ved, at jeg har haft møde med skatteministeren. Da de afgørende forhandlinger om, hvordan det skulle se ud, gik i gang, var Nye Borgerlige ikke inviteret. Så kan man godt prøve med det der ordspil. Men faktum er jo bare, at hvis det her var blevet indført under den forrige regering, hvor DF sad med den parlamentariske mulighed for at trykke på knappen og sige, at det her ville man have, så ville der nok ikke have været afgiftsstigninger. Men man reagerede ikke, man gjorde ikke noget.

Så er vi nogle andre, der tager handsken op, og så får vi det igennem. Kunne det have været på en bedre måde, og havde jeg ønsket, at det var uden afgiftsstigninger? Ja, men derfor vil jeg da godt rose, at originalitetskravet, som er noget, som virkelig rammer de her veteranborejere rigtig, rigtig hårdt, er fjernet. Det er jeg meget, meget glad for. Det er et langt stykke at komme, og det er jo et stykke længere, end man kom, dengang DF prøvede på det. Så skal vi bare gå hele vejen, og det kan vi måske gøre i et samarbejde, hvis magten skifter, og så kan vi få sænket den afgift. Det vil vi gerne.

Kl. 12:26

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Tak. Der er ikke flere, der vil have ordet, så vi går videre, når der lige er blevet sprittet af.

Hr. Ole Birk Olesen, Liberal Alliance.

Kl. 12:26

(Ordfører)

**Ole Birk Olesen (LA):**

Det, vi er vidner til for øjeblikket på personbilområdet, er en revolution af teknologien bag det at køre i en familiebil. Det vil blive stadig mere attraktivt i verden at købe forureningsfri elbiler i stedet for benzin- og dieslbiler. Der er tale om biler, som hverken har motorstøj, udleder NO<sub>x</sub>-gasser, udleder partikler eller udleder CO<sub>2</sub>. Det er jo en lykkelig situation for miljøet og for de mennesker, der bor der, hvor der er mange biler. Og det er drevet af det forhold, at elbiler med batterier er rigtig gode biler for folk med almindelige kørselsbehov. Og her taler jeg ikke om folk, der skal ud med hestetrailere hver weekend, eller som kører på campingferie til Sydeuropa med en campingvogn bag bilen, eller om sælgere, som skal køre 300, 400, 500 km om dagen. Der er det ikke nødvendigvis den rigtige bil. Det kan være, at det skal være en pluginhybridbil i stedet for. Men for folk med almindelige kørselsbehov er elbilen en rigtig god bil.

Der sker det, at de bliver billigere og billigere, og dermed kommer man til den situation, i hvert fald i resten af verden, at nok er elbilen dyrere, om end den bliver billigere og billigere i anskaffelse, men den er billigere i drift end en benzin- og dieslbil. Derfor vil man i det meste af verden opleve, at når vi kommer ind i midten af 2020'erne, er det samlede regnestykke for at købe en elbil frem for at købe en benzin- og dieslbil positivt økonomisk set, hvis man regner anskaffelsessum og driftsomkostninger med.

Så kommer vi til Danmark. Her har vi en meget, meget høj registreringsafgift på anskaffelse af biler, og det skal vi nu også til at have på elbiler, for det har et flertal i Folketinget aftalt, nemlig at der i 2030 skal betales registreringsafgift på 80 pct. af den normale

registreringsafgift på det at anskaffe sig en elbil. Det vil sige, at den fordel, elbilen har, og hvor der kan opstå en balance mellem økonomien i en elbil og økonomien i en benzin- og dieslbil, nemlig på driften, i Danmark opvejes af, at man lægger 80 pct. af registreringsafgiften på anskaffelsen.

Jeg har spurgt skatteministeren om det, men skatteministeren er som altid lidt lang tid om at svare på spørgsmål, som det er svært at svare på uden at stille sig selv i et dårligt lys. Jeg har spurgt: Når vi nu gør det her i Danmark, hvor vi indfører 80 pct. af registreringsafgiften på elbiler frem mod 2030, vil vi så nogen sinde komme til det tidspunkt i Danmark, hvor det økonomisk er lige så fordelagtigt at købe en elbil, som det er at købe en benzin- eller dieslbil? Det punkt når man til i den øvrige del af den store verden, hvor man ikke har registreringsafgift på nogen biler overhovedet. Men vil vi nogen sinde, når vi indfører 80 pct. af registreringsafgiften på køb af elbilen, komme til det tidspunkt i Danmark, hvor det bliver en økonomisk fordel at købe en elbil, eller hvor det bare går lige op i forhold til at købe en benzin- eller dieslbil? Jeg venter spændt på svaret, og det vil selvfølgelig trække ud i de maksimale 4 uger, som skatteministeren har til at svare på den slags spørgsmål, for sådan er det, når svaret ikke er fordelagtigt for skatteministerens politik.

Det er heller ikke fordelagtigt for rød flojs politik, som indfører de her 80 pct. af den normale registreringsafgift på elbiler, for der afsløres det jo, at det i virkeligheden ikke handler om den grønne omstilling. Det handler om, at der er et flertal i Folketinget, som ikke kan få penge nok at bruge af. Der skal være flere penge til Arne-pension, for efterløn er ikke godt nok til Arne; han skal have noget andet, som er bedre end efterløn. Der skal være flere penge til at ophæve kontanthjælpsloftet. Der skal være minimumsnormeringer for pædagoger. Der skal være alle mulige tiltag, som koster penge for statskassen. Og fordi man har det her evige fokus på at øge de offentlige udgifter, kan man ikke føre en grøn politik i forhold til omstillingen af personbilsbefordringen i Danmark. Det er simpelt hen nødvendigt at gøre på grund af det umættelige behov for penge i statskassen, som rød blok har. Så derfor er det nødvendigt at indføre 80 pct. af den almindelige registreringsafgift på elbiler.

Derfor kommer den grønne omstilling af personbilerne i Danmark til at blive forsinket i forhold til andre lande. Man kunne have valgt den norske model, hvor man på grund af ingen registreringsafgift på elbiler og andre fordelagtige ordninger allerede er nået derhen, at over 50 pct. af de biler, som købes af forbrugerne i Norge, er elbiler, som dermed ikke forurener hverken miljøet eller i de bymiljøer, hvor de kører.

Men i valget mellem at være rød eller grøn vælger rød blok at være rød. Og igen viser det sig, at hvis man vil rigtige reformer i Danmark, bliver man nødt til at se til blå blok og selvfølgelig primært til Liberal Alliance. Vi stemmer imod det her lovforslag.

Kl. 12:32

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Tak. Der er ingen, der har kommentarer, så vi går videre til hr. Torsten Gejl.

Kl. 12:32

(Ordfører)

**Torsten Gejl (ALT):**

Tak, formand. I Alternativet kommer vi ikke til at stemme for »Aftale om grøn omstilling af vejtransporten«. Det er ikke, fordi vi ikke synes, at den er et lille skridt på vejen, når det handler om at reducere CO<sub>2</sub>. Det er, fordi der er brug for store skridt, hvis vi skal nå i mål med 70 pct. reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen i 2030. I Alternativet vil vi ikke grønstemple aftaler, som ikke er ambitiøse nok, når det drejer sig om at nå vores fælles reduktionsmål. Det er ikke nok at gøre

noget, når man ikke gør nok. Men det skal selvfølgelig anerkendes, at der er gode momenter i aftalen.

I Alternativet siger vi ja tak til fortsat registreringsafgiftsreduktion til elbiler, til en fortsat nedsat elafgift til processtrøm, vi siger ja tak til kilometerbaserede afgifter til lastbiler, vi siger ja tak til forsøgsordningen med roadpricing og selvfølgelig også til det store beløb til cyklisme. Vi noterer os også, at f.eks. Dansk Elbil Alliance og elbilbilisternes forening er lykkelige for aftalen. Dansk Elbil Alliance skriver, at aftalen om nye bilafgifter sætter yderligere skub på et allerede varmt elbilmarked og skaber samtidig ro om bilafgifterne i de kommende år. Derfor er elbilbranchen meget tilfreds med dagens aftale og ser frem til den store opgave med at sætte ladestandarder op til de mange nye biler.

Aftalen får dog en mere blandet modtagelse hos de decideret grønne organisationer. Rådet for Grøn Omstilling skriver, at det helt grundlæggende er ret skuffende, at det samlede ambitionsniveau for at mindske klimabelastningen fra transporten er så lavt. Det siger Jeppe Juul, som er seniorrådgiver inden for klima og transport i Rådet for Grøn Omstilling. Han understreger, at det er gode fremskridt, men at man samlet set ikke er kommet langt nok.

CONCITO siger, at vi i Danmark allerede er nået et stykke vej i klimaindsatsen, men der skal meget mere til for at nå målet om 70 pct. reduktion i 2030 og et klimaneutralt samfund inden 2050. Selv med flere nye klimaaftaler og en grøn finanslov mangler vi stadig væk mindst 12 mio. ton, før 2030-målet kommer i sigte. Den nye vejtransportaftale bidrager med omkring 2 mio. ton, men det bringer desværre ikke engang transportsektorens udledninger ned på 1990-niveau.

Her er vi inde på noget af det, som bekymrer os i Alternativet. Vi synes, det er skuffende, at det samlede ambitionsniveau for at mindske klimabelastningen for transporten er så lavt. Vejtransporten står for en stor del af de danske udledninger, men i lovforslaget finder vi kun 2,1 mio. t CO<sub>2</sub>-reduktion, og det er simpelt hen langt fra at nå klimamålene i Parisaftalen.

Forslaget ændrer bilbeskatningen, så den ifølge beregningerne vil medføre, at vi har 700.000 elbiler og pluginhybridbiler i 2030. Derudover vil der være 75.000 såkaldte grønne varebiler. Men selv uden det her forslag ville der ifølge Elbilkommissionens prognoser komme 400.000 grønne biler på vejene i 2030. Reelt er det altså mindre end halvdelen af de 775.000 grønne biler, der kan tilskrives regeringen og aftalepartierne forslag.

Fokus er desuden helt skævt. Man har fokuseret på, hvor mange elbiler vi skal have i 2030, og mere uforståeligt også fokuseret på, hvor mange pluginhybridbiler der skal være, men den reelle udfordring set i vores optik i forhold til klimaet er, hvor mange fossilbiler der er tilbage i 2030. Den nye aftale vil sende tusindvis af pluginhybridbiler løs i Danmark. I aftalen bliver pluginbilerne kaldt for grønne og for lavemissionsbiler. Bilproducenter sælger pluginhybridbiler som køretøjer, der ikke udleder særlig meget CO<sub>2</sub>, fordi man kan veksle mellem at køre på el og på fossilbrændstof.

Men en europæisk analyse fra september af 20.000 pluginhybridbiler viser, at selv de mindst klimabelastende pluginbiler i gennemsnit udleder 265 pct. mere CO<sub>2</sub>, end hvad bilproducenterne påstår. Ifølge analysen udleder en hybridbil over dens levetid ca. 28 t CO<sub>2</sub>, mens en benzinbil og en dieselbil udleder henholdsvis 39 t og 41 t CO<sub>2</sub>. Til sammenligning udleder en elbil kun ca. 3,8 t CO<sub>2</sub> over dens levetid, inklusive elforbrug. Rapporten afslører også, at hybridbiler ofte har motoren tændt, selv når de kører på el. Derfor bør de hverken betragtes som nulemissionsbiler eller lavemissionsbiler.

Vi bør derfor ikke give afgiftsrabatter til hybridbiler, men i stedet for sidestille dem med diesel- og benzinbiler. Der findes ikke nogen hybridbiler, heller ikke pluginhybridbiler, der er direkte klimavenlige i den forstand, vi er ude efter. En pluginhybridbil er tættere på at være en fossilbil end en elbil i vores optik.

Alt i alt er aftalen et godt, lille positivt skridt i den rigtige retning. Vi synes bare i Alternativet, at når vi prøver at nå verdens sandsynligvis mest ambitiøse klimalov, er der brug for store, ambitiøse skridt. Så derfor stemmer vi nej, men vi håber meget på at komme med i kommende forhandlinger, som kan sikre, at vi stepper op på ambitionsniveauet i forhold til at nå vores reduktionsmål.

Kl. 12:37

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Tak. Hr. Lars Boje Mathiesen, værsgo.

Kl. 12:37

**Lars Boje Mathiesen (NB):**

Tak. Når jeg lige vil have ordet, er det, fordi ordføreren ganske rigtigt kom ind på hybridbiler, og det er jo en af de ting, som jeg synes der er i den her aftale. Jeg er ikke så positivt stemt for selve aftalen, men lige præcis her er der noget. For med hensyn til de her pluginhybridbiler får folk ikke altid sat den her lader i, og du kører måske mange kilometer, men når du så er kørt tør for den el, ligger du jo og kører de her maks. 13-14-15 km i de her biler, og så udleder de jo mere CO<sub>2</sub>. Men i den her aftale bliver de store hybridbiler, altså en BMW X5 og en Volvo, faktisk lige så billige som en Peugeot. Hvis du tager en XC40, bliver den nu lige så billig som en Peugeot 3008, og du har en Volvo V90, som også bliver billigere, og Mercedes og Audi falder også i pris.

Det, som jeg godt kunne tænke mig at spørge om, er: Vil Alternativet stemme for, hvis der kommer et beslutningsforslag om at fjerne registreringsafgiften for elbiler fuldstændig?

Kl. 12:38

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Værsgo.

Kl. 12:38

**Torsten Gejl (ALT):**

Det vil vi da i den grad overveje. Vi er lidt kede af, at hele den her forhandling er gået ind i to blokke, som ligesom ikke kan tage noget af det bedste fra hinanden. Men vi skulle selvfølgelig nok lige høre lidt om, hvordan det skulle finansieres.

Kl. 12:38

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Værsgo, hr. Lars Boje Mathiesen.

Kl. 12:38

**Lars Boje Mathiesen (NB):**

Ja, det kan jeg godt forstå, men vi har jo et stort råderum, og hvis det råderum bliver brugt til en grøn omstilling, går jeg ud fra, at det vel også er i Alternativets ånd.

Kl. 12:38

**Torsten Gejl (ALT):**

Vi har det i hvert fald ikke sådan, at man under ingen omstændigheder må bruge penge fra råderummet til den grønne omstilling.

Kl. 12:39

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Tak. Så er det hr. Ole Birk Olesen.

Kl. 12:39

**Ole Birk Olesen (LA):**

Jeg har nu også lige behov for at tage hybridbilerne lidt i forsvar, for det er en rigtig udmærket teknologi, hvis den bruges korrekt, og det vil jo faktisk sige, at hybridbiler på kortere ture eller på normale ture til og fra arbejde kan køre på ren el. Man kan også bruge hybridbiler på den måde, at man, når man kommer inden for bygrænsen, der,

hvor der bor mange mennesker, så kører på ren el, sådan at man ikke udleder  $\text{NO}_x$ -gasser og -partikler. Så hybridbilkteknologien er jo rigtig udmærket.

I stedet for at tale dårligt om hybridbiler, som hr. Torsten Gejl gør, skulle man måske se lidt på, at man ligesom skal tilskynde folk, der anskaffer sig en hybridbil, til faktisk at sørge for få den ladet op om natten, når de er derhjemme, og sørge for at køre på ren el i byerne. Og det kan man jo efter min opfattelse gøre med forskellige værktøjer, som jeg synes man bør benytte, i stedet for at man ligesom bare undsiger hybridbilerne og siger, at det slet ikke er noget fremskridt.

Kl. 12:40

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**  
Værsgo.

Kl. 12:40

**Torsten Gejl (ALT):**

Vi vil gerne være med til at få folk til at anvende deres hybridbiler langt, langt bedre, og det synes jeg vil være en rigtig, rigtig god idé. Lige nu er de, som de bliver brugt, jo næsten ikke bedre end fossilbiler.

Kl. 12:40

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**  
Tak for det. Så er det skatteministerens tur.

Kl. 12:40

**Skatteministeren (Morten Bødskov):**

Tak for det. Tusind tak for bemærkningerne, og ikke mindst tak til hr. Lars Boje Mathiesen for takken for, at vi også fik løst noget, som jo var efterladt af den tidligere regering, nemlig spørgsmålet om veteranbiler. Jeg kan forstå, at man i miljøet – nu har jeg ikke selv veteranbil, men jeg følger med i miljøet og har interesse for det – er meget glad for, at det er blevet løst, og det er jeg faktisk også. Det er en vigtig hobby for ganske mange mennesker, og man bruger timer på det, og derfor synes jeg, det er godt, at det også kom med. Men det er trods alt et hjørne i den her aftale, som hr. Lars Boje Mathiesen også selv sagde.

Jeg er glad for, at aftalen er blevet taget godt imod uden for den her sal. Jeg synes, det er rigtig godt, at FDM, De Danske Bilimportører og andre nu roser, at der er kommet en aftale, som skaber ro om bilafgifterne, og som er med til at sikre og fremme den grønne omstilling af transportsektoren.

Det er en aftale, som er et vigtigt skridt i retningen mod at nå 70-procentsmålsætningen, altså målsætningen om, at vi skal reducere  $\text{CO}_2$ -udslippet med 70 pct. i 2030 forhold til 1990. Det er jo en aftale, som blev lavet sidste år, og som en stor del af Folketinget står bag, og her er der jo så mulighed for ligesom at gøre ord til handling, og det er jeg glad for at der har været bred opbakning til i Folketinget.

Så tak til partierne bag – SF, Enhedslisten og De Radikale. Det har været et fantastisk samarbejde. Det har været langt, men det er vigtigt, og det er vigtigt, at vi kunne finde hinanden i en god aftale, som er bredt rost.

Det er ligesom blevet overset i debatten, at det, den her aftale rent faktisk går ud på, er en lempeligere indfasning af den grønne bilparks afgiftsudvikling end det, den tidligere, blå regering lavede. Det er jo det, der er hovedpointen. Sidste år betalte man 20 pct. i registreringsafgift, og i år skulle man efter den tidligere regerings afgiftsaftale fra 2017 betale 65 pct. Det syntes regeringen og vores parlamentariske grundlag var en for hård kur i forbindelse med den grønne omstilling af bilparken, og derfor har vi lavet en lempeligere indfasning, plus at vi i gåseøjne har taget 2,5 mia. kr. fra det såkaldte

grønne råderum og skudt ind i en endnu lempeligere omstilling af den grønne transportsektor. Det synes jeg da er meget fint.

At man så gerne vil have mere, er sådan set helt fint, men man kan jo ikke stå heroppe og sige, at man gerne vil have mere, uden at anvise, hvor pengene så skal komme fra. Altså, hvis man vil nå millionen i 2030 – vi har en ambition om, at vi gerne vil nå det, og hr. Ole Birk Olesen og alle andre, som har sagt det, har fuldstændig ret i, at teknologien udvikler sig meget hurtigt, og det er godt for alle, og det kommer vi til at tage bestik af; i 2025 vender vi tilbage til det og kigger på det – så skylder man jo et svar på, hvor man vil finde de 6-7 mia. kr., det koster ekstra i 2030. Man kan jo ikke bare stå her på Folketingets talerstol og sige: Vi har godt nok kun har lavet en finanslov for 2021, så vi må lige finde ud af, hvor de penge skal komme fra. Man er jo nødt til at forklare danskerne, hvor de penge skal komme fra.

Det jo rigtigt nok, som hr. Ole Birk Olesen siger, at man jo bare kunne have ladet være med at have afgifter på elbiler, og så ville det gå som i Norge, og mange flere ville sikkert have en elbil – ja. Men hvor skal finansieringen af det afgiftstab så findes? Det er jo ikke, fordi den omstilling af den grønne transportsektor, der allerede finder sted i dag, er gratis. Frem mod 2030 koster den her udvikling af teknologi, grøn omstilling, flere elbiler og grønne biler på vejene statskassen 10 mia. kr., uden at vi gør noget. Det, vi så gør her, finansierer vi delvis. Vi skyder 2,5 mia. kr. ind fra det grønne råderum for at forcere udviklingen yderligere.

Så man er jo nødt til at forklare danskerne, hvor de penge skal komme fra. Selv det, at der ruller én ekstra grøn bil ud på vejen, er ikke gratis. Det koster penge, hver gang der ruller en grøn bil ud på vejen. Det er jo det, der ligger i tabet på 10 mia. kr.

Så min pointe er bare den, at man her havde chancen for at være grøn, man havde chancen for at gøre ord til handling og at gå fra at have ambitioner om, at man gerne ville reducere  $\text{CO}_2$ -udslippet med 70 pct. i 2030, til så rent faktisk at gøre noget ved den sektor, som virkelig betyder noget på det område, nemlig transportsektoren. Man kan bestemt gøre meget mere – det kan man – men det koster enten i statskassen eller med hensyn til sammenhængen mellem land og by og almindelige familiers muligheder for at få hverdagen til at hænge sammen. Det koster på alle parametre.

Kl. 12:46

Derfor er jeg glad for, at vi har fundet en aftale, som er rost bredt uden for det her Folketing, og som er med til at sikre, 1) at der er råd til fremtidens velfærd, 2) at vi får en ambitiøs grøn omstilling af transportsektoren, 3) at almindelige familiers hverdag stadig væk kan hænge sammen. Det er det, der er kernen i det her.

Derfor er det en markant aftale, der er lavet: som sikrer 775.000 nul- og lavemissionsbiler i 2030, og som har en ambition om 1 million grønne biler i 2030, og hvor vi forpligter hinanden til, at vi i 2025 vender tilbage og – hvilket hr. Ole Birk Olesen har fuldstændig ret i – kigger på, hvordan markedet har udviklet sig, hvordan teknologien har udviklet sig, og om der er ting, vi skal ændre for at forcere udviklingen. Det er det, vi kommer til at kigge på der. Samtidig er det værd at bemærke, at antallet af konventionelle biler i 2030 fastholdes i forhold til de fremskrivninger, der er for i år.

Så er det en aftale, som vil være med til at give et væsentligt grønt bidrag i omstillingen af det danske samfund – altså 1 mio. t  $\text{CO}_2$  i 2025 og 2,1 mio. t  $\text{CO}_2$  i 2030. Det vil jeg gerne dvæle lidt ved, for det er en stor aftale, altså en meget stor aftale, der er lavet her, og det er de her tal – 1 mio. t  $\text{CO}_2$  i 2025 og 2,1 mio. t  $\text{CO}_2$  i 2030 – et bevis på. Hvis man ikke ligesom bider til bolle, når man har chancen for at gøre noget ved det grønne, så er det meget, meget svært samtidig at sige, at man gerne vil indfri de klimamål, man har skrevet under på. Så skylder man ikke bare svar på, hvor pengene til de meget store ambitioner skal komme fra – det vil man ikke svare på – men man skylder også svar på, hvordan man så har tænkt

sig at indfri den klimamålsætning, man selv har skrevet under på. Altså, hvis man ikke vil noget på transportområdet og heller ikke vil noget, hvad angår landbruget, og ikke vil noget på en hel masse andre områder, hvad så? Det må man svare på.

Så derfor er den her aftale – ud fra de parametre, som typisk og traditionelt bliver anvendt, når vi laver aftaler her – selvfølgelig balanceret, og det er sikret, at den både giver et væsentligt grønt bidrag, at den er med til at sikre, at almindelige familiers hverdag stadig væk kan hænge sammen, altså at man stadig væk har råd til at have sin bil og også har råd til at købe en grøn, hvis man gerne vil det, for det bliver billigere, og at man også har muligheder for at transportere ungerne til og fra fodbold, sport, kulturaktiviteter, og hvad man ellers skal passe.

Jeg siger det her, fordi jeg tror, det er meget, meget vigtigt at forstå, at det her Folketing har bundet sig til en usædvanligt ambitiøs omstilling af det danske samfund – den er vi enige om i en bred aftale – og at det så, når man har chancen, er vigtigt, at man bider til bolle og er med til at indfri målene.

Det afgørende for regeringen er som sagt, som det måske kan høres, at den grønne omstilling af det danske samfund sker på en måde, hvor både almindelige familier og virksomheder kan følge med. Vi skal ikke have gule veste i de danske gader; vi skal sørge for, at alle er med. Vi skal ikke have en grøn omstilling, som samlet set bidrager til mere ulighed i det danske samfund; det får vi ikke alle med på. Og derfor er den her aftale afbalanceret, og derfor er det som sagt en rigtig god aftale.

Lovforslaget er så en del af den samlede, om man vil, omstilling af transportsektoren, hvor vi, som det allerede har været fremme, gør det mere attraktivt at købe nul- og lavemissionsbiler. Det gør vi ved at annullere de planlagte stigninger i registreringsafgiften for nul- og lavemissionsbiler, ligesom vi forlænger særordningen med lav elafgift på el til opladning for nul- og lavemissionsbilerne til og med 2030. Det vil faktisk gøre det nemmere at være grøn i hverdagen. Samtidig forenkler vi afgiftssystemet. Og hvad angår konventionelle biler, gives der et incitament til, at man kan købe biler, som nu udleder mindst muligt CO<sub>2</sub>, da der i den del af registreringsafgiften, det afhænger af, nu også indregnes et CO<sub>2</sub>-bidrag.

Kl. 12:50

I det hele taget er det det, der er kernen i det her: at fra at have et afgiftssystem på biler med alle mulige spændende og mystiske tillæg og fradrag osv., så bliver motoren fremover CO<sub>2</sub>-udledningen. Det er det, der er det vigtige, og det er det, der er, kan man sige, det strukturelt vigtige i den her aftale.

Så det undrer ingen, at jeg som minister selvfølgelig synes, det er en god aftale, vi har lavet; det håber jeg ikke. Jeg er ærgerlig over, at det ikke lykkedes at lave en bred aftale, for det her er virkelig en vigtig strukturel aftale, hvor det er lykkedes at sikre de balancer, som jo skal ind i sådan en aftale som den her, hvor livet skal være til at leve i alle dele af landet; hvor almindelige familier skal have hverdagen til at hænge sammen – når de små skal i skole eller til fodbold, skal det være muligt, og det skal også være muligt at have både en og to biler. Vi vil gerne gøre det lettere og billigere at vælge grønt. Og så skal der være penge til at udvikle fremtidens velfærd.

Det er det, der er på bundlinjen i den her aftale, og det er vi glade for at der har været opbakning til her i Folketinget og også uden for salen. Tak for ordet.

Kl. 12:52

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Tak for det. Det er først hr. Ole Birk Olesen, Liberal Alliance. Værsgo.

Kl. 12:52

**Ole Birk Olesen (LA):**

Det koster ifølge Skatteministeriet godt 8 mia. kr. at afskaffe registreringsafgiften på *alle* danske biler – godt 8 mia. kr. Det er jo under 1 pct. af de samlede offentlige udgifter. Altså, i stedet for at man bruger 100 kr., skal man nøjes med at bruge 99,2 kr. eller noget i den stil. Det er meget lidt i de store budgetter.

Nu taler vi så om ikke at have registreringsafgift på elbilerne, altså et mindre tab for statskassen end de 8 mia. kr. Jeg er med på, at det så fører til, at de der elbiler ikke bruger benzin og diesel, og derfor kommer der ikke afgift på benzin og diesel i statskassen, og dermed bliver tallet større. Men vi ønsker jo, at forbruget af benzin og diesel skal nedbringes. Og der er da også en samfundsgevinst forbundet med det: Når folk ikke får partikler ned i lungerne, som de gør i dag, plus at der er andre dyre klimatiltag, som vi ikke behøver at foretage, fordi vi får reduktionen fra bilerne. Så summa summa: Skatteministeren er jo bare opsat på at få penge i statskassen.

Kl. 12:53

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Værsgo.

Kl. 12:53

**Skatteministeren (Morten Bødskov):**

På nær det sidste er jeg sådan set meget enig med hr. Ole Birk Olesen. Og jeg ved, at han er en stor nyder af elbiler. Det var han i hvert fald engang, og det er helt fint. Men som i så mange andre sammenhænge og nu også med det næste punkt på dagsordenen og tidligere punkter i sidste uge skylder hr. Ole Birk Olesen jo bare at sige, hvor pengene skal komme fra. Det er det, der er hovedspørgsmålet hver gang, og man kan jo sagtens sige, at det bare lige er 0,2 pct. et eller andet sted. Det kan man sagtens sige. Ja, men pengene skal jo findes; de er disponeret. Så hr. Ole Birk Olesen må jo pege på, hvor de helt konkret skal komme fra. Hvor er det de besparelser skal komme fra, som hr. Ole Birk Olesen vil give i lempelser på bilområdet?

Kl. 12:54

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Værsgo.

Kl. 12:54

**Ole Birk Olesen (LA):**

Ja, vi har allerede en elbil hjemme hos os, og vores interesse er jo, at de nye elbiler skal blive så dyre som overhovedet muligt, for så stiger vores brugtbil i værdi. Så jeg arbejder imod mine private interesser her.

Hvordan skal pengene findes? Jamen det er jo sådan set ret simpelt. Hvis nu skatteministeren spørger social- og indenrigsministeren, kan social- og indenrigsministeren fortælle om, at deovre i det ministerium har lavet en undersøgelse, som viser, at kommunerne bruger 8 mia. kr. mere på administration, end de behøvede at gøre, hvis ellers de kommuner, der er dyre i administration, tog ved lære af de billige kommuner, som administrerer bedre. Alene der – ved at undgå overadministration i kommunerne – kan pengene findes til at afskaffe registreringsafgiften.

Kl. 12:54

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Værsgo.

Kl. 12:54

**Skatteministeren (Morten Bødskov):**

Det er sådan en finansieringskilde, som hr. Ole Birk Olesen hiver frem, hver eneste gang der er den her diskussion. Men den kan

jo ikke bruges hele tiden, så på et eller andet tidspunkt må man vise, hvordan man vil betale den regning, man efterlader her. Jeg er enig med hr. Ole Birk Olesen i, at det er et område, som er utrolig spændende. Det ved jeg hr. Ole Birk Olesen også siger, ikke? Altså, det er meget, meget spændende, og der kommer til at ske utrolig meget, og jeg tror, at vi i de kommende år får en transformation af vores bilpark at se, som selvfølgelig også er en udfordring på skatte- og afgiftsområdet. Vi har taget et skridt i retning af at gøre skatte- og afgiftsområdet, altså bilbeskatningen, om man vil, mere tilrettet til den udvikling ved at lægge en CO<sub>2</sub>-motor ind i skatte- og afgiftssystemet – det er det, vi gør med det her – for at rydde op i alle de her fradrag og tillæg, der har været tidligere. Det gør selve skatte- og afgiftssystemet mere rettet mod den fremtidige grønne omstilling. Så kan hr. Ole Birk Olesen have det synspunkt – og det er fint – at der slet ikke skal betales nogen afgifter på det område. Og der er vi så bare uenige.

Jeg synes, at det her er den rigtige måde at gøre det på, og der er selvfølgelig en regning, der skal betales, hvis man vælger at gøre det, som hr. Ole Birk Olesen vil. Det kan ikke komme som nogen overraskelse for nogen, at vi er uenige om, hvordan det skal betales. Det er fair nok. Det er politik.

Kl. 12:56

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Tak for det. Fru Louise Schack Elholm, værsgo.

Kl. 12:56

**Louise Schack Elholm (V):**

Tak. Først vil jeg takke for, at vi trods alt havde nogle gode forhandlinger, så længe det stod på, og jeg er jo glad for, at regeringen endte et mere ambitiøst sted, end den startede, nemlig at man i stedet for de 500.000 grønne biler, som regeringen ønskede at nå op på i 2030, nu er endt på 715.000 grønne biler. Så det glæder mig. Det hjælper os på vej til at nå 70-procentsmålsætningen.

Men det, jeg vil spørge om, er noget lidt andet. Det undrer mig, at man ikke kan beregne registreringsafgiften i Motorstyrelsen. Har man ikke, da man lavede den her aftale, undersøgt, om man rent faktisk kunne beregne de her registreringsafgifter? Det, vi jo står i, er, at salget af grønne biler og varebiler jo går i stå, fordi man ikke kan beregne den korrekte afgift og derfor ikke ved, hvor meget det koster. Så hvorfor har man ikke tjekket op på det, inden man indgik en aftale?

Kl. 12:57

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Værsgo.

Kl. 12:57

**Skatteministeren (Morten Bødskov):**

Det har man selvfølgelig tjekket op på. Der er systemer, der skal tilrettes, og det sker så her lige inden sommerferien. Jeg tror, at hvis fru Louise Schack Elholm kigger lidt tilbage på den aftale, der blev lavet i 2017, så var der også en tilsvarende overgangsperiode, så det vil forhåbentlig ikke komme som en overraskelse for et regeringsbærende parti, at der særlig på det her område er behov for, at vi får tid til at indrette systemerne til det.

Registreringsafgifterne kan jo ses inde på Skatteministeriets hjemmeside. Der er masser af forhandlere, som allerede er begyndt at indstille sig på det, og det var en af årsagerne til, at vi i det forrige lovforslag jo altså måtte tilføre bilbranchen 1,5 mia. kr. i likviditet og forbedringer. Det var, så de kunne indstille sig på det, som de jo altså havde sigte på, nemlig at de skulle sælge flere grønne biler. Så jeg tror, at der er nogle – andre end fru Louise Schack Elholm – som rent faktisk forstår, hvad der er sket med registreringsafgiften. Man har i hvert fald indstillet sig på det og har ønsket at få en

likviditetsforøgelse, således at man allerede nu kunne sætte gang i salget af de grønne biler. Så nogle har i hvert fald forstået det.

Kl. 12:58

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Tak. Fru Louise Schack Elholm.

Kl. 12:58

**Louise Schack Elholm (V):**

Det er åbenbart ikke tilstrækkelig mange, for FDM fraråder ligefrem deres medlemmer at købe grønne biler, fordi man ikke ved, hvor stor regningen til skattevæsenet bliver. Så det er åbenbart ikke lige gennemsigtigt for alle. Og hvis den ændring, man har lavet til L 139, er en imødekommelse i forhold til L 129, hvorfor har man så ikke lavet det som et ændringsforslag til L 129? Hvorfor skal det behandles i et helt andet lovforslag? Så forsvinder sammenhængen i lovbehandlingen jo. Det er da en mærkelig måde at gøre det på. Og hvis man har været klar over, at man slet ikke kunne beregne det her før den 1. juli, hvorfor har man så ikke lavet en overgangsperiode, hvor man måske, som autobranschen skriver til regeringen, fortsatte med de afgifter, der var sidste år?

Kl. 12:58

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Værsgo.

Kl. 12:58

**Skatteministeren (Morten Bødskov):**

Det er jo rigtigt – man stiller de spørgsmål, man vil. Vi har jo altså gjort det muligt for bilbranchen at få en likviditetforøgelse på 1,5 mia. kr. Jeg havde håbet, at jeg kunne få en diskussion med Venstre om, hvorfor Venstre ikke var med i den her aftale, og hvordan man havde tænkt sig at finansiere de ekstra 6-7 mia. kr., som det ville koste, hvis man skulle indfri Venstres målsætning. Men det er jo fint, at vi kan takke vennerneovre på den anden side af midtergangen for at have indgået en ambitiøs aftale. Jeg er meget ærgerlig over, at Venstre ikke er med i den aftale, også al den stund at det, der jo er i den, når man ser på de nøgler, der bliver drejet på her, ikke viger voldsomt fra, hvad man selv har lavet tidligere. Det er en skam, og jeg håber, at man på et eller anden tidspunkt vil være med til at tage et større ansvar for den grønne omstilling.

Kl. 12:59

**Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):**

Tak, og så er det hr. Torsten Gejl, Alternativet. Værsgo.

Kl. 12:59

**Torsten Gejl (ALT):**

Jeg forstår godt, hvorfor ministeren takker vennerne herovre på den her side – det er så ikke Alternativet, men støttepartierne – for at være med til den her aftale.

Men jeg synes også, at ministeren skal lægge mærke til, at støttepartierne kvier sig og faktisk kritiserer aftalen rigtig stærkt. Så dem, der støtter den, kritiserer den, og dem, som ikke er med i den, kritiserer den også. Altså, det er jo ikke der, en god aftale ligger. Det havde været rart, hvis det var blevet en rigtig bred aftale. Der er rigtig gode idéer fra begge sider af salen her, og der er det exceptionelle ved det, at begge sider af salen har hånden på kogepladen. For vi er alle sammen nødt til at arbejde for at nå det reduktionsmål. Under de omstændigheder ville jeg ønske, at ministeren havde forhandlet lidt længere og også indkaldt alle partier og så prøvet at nå et kompromis, som faktisk varetog en bred buket af de idéer, der er her.

Gør det slet ikke indtryk på ministeren, at nogle af de partier, der støtter den her aftale, faktisk kvier sig så meget ved den, og at de

grønne organisationer slet ikke er tilfredse med den? Er det virkelig så lidt, der skal til, for at ministeren er så tilfreds med en aftale?

Kl. 13:00

**Den fg. formand** (Annette Lind):  
Ministeren.

Kl. 13:01

**Skatteministeren** (Morten Bødskov):

Det er klart, at det her er et kompromis, og derfor er der også forskellige synspunkter på det. Der er nogle, der er uenige i det kompromis, der er lavet. Der er nogen, der er enige i det, men som selvfølgelig stadig væk har ønsker, og som ville gå videre. Og det er jo helt fair. Det er politik. Og derfor er politik, som fru Signe Munk sagde før, jo det muliges kunst. Og vi har her fundet en grøn vej frem, om man vil, for biltransporten. Altså, det er jo en markant ændring i forhold til det, vi ser i dag.

Det er en lempeligere indfasning i forhold til det, den tidligere regering har lavet. Vi bruger 2,5 mia. kr. fra det grønne råderum til at sikre, at vi får boostet salget af grønne biler. Det er et markant skridt i den grønne retning. Det er helt fair, at man kan have synspunktet om, at man vil være endnu mere ambitiøs, men så er det jo, som jeg sagde før, et spørgsmål om, 1) hvor pengene skal komme fra, og 2) hvad det har af konsekvenser for almindelige familiers hverdag. Det er jo de spørgsmål, der rejser sig her. Og der synes jeg, vi har fundet den rigtige balance.

Kl. 13:02

**Den fg. formand** (Annette Lind):  
Hr. Torsten Gejl.

Kl. 13:02

**Torsten Gejl** (ALT):

Hvis vi ser på pengene, er der jo en europæisk analyse, der siger, at en hybridbil over dens levetid udleder 28 t CO<sub>2</sub>, mens en benzinbil udleder 39 t. Det er jo faktisk ikke så stor en forskel. Alligevel giver man en kæmpestor afgiftslettelse for hybridbiler. Når vi nu er ved finansiering: Ville det ikke have været smartere at give den afgiftslettelse for elbiler, som udleder 3,8 t CO<sub>2</sub> i deres levetid modsat 28 t for hybridbilers vedkommende?

Kl. 13:02

**Den fg. formand** (Annette Lind):  
Værsgo.

Kl. 13:02

**Skatteministeren** (Morten Bødskov):

Det kan man have lange diskussioner om. Man kan sige, at der er en vis sammenhæng imellem den måde, afgiftssystemet hænger sammen på, og den grønne omstilling. Det er det, der selvfølgelig også er en del af årsagen til det. Jeg vælger at kigge på det, som jeg synes er det grundlæggende og strukturelle her. Og det er, at vi går fra at have et afgiftssystem på bilområdet med alle mulige spændende fradrag og tillæg – og jo grundlæggende en, om man vil, udfordring i forhold til reelt at fremme den grønne omstilling. Og det er jo det, der er sporskiftet her. Og i 2025 kommer vi til at vende tilbage og kigge på det. Hvordan går det med teknologien? Hvordan ser det ud med markedet? Hvordan udvikler priserne sig, kan vi gøre mere, kan vi understøtte det mere, kan vi udbrede infrastrukturen mere? Alle de her ting kommer vi til at diskutere i den her kreds, så jeg glæder mig utrolig meget til diskussionerne.

**Den fg. formand** (Annette Lind):

Tak for det. Den næste, jeg gerne vil give ordet til, er fru Anne Honoré Østergaard fra Venstre. Værsgo.

Kl. 13:03

**Anne Honoré Østergaard** (V):

Nu har jeg lyttet lidt til den her diskussion, og jeg har hørt skatteministeren stå og sige, at det er en stor og tung og kompliceret aftale, der er blevet lavet. Og det giver jeg skatteministeren ret i. Derfor har jeg et opklarende spørgsmål.

Hvis vi nu tager lastbilsafgiften: Hvilken forskel vil der være for den lille transportvirksomhed i Nordjylland, lad os sige i Brovst, i forhold til store transportvirksomhed, der ligger i Roskilde? Kan skatteministeren komme ind på det, i forhold til hvad det vil gøre af forskel for de to virksomheder?

Kl. 13:04

**Den fg. formand** (Annette Lind):

Ministeren, værsgo.

Kl. 13:04

**Skatteministeren** (Morten Bødskov):

Venstre taler om lastbilsafgiften, som om der ikke findes en sådan afgift i dag – altså, den har man faktisk selv været med til at indføre. Så det er forkert at tale om, at der ikke findes en lastbilsafgift. Der er sådan en vignetteordning, som både udenlandske og danske lastbiler betaler til i dag. Vi øger den, og hvorfor gør vi det? Det gør vi, fordi vi gerne vil have, at den tunge transport bidrager mere til den grønne omstilling, ved at den afgift, om man vil, i højere grad afspejler den belastning, den tunge transport er for klimaet og miljøet.

Hvordan det helt nøjagtigt bliver tilrettelagt, er noget af det, vi kommer til at diskutere frem mod 2025, hvor vi skal se på, hvordan det her bliver indfaset. Og det vil tage højde for land og by, belastning og andre forhold. Det er noget af det, som vi kommer til kigge på, og som vi har aftalt i kredsen.

Kl. 13:05

**Den fg. formand** (Annette Lind):

Tak for det. Fru Anne Honoré Østergaard, værsgo.

Kl. 13:05

**Anne Honoré Østergaard** (V):

Vil det sige, at jeg hører skatteministeren sige, at man helt sikkert vil tænke på transportvirksomheden i Brovst, og at man godt kan se, at der er udfordringer der? Og vil det sige, at vi ikke skal stå her igen, og at skatteministeren faktisk er endt med så at tage livet af transportvirksomheden i Brovst? Eller hvad hører jeg skatteministeren sige om det her? For anerkender skatteministeren, at der er forskel på lige netop den lille transportvirksomhed i Brovst og den store i Roskilde?

Kl. 13:05

**Den fg. formand** (Annette Lind):

Ministeren, værsgo.

Kl. 13:05

**Skatteministeren** (Morten Bødskov):

Det er der ingen tvivl om der er, og det er også derfor, vi har skrevet ind i aftalen – som Venstre kan se – at det er et af de elementer, vi kommer til at vende tilbage til og sikre, at det mål, vi har om at hente 1 mia. kr. ekstra fra lastbilsafgiften, om man vil, skal endeligt tilrettelægges, således at det selvfølgelig afspejler, hvor i landet man kører, og på hvilke veje man kører. Den type af elementer er jo noget af det, som bliver muligt at differentiere med de nye EU-regler, som er på vej til at blive udfoldet nu.

Kl. 13:06

**Den fg. formand** (Annette Lind):

Tak til skatteministeren.

Der er ikke flere korte bemærkninger, og da der ikke er flere, der har bedt om ordet, er forhandlingen sluttet.

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Skatteudvalget. Og hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det sidste punkt på dagsordenen er:

### 3) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 98:

**Forslag til folketingsbeslutning om et byrdestop for det private erhvervsliv og annullering af vedtagne eller aftalte skatteforhøjelser.**

Af Alex Vanopslagh (LA) m.fl.

(Fremsættelse 24.11.2020).

Kl. 13:06

## Forhandling

**Den fg. formand** (Annette Lind):

Forhandlingen er åbnet, og så vil jeg gerne byde velkommen til skatteministeren. Værsgo.

Kl. 13:07

**Skatteministeren** (Morten Bødskov):

Tak for det, formand, og tak for lejligheden til at diskutere endnu et beslutningsforslag fra Liberal Alliance. Denne gang skal vi diskutere et beslutningsforslag, som jo bl.a. handler om at indføre et byrdestop.

Indledningsvis vil jeg gerne slå fast, at regeringen er helt enig i intentionen bag beslutningsforslaget, nemlig at vi skal skabe ikke bare trykke, men også gode rammevilkår for erhvervslivet i den kommende tid, så vi har de bedste betingelser for at få genskabt væksten og så hurtigt som muligt komme ud på den anden side af den forfærdelige krise, som vi befinder os i.

Regering er nok ikke overraskende uenig i de elementer, som Liberal Alliance peger på kan være vejen dertil. Den økonomiske situation er i øjeblikket jo altså meget udfordret, og der er ingen tvivl om, at hvis man går stringent efter et byrdestop, vil det jo begrænse mulighederne for at føre ikke mindst en hensigtsmæssig økonomisk politik.

Desuden har regeringen jo ikke aflyst vores egne målsætninger om, at vi vil styrke velfærden, at vi vil reducere klimapåvirkningen, og at vi vil trække vores samfund helt generelt i en mere retfærdig retning. Og derfor vil vi selvfølgelig heller ikke fraskrive os mulighederne for at bruge nogle af de værktøjer, som ligger i værktøjskassen, for så forpasser vi jo muligheden for at overdrage et mere klimavenligt og mere retfærdigt Danmark, hvor der også er mere udviklet velfærd til de næste generationer.

Det er regeringens klare udgangspunkt, at skatten ikke skal stige for almindelige danskere. Vi har med finansloven for 2020 tilbagerullet en række urimelige skatterabatter, som den tidligere regering har givet til særlige grupper. Det har vi gjort for at finansiere højt prioriterede indsatser på velfærdsområdet og for at gennemføre flere initiativer, som vi allerede annoncerede inden valget.

Vi har også sagt helt åbent og ærligt, at den finansielle sektor bør bidrage mere, end den gør, og derfor har vi aftalt, at den finansielle sektor skal yde et ekstra samfundsbidrag, så flere kan få en værdig tilbagetrækning efter et langt og slidsomt arbejdsliv. Og finansieringen af det her træder jo så først i kraft i 2023.

Skattepolitikken skal være med til at sikre gode, stabile vilkår for den grønne omstilling, ligesom den grønne omstilling skal ske gradvis, så både borgere, men jo også virksomheder, kan indstille sig på de nye tider. Ser vi på aftalen om en grøn skattereform og den aftale, vi lige har drøftet her for det her punkt – altså aftalen om en grøn omstilling af vejtransporten – så er regeringen og flertallene bag aftalerne kommet tættere på at indfri den ambitiøse målsætning, som vi har sat os her i Folketinget, altså en 70-procentsreduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen i 2030 målt i forhold til den udledning, der var i 1990.

Vi har taget højde for coronakrisen ved samtidig at gennemføre skattelemper. Derudover har vi gennemført markante afgiftslemper på grønne biler og mindre forhøjelser af afgifterne på benzin- og dieselmotorer, som vi jo var inde på før. Det sikrer, at det ikke bliver så dyrt at have en bil, så – hvad jeg pointerede før – hverdagen for helt almindelige familier stadig væk kan hænge sammen.

Ligeledes – hvis vi ser på den grønne skattereform – har vi sat gang i en betydelig omstilling af vores skatte- og afgiftssystem her. Det gør vi ved at understøtte denne udvikling med også betydelige skattelettelser, så virksomhederne får hjælp til at omstille sig, hvilket samtidig jo også er med til at give en grøn kickstart af økonomien.

Som sagt er det en prioritet for regeringen at få genskabt væksten og sikre, at danske virksomheder og lønmodtagere kommer bedst igennem krisen. Derfor har regeringen også sammen med et bredt flertal i Folketinget gennemført, man kan roligt sige, historisk store hjælpepakker til erhvervslivet med henblik på at understøtte virksomhederne og holde hånden under danske arbejdspladser i en meget svær tid.

Vi har bl.a. afsat milliarder af kroner til lønkomensation, kompensation for faste udgifter og også for mistet omsætning. Vi har midlertidigt forhøjet virksomhedernes fradrag for udgifter til forskning og udvikling, og vi vil øge virksomhedernes incitament til at investere i forskning og udvikling og dermed fremtiden både til gavn for det danske samfund og også til gavn for virksomhedernes fremtidige eksporteventyr.

Vi har også afsat 2 mia. kr. til omstillingsindsatser. Pengene skal bl.a. gå til omstilling af små og mellemstore virksomheder i hårdt ramte områder, målrettede uddannelsesindsatser, etablering af regionale vækstteams samt 110 pct. dagpengesats til ledige, som uddanner sig til sosu-assistenten og andet.

Kl. 13:12

Som samfund har vi som sagt så investeret milliarder af kroner i at holde hånden under danske virksomheder og danske arbejdspladser. Det gør vi for at sikre, at Danmark kommer bedst muligt igennem krisen. Det er ikke bare en alvorlig økonomisk krise, som vi er i, med tilbageslag, folk, der mister arbejde, virksomheder, der desværre må lukke – vi skal gøre alt, hvad vi kan, for at holde hånden under dem – men det er også en vanskelig og udfordrende og alvorlig sundhedskrise, vi står i.

Så at få smitten ned er den eneste vej frem. Og at holde hånden under virksomheder og lønmodtagere og sikre flest mulige arbejdspladser er vejen frem for det danske samfund i den meget alvorlige situation, vi er i nu, og det kan man ikke gennemføre, hvis man gennemfører Liberal Alliances beslutningsforslag her, og derfor er regeringen ikke enig i det.



Kl. 13:13

Kl. 13:16

**Den fg. formand** (Annette Lind):

Tak til ministeren. Der er en kort bemærkning fra hr. Ole Birk Olesen fra LA. Værsgo.

Kl. 13:13

**Ole Birk Olesen** (LA):

Når vi forsøger at have en debat om, at det i en tid og en situation, hvor erhvervslivet er udfordret af den økonomiske krise, som er en følgesvend af den sundhedsmæssige krise, som coronaen har skabt, ikke nytter noget, at man indfører nogle strukturer i det danske samfund, som slår virksomhederne ned, som tager penge fra dem, fordi man gerne vil bruge flere penge i det danske samfund i fremtiden, så er svaret fra regeringen altid, og det hørte vi også nu fra skatteminister, at den lige nu i de her coronamåneder giver en masse tilskud.

Men det er sådan set ikke det, som det handler om. For det handler om, at svaret på den økonomiske krise lige nu ikke kan være, at vi i al fremtid gør strukturerne i Danmark dårligere for virksomhederne. Og det vil sige, at det byrdestop, som vi foreslår, jo er et stop for, at regeringen langsigtet laver om på strukturerne i det danske samfund, så det bliver ringere for virksomhederne at drive virksomhed i Danmark.

Vil skatteminister forholde sig lidt til det i stedet for blot at tale om regeringens midlertidige foranstaltninger i de her coronamåneder?

Kl. 13:14

**Den fg. formand** (Annette Lind):

Minister, værsgo.

Kl. 13:14

**Skatteministeren** (Morten Bødskov):

Jeg taler jo ikke kun om de midlertidige foranstaltninger. Den grønne skattereform, som vi har lavet med et bredt flertal i Folketinget, er jo en strukturel omstilling af vores skattesystem, som vi nu er på vej ind i. Den bliver understøttet af skattelettelser til dansk erhvervsliv frem til 2025 samlet set på brutto 5,3 mia. kr., tror jeg det er. Det er en kæmpe omstilling af vores skatte- og afgiftssystem. Vi understøtter i 2021 og 2022 virksomhedernes også muligheder for at investere i forskning og udvikling med et stort milliardbeløb, som er med til – om man vil – at fremme og forcere forskningen og udviklingen i dansk erhvervsliv og dermed fremme en konkurrencefordel for dansk erhvervsliv.

Så det billede, der bliver tegnet, er jo ikke rigtigt, og hvis man endelig skal blive ved det kortsigtede, er virkeligheden jo også den, at hvis vi ikke gjorde, som regeringen gør nu, og vi ikke havde ført den ekspansive finanspolitik, som vi har gjort, og ikke holdt hånden under næsten 80.000 job, så var kagen blevet mindre.

Kl. 13:15

**Den fg. formand** (Annette Lind):

Tak. Hr. Ole Birk Olesen.

Kl. 13:15

**Ole Birk Olesen** (LA):

Når man snakker om de byrder, som er pålagt dansk erhvervsliv, så nytter det jo ikke noget, at regeringen hele tiden siger, at man her gør byrderne mindre, uden at tale om de steder, hvor regeringen gør byrderne større. Altså, regeringens bruttoskattelettelser er jo netop ikke en nettovirkning af regeringens politik. Regeringens politik netto for dansk erhvervsliv og for danske borgere er, at man øger skatterne for omkring 11 mia. kr. i de her år og måneder. Det er da et problem, og det vil jeg gerne have skatteminister til at forholde sig til.

**Den fg. formand** (Annette Lind):

Minister, værsgo.

Kl. 13:16

**Skatteministeren** (Morten Bødskov):

Vi fører en økonomisk politik, som både på kort sigt og på lang sigt for det første hænger sammen og for det andet jo er med til at sikre, at Danmark kommer bedre igennem krisen end de lande, vi typisk sammenligner os med. Det er jo det, der er virkeligheden. Man kunne sagtens vælge en anden vej. Hvis man havde valgt det, som hr. Ole Birk Olesen mener, så er virkeligheden vel den, at der så havde været risiko for, at de næsten 80.000 arbejdspladser, som krisepolitikken har holdt hånden under, ikke ville være der.

Kl. 13:16

**Den fg. formand** (Annette Lind):

Tak. Den næste, der skal have en kort bemærkning, er fru Louise Schack Elholm. Værsgo.

Kl. 13:16

**Louise Schack Elholm** (V):

Tak. Jeg synes, det er en rigtig god problemstilling, som Liberal Alliance rejser. Vi har jo at gøre med en regering, der har hævet skatter og afgifter for mere end 12 mia. kr. – i næsten alle aftaler stiger skatter og afgifter. Hvis vi nu tager den tidligere pension, så laver man et samfundsbidrag, en ekstra skat på de finansielle institutioner, som vil blive ført over på danskerne, så det bliver dyrere at købe et hus, det bliver dyrere at spare op til pension, og man laver en lagerbeskatning. Og skatteminister anerkender ikke, at det er noget af det, der er med til at gøre det sværere for danskerne at spare op, og at det gør det sværere for danskere at investere og sikre, at vi får vækst i det danske samfund.

Kl. 13:17

**Den fg. formand** (Annette Lind):

Skatteminister, værsgo.

Kl. 13:17

**Skatteministeren** (Morten Bødskov):

Når jeg kigger på, hvad den her regering har gennemført af tiltag, så er der en hel del af dem på skatte- og afgiftsområdet, som spørgerens parti selv har stemt for. Det gælder eksempelvis tobaksafgifterne. Jeg tror, at det, der var kritikken fra Venstre dengang, var, at man ikke gjorde det hurtigt nok fra regeringens side. Der er en hel række andre ting som f.eks. stramningen af beskatningen på leasingbiler, som Venstre har valgt at stemme for, så helt ren er man jo heller ikke selv. Det skal man bare huske, når man tager den her diskussion.

I forhold til finansieringen af Arnes – om man vil – muligheder for at trække sig tidligere tilbage, fordi han har haft et hårdt og nedslidende arbejdsliv, er jeg utrolig glad for, at det lykkedes at lave en aftale med Dansk Folkeparti, som gør, at vi råder bod på det, der jo altså var den fejlagtige udgave af en krisepolitik, som den daværende Venstreledede regering førte, da vi sidst havde en krise. Hvem var det, der blev bedt om at betale regningen dengang? Det var Arne og hans venner på arbejdspladsen og i skurvognen og dem, der var på dagpenge. Sådan var det, og det har vi valgt fra.

Kl. 13:18

**Den fg. formand** (Annette Lind):

Tak. Fru Louise Schack Elholm, værsgo.

**Louise Schack Elholm (V):**

Kan ministeren oplyse om, hvor meget ekstra man som forbruger skal betale for at have penge i banken, når regeringen indfører et samfundsbidrag? Og hvad betyder det for den enkelte forbruger? Det må regeringen jo have regnet ud, altså hvor meget ekstra det er blevet dyrere. Hvor mange danskere er blevet omfattet af de her skattestigninger? Socialdemokraterne gik til valg på et løfte om, at maks. 5 pct. ville blive omfattet af de her skattestigninger, men hvor stort er det antal i virkeligheden?

Kl. 13:18

er jo, at vi laver brede politiske aftaler, hvor man ser tingene fra flere forskellige sider, hvor man ikke har klare ideologiske holdninger til, hvad man må, og hvad man ikke må, og hvor vi får det igennem. Så løser vi problemerne, og så når vi vores politiske mål ad den vej. Det er skatter og afgifter, og det er skatte- og afgiftslempelser. Det er det, regeringen har gjort. Vi har gennemført en grøn skattereform med over 5 mia. kr. i afgiftslettelser til små og mellemstore virksomheder. Det synes jeg er meget godt.

Kl. 13:21

**Den fg. formand (Annette Lind):**

Ministeren, værsgo.

Kl. 13:19

**Den fg. formand (Annette Lind):**

Tak for det. Fru Anne Honoré Østergaard, værsgo.

Kl. 13:21

**Skatteministeren (Morten Bødskov):**

Der er masser af muligheder for finanssektoren for at lade være med, om man vil, at vælte det over på forbrugerne. Det er der nogle dele af finanssektoren og nogle af bankerne, som i andre sammenhænge har meget travlt med at gøre, hvis man ser på, hvad der bliver betalt af gebyrer, og hvad der bliver betalt af negative renter og andre ting. Her har man muligheder for at øge konkurrencen inden for finanssektoren. Det kunne man starte med at gøre. Man kunne starte med at fremme gennemsækeligheden og gennemsigtigheden, således at vi som bankkunder havde bedre muligheder for at placere vores penge, og hvad vi ellers har, andre steder. Det var noget, der kunne være med til at sænke priserne, således at forbrugerne ikke skulle opleve det, som jeg kan se nogle har truet med. Men det må hænge sammen med, at man ikke er interesseret i at øge konkurrencen på området.

Kl. 13:19

**Anne Honoré Østergaard (V):**

Nu synes jeg, det er sådan lidt søgt, at skatteministeren hele tiden kommer ind på tobaksafgiften, for det har jo ikke rigtig noget med det her at gøre. Det havde noget med forbrugerens sundhed at gøre. Grunden til, at jeg spurgte, som jeg spurgte, er jo, at der f.eks. har været et glimrende beslutningsforslag fra Dansk Folkeparti med hensyn til at fjerne gakkede afgifter, og jeg ved ikke hvad. Der fik man indtryk af, at regeringen selv havde noget på vej, men der er ikke rigtig kommet noget. Så derfor spørger jeg lige igen: Hvilken vej vil regeringen med det her? Kan man ikke se, at der er noget fornuft i, at man fjerner skatter og afgifter?

Kl. 13:22

**Den fg. formand (Annette Lind):**

Skatteministeren, værsgo.

Kl. 13:22

**Den fg. formand (Annette Lind):**

Tak. Den næste, der skal have en kort bemærkning, er fru Anne Honoré Østergaard fra Venstre. Værsgo.

Kl. 13:20

**Skatteministeren (Morten Bødskov):**

Bestemt – hvis der er nogle af dem, der ligefrem er gakkede. Jeg tror bare, vi er lidt uenige om, hvad gak, gak måske er her. Derfor handler det også om politik. Men det er jo ikke bare tobaksafgifterne, Venstre har været med til at forøge. Det er jo flere ting. Så inden man starter den her diskussion, synes jeg, man skulle fortælle sandheden om, hvad det er, man selv har været med til, og måske også fortælle, hvad man gjorde sidst, man havde ansvaret, således at man får det fuldstændige billede af det.

Vi fører en politik, som er med til at sikre, at Danmark forhåbentlig kommer mere sikkert igennem den krise, vi er i nu, og at vi får lagt grundlaget for, at vi kan få vækst og fremgang efter krisen igen. Det er det, der er regeringens politik.

Kl. 13:23

**Anne Honoré Østergaard (V):**

Det er egentlig bare meget kort: Hvad tænker skatteministeren er bedst for dansk erhvervsliv – flere skatter og afgifter, eller at vi bare bliver på samme niveau? Altså, hvad er bedst for dansk erhvervsliv? Er det flere skatter og afgifter? Eller er det knap så godt for dansk erhvervsliv?

Kl. 13:20

**Den fg. formand (Annette Lind):**

Så vil jeg gerne sige tak til skatteministeren. Der er ikke flere korte bemærkninger. Det næste, vi skal sige velkommen til, er Socialdemokratiets ordfører. Det er faktisk sådan, at man selv lige skal huske at spritte af, men nu gør ordføreren det lige for ministeren her.

(Skatteministeren (Morten Bødskov): Tak). Fornemt – tak for det.

Værsgo til hr. Malte Larsen.

Kl. 13:23

**Den fg. formand (Annette Lind):**

Skatteministeren, værsgo.

Kl. 13:20

**(Ordfører)****Malte Larsen (S):**

Tak. I dag behandler vi et beslutningsforslag om byrdestop for erhvervslivet, og samtidig foreslår Liberal Alliance at tilbagerulle alle vedtagne eller aftalte skatteforhøjelser i denne regeringsperiode undtagen de øgede tobaksafgifter. I Socialdemokratiet er vi enige i beslutningsforslagets hensigt. Der er og skal fortsat være gode vilkår for at drive virksomhed i Danmark, også i den kommende tid, så virksomhederne har gode betingelser for at komme ud på den anden side af coronakrisen. Det er derfor, vi investerer milliarder i at bringe

**Skatteministeren (Morten Bødskov):**

Man fristes jo til at spørge, hvad man selv tænkte, da man selv sad i regering. Man kan da ikke stå nede i Folketingssalen nu og påstå, at man aldrig nogen sinde har rørt noget som helst, der nærmede sig en afgiftsstigning, dengang man selv havde ansvaret. Så jeg synes, det klinger lidt hult. Og når jeg ser på listen her, kan jeg jo også se, at der er et Venstre, som taler med to tunger. Man vil jo ikke indrømme, at man, når det eksempelvis handler om tobaksafgiften, har et ansvar – et medansvar. Så det skal man bare huske at fortælle. Det er helt fint.

Det er jo det, det her handler om. For en af årsagerne til, at vi er i stand til at skabe et så, om man vil, toptunet, i international sammenhæng omstillingsparat, moderne velfærdssamfund, som vi jo har, og en af årsagerne til, at vi forhåbentlig kommer hurtigt igennem krisen – i hvert fald bedre end de lande, vi typisk sammenligner os med –

danske virksomheder og arbejdspladser trygt gennem krisen. Regeringen og et bredt flertal i Folketinget har lavet historiske hjælpepakker. Med finansloven afsatte man midler til omstillingsindsatser for SMV'er, og man har lavet målrettet støtte til hårdt ramte brancher som f.eks. oplevelsesindustrien.

De mange genopretningstiltag bidrager til at genskabe væksten i samfundet i de kommende år. Det har f.eks. betydet, at vi i 2020 oplevede færre konkurser end i de 4 foregående år ifølge Danmarks Statistik. Vi mener dog, at et byrdestop vil låse Folketinget for meget med henblik på at føre en hensigtsmæssig økonomisk politik både under og efter coronakrisen. I de kommende 10 år står vi f.eks. over for at skulle foretage en omfattende grøn omstilling af vores samfund. Det ville ikke være hensigtsmæssigt, hvis ikke en eneste skat måtte stige eller regel måtte blive skærpet i den forbindelse.

Med aftalen om en grøn skattereform har vi f.eks. gjort det dyrere for forurenere, men samtidig lettet skatterne for særlig de mindre virksomheder, så de får mulighed for at investere i at omstille produktionen. Vi har også fortsat en bunden opgave i at genoprette velfærden. Derfor har regeringen bl.a. rullet nogle af de mest skæve skattesænkninger, som den forrige regering indførte, tilbage. Vi har også en prioritet om, at danskere med lange, hårde arbejdsliv skal kunne trække sig værdigt tilbage fra arbejdsmarkedet ligesom alle andre. Det kun retfærdigt. Det er derfor, vi har aftalt, at finanssektoren skal yde et ekstra bidrag for at finansiere retten til tidlig pension.

Et strengt fortolket byrdestop vil altså stå i vejen for regeringens målsætning om at styrke velfærden, understøtte den grønne omstilling og skabe et mere retfærdigt samfund. Politiske prioriteringer kræver finansiering, og vi står fuldt ud på mål for de ændringer, vi har lavet. Forslagsstillerne vil finansiere de 5,5 mia. kr., forslaget koster, via det finanspolitiske råderum. Det vil efterlade færre penge til at investere i velfærd, uddannelse og grøn omstilling. Det mener vi i Socialdemokratiet er en forkert og skæv prioritering. Vi ønsker gode rammebetingelser for erhvervslivet i Danmark, men vi mener ikke, at et byrdestop er vejen frem, og vi kan ikke bakke op om den foreslåede finansiering. Derfor kan vi ikke stemme for forslaget.

Kl. 13:26

**Den fg. formand** (Annette Lind):

Tak for ordførertalen. Der er en kort bemærkning fra hr. Ole Birk Olesen. Værsgo.

Kl. 13:26

**Ole Birk Olesen** (LA):

Socialdemokratiet forsøger ofte at se tingene meget isoleret fra et lønmodtagerperspektiv, og derfor vil jeg prøve at komme med et lønmodtagerperspektiv for hr. Malte Larsen. Hvis nu hr. Malte Larsen arbejdede på en virksomhed og virksomheden af den nye regering blev pålagt at skulle betale noget mere i skat og afgift af den produktion, som virksomheden har, ville hr. Malte Larsen så være i tvivl om, at denne skatte- eller afgiftsforhøjelse ville være til skade for hr. Malte Larsens mulighed for at have et godt job i virksomheden, eventuelt få en lønforhøjelse eller få nogle flere kolleger eller lignende?

Kl. 13:27

**Den fg. formand** (Annette Lind):

Ordføreren.

Kl. 13:27

**Malte Larsen** (S):

Jeg synes, at Liberal Alliances ordfører forsøger at italesætte en tænkt problemstilling, der ikke flugter med Socialdemokratiets ambitioner. For det første har jeg selv været ansat i privat virksomhed, i private virksomheder oven i købet. For det andet, når jeg tager rundt og snakker med virksomheder i dag, så siger de mere, at de mere

har brug for veluddannet arbejdskraft og god infrastruktur end for skattelempler. Det er så den virkelighed, jeg færdes i.

Kl. 13:27

**Den fg. formand** (Annette Lind):

Værsgo til hr. Ole Birk Olesen.

Kl. 13:27

**Ole Birk Olesen** (LA):

Jeg har svært ved at forestille mig, at hr. Malte Larsen på sådan en rundtur til virksomhederne møder virksomheder, som siger, at de har brug for skatteforhøjelser. Det er jo det, der diskuteres her, nemlig at skal vi have et stop for skatteforhøjelserne på virksomhederne, eller skal vi ikke have et stop? Og der forstår jeg, at hr. Malte Larsen og Socialdemokratiet og regeringen ikke vil sætte et stop for skatteforhøjelser på virksomhederne. Og der er spørgsmålet bare, om det set fra et lønmodtagerperspektiv så er gavnligt, at den virksomhed, man arbejder i, bliver pålagt skatte- og afgiftsforhøjelser.

Kl. 13:28

**Den fg. formand** (Annette Lind):

Ordføreren.

Kl. 13:28

**Malte Larsen** (S):

Igen, Socialdemokratiet har ingen ambitioner om at hæve skatter over for erhvervslivet og gøre det sværere at drive virksomhed i Danmark. Men som jeg siger i talen, så vil et rigtigt byrdestop, som hr. Ole Birk Olesen kalder det her, jo give nogle spæringer og noget lås, i forhold til at man eksempelvis kan lave fornuftig grøn omstilling i fremtiden. I sidste uge brugte LA 5 mia. kr. af det årlige råderum, i dag 5,5 mia. kr. af det årlige råderum. Det er penge, som jo så ikke kan bruges på uddannelse, forskning og investeringer i infrastruktur. Det ville være en bedre retning at gå i.

Kl. 13:29

**Den fg. formand** (Annette Lind):

Tak til ordføreren. Der er ikke flere korte bemærkninger. Den næste ordfører, vi skal sige velkommen til, er Venstres ordfører fru Anne Honoré Østergaard. Værsgo.

Kl. 13:29

(Ordfører)

**Anne Honoré Østergaard** (V):

I Venstre synes vi, at det er et rigtig godt beslutningsforslag, som Liberal Alliance har fremsat. Der er ikke nogen tvivl om, at Venstre vil skabe ro om danske virksomheders økonomi med et skatte-, afgifts- og byrdestop. Vi mener, at det hverken må blive dyrere at drive virksomhed eller dyrere at være dansker. Venstre står vagt om skattestoppet.

Coronaviruset har kastet Danmark ud i en dyb og alvorlig økonomisk krise. Mange danske virksomheder lider, og ledighedskøen er vokset. Det er en ekstremt alvorlig situation. Derfor har vi i Venstre været med til at vedtage hjælpepakker, der holder hånden under danske arbejdspladser, men vi har brug for at tage yderligere midler i brug. Venstre ønsker derfor et skatte- og afgifts- og byrdestop, fordi vi har brug for, at der bliver skabt ro om danske virksomheders økonomi. Vi skal passe på, at vi ikke beskatter virksomheder så meget, at det fører til jobtab og mistede indtægter. Danmark har brug for, at vi har et velfungerende erhvervsliv, der kan bidrage med skatte kroner i form af selskabsskat og skatter af medarbejdernes lønninger. Sagen er jo, at beskattes virksomheder for hårdt, kan deres konkurrencekraft i forhold til udlandet blive så udfordret, at det vil medføre tab af arbejdspladser, flere røde bundlinjer og færre investeringer. Og hvem skal så finansiere vores velfærd?

Der er ingen tvivl om, at den socialdemokratiske regering fører en politik, der gør Danmark fattigere. Den socialdemokratiske regering har hævet skatterne mere end 30 gange for i alt næsten 12 mia. kr. og har gjort det dyrere at drive virksomhed og være dansker, og regeringen fører en politik, hvor de trækker danskerne ud af arbejdsmarkedet. Venstre vil en anden vej. Vi vil gøre Danmark rigere og sikre, at flere bliver en del af det arbejdende fællesskab. Vi kæmper for at mindske skaderne fra regeringens skadelige skattestigninger, for vi ønsker et skattestop, så der er ro om danske virksomheder og danskernes økonomi.

Der skal ikke herske nogen tvivl om, at Venstre står vagt om skattestoppet. Venstre er et parti, der står ved sit ord, og når vi har sagt, at vi står ved et skattestop, så gør vi det også, når det gør ondt. Det er der ingen tvivl om. Venstre har simpelt hen så stor sympati for forslaget og er helt enig i kritikken af regeringen, og vi vil også gerne rulle regeringens skadelige skattestigninger tilbage.

Det eneste er lige, at vi godt kan komme i tvivl om, hvor meget det her kommer til at koste. Og når jeg siger det på den her måde, er det jo, fordi vi ikke rigtig helt kan finde ud af, hvor mange ulykker den her regering kan finde på at lave også fremadrettet. Så derfor kan det her blive en rigtig, rigtig dyr regning. Derfor står vi jo bare sådan lige lidt og siger, at ah, vi vil gerne gøre alt, hvad vi overhovedet kan, men hvad kommer det til at koste? Det er den eneste ting, hvor vi lige tænker hm. For vi er simpelt hen rigtig positive over for det her beslutningsforslag, og vi synes, det er super skønt, når andre partier vil føre vores politik og føre den ud i livet.

Kl. 13:32

**Den fg. formand** (Annette Lind):

Tak for ordførertalen. Der er et par korte bemærkninger. Først er det hr. Ole Birk Olesen. Værsgo.

Kl. 13:32

**Ole Birk Olesen** (LA):

Det er jo lidt spøjst at opleve at få at vide, at vi med det her beslutningsforslag vil føre Venstres politik, men Venstre vil alligevel ikke stemme for det. Altså, Venstre vil ikke stemme for sin egen politik. Det her er åbenbart ikke Venstres politik alligevel, for ellers kunne man jo stemme for det. Det, der undrer mig lidt, er det der med, at man er imod skatteforhøjelser, men hvis man kommer til magten, så vil man ikke fjerne de skatteforhøjelser igen, andre har indført. Hvordan hænger det sammen? Hvis nogen gør det, man er imod, så vil man da gerne rulle det tilbage igen, vil man ikke, eller går der lidt for meget taktik og strategi og meningsmålinger og sådan noget i det for Venstre en gang imellem?

Kl. 13:33

**Den fg. formand** (Annette Lind):

Ordføreren.

Kl. 13:33

**Anne Honoré Østergaard** (V):

Det er overhovedet ikke det, jeg tænker på. Det, jeg tænker på, er, at vi har en regering, og hver gang de kommer med et forslag, så er den eneste måde, de kan finansiere det på, ved at lave en masse skattebashing: Vi hæver skatter, vi hæver afgifter, vi gør en masse ting. Liberal Alliance har foreslået, at vi tager af råderummet for at finansiere det her. Problemet er også, at vi har en eller anden form for demografisk træk, for der bliver flere og flere ældre. Derfor er det, vi siger, at vi vil føre alt det tilbage, som vi overhovedet kan, og Liberal Alliance hører mig heller ikke sige, at vi er imod forslaget. Jeg siger bare, at vi lige skal finde ud af, hvad det her kommer til at koste.

Kl. 13:34

**Den fg. formand** (Annette Lind):

Hr. Ole Birk Olesen har ikke flere korte bemærkninger. Så er det hr. Lars Boje Mathiesen. Værsgo.

Kl. 13:34

**Lars Boje Mathiesen** (NB):

Der står lidt i forslaget om, hvad de forventer, at det kommer til at koste. Vi behandlede et forslag her forleden, hvor Liberal Alliance, Konservative, Dansk Folkeparti og Nye Borgerlige alle sammen var enige om, at det var fornuftigt at sænke selskabsskatten. Der sagde Venstre nej til at sænke selskabsskatten, fordi det blev finansieret via det økonomiske råderum. Så jeg kunne godt tænke mig at spørge ordføreren, om man ikke med ordførerens ord kan finansiere et udgifts- og byrdestop via det økonomiske råderum?

Kl. 13:34

**Den fg. formand** (Annette Lind):

Ordføreren.

Kl. 13:34

**Anne Honoré Østergaard** (V):

Problemet ligger jo i, er der er rigtig mange beslutningsforslag lige p.t., som andre partier vil have, at man skal finansiere via det økonomiske råderum. Hvor stort er det råderum? Vi står lidt heroppe og siger, at vi i Venstre også vil have plads til velfærd, længere er den jo sådan set ikke. Vi synes, at den måde, regeringen fører politik på, jo er helt hen i vejret, og det er slet ikke den vej, vi vil. Vi kommer bare med et lille forbehold om, at hvis vi skal føre alting tilbage af samtlige af regeringens ulykker, så kan det godt blive dyrt.

Kl. 13:35

**Den fg. formand** (Annette Lind):

Hr. Lars Boje Mathiesen. Værsgo.

Kl. 13:35

**Lars Boje Mathiesen** (NB):

Okay, så Venstre har stadig væk den politik, som de gik til valg på, nemlig at man vil bruge hele det økonomiske råderum på øget velfærd – er det korrekt?

Kl. 13:35

**Den fg. formand** (Annette Lind):

Ordføreren.

Kl. 13:35

**Anne Honoré Østergaard** (V):

Venstre har den politik, at vi vil sikre, at vi har velfærd i Danmark. Vi bliver flere og flere ældre. Men samtidig med det, mener vi ikke, at vi skal sikre det, ved at vi hæver afgifter og sætter skatterne i vejret og alt sådan noget. Det er overhovedet ikke den vej, vi vil. Så der er ingen, der skal misforstå mig. Jeg står også her og siger, at jeg synes, det er et rigtig godt beslutningsforslag.

Kl. 13:35

**Den fg. formand** (Annette Lind):

Den næste, jeg giver ordet, er hr. Rune Lund, Enhedslisten. Værsgo.

Kl. 13:36

**Rune Lund** (EL):

Nu er det ikke, fordi jeg sådan skal blande mig i debatten mellem Nye Borgerlige og Liberal Alliance og Venstre, men sådan som jeg læser beslutningsforslaget, handler det om, at det *fremadrettet* skal være sådan, at der skal være det her såkaldte byrdestop, og at hvis beslutningsforslaget måtte få et flertal, er det de skatte- og

afgiftsstigninger, der måtte være vedtaget på nuværende tidspunkt, der så at sige skal ruller tilbage, og ikke dem, der fremadrettet måtte blive vedtaget; altså at det vel alt andet lige er det, der må gælde for vedtagelsen af forslaget – men det kan ordføreren for Liberal Alliance jo præcisere.

Det, som jeg egentlig vil spørge om, er: Når nu ordføreren for Venstre siger, at man står vagt om skattestoppet, findes der så en officiel definition af Venstres skattestop?

Kl. 13:36

**Den fg. formand** (Annette Lind):

Anne Honoré Østergaard, værsgo.

Kl. 13:36

**Anne Honoré Østergaard (V):**

Jeg vil starte med at sige, at jeg synes, spørgeren selv skal spørge Liberal Alliance, hvad der helt præcis menes med deres beslutningsforslag – jeg tænker ikke, at det er mig, der skal stå og sige noget om det. Men altså, vi vil ikke have, at det skal være dyrere at være dansker, og det skal ikke være dyrere at drive virksomhed i Danmark. Og vi har en regering, der overhovedet ikke er enig med os, kan vi mærke lige nu. De kører den anden vej, helt sikkert med hjælp fra spørgeren, og det mener vi ikke er den rigtige vej.

Kl. 13:37

**Den fg. formand** (Annette Lind):

Værsgo til anden korte bemærkning fra hr. Rune Lund.

Kl. 13:37

**Rune Lund (EL):**

Så er mit spørgsmål, som jeg lige vil prøve at stille igen: Findes der en officiel definition af Venstres skattestop, og hvis en sådan findes, hvor kan man så få lejlighed til at læse denne definition?

Kl. 13:37

**Den fg. formand** (Annette Lind):

Ordføreren.

Kl. 13:37

**Anne Honoré Østergaard (V):**

Jeg vil gerne henvise spørgeren til den hjemmeside, der hedder [www.venstre.dk](http://www.venstre.dk). Det er en rigtig god hjemmeside, og jeg er sikker på, at spørgeren vil kunne lære rigtig meget og blive inspireret af den.

Kl. 13:38

**Den fg. formand** (Annette Lind):

Tak for det. Så må Venstres ordfører gerne spritte af. Der er ikke flere korte bemærkninger. Tak for det.

DF's ordfører er klar. Værsgo til hr. Dennis Flydtkjær.

Kl. 13:38

(Ordfører)

**Dennis Flydtkjær (DF):**

Her behandler vi et beslutningsforslag, der handler om to ting, selv om de selvfølgelig hænger sammen. Det ene er et byrdestop for det private erhvervsliv, og der er en anden del, som er annulleringen af vedtagne eller planlagte skattestigninger.

Jeg vil starte med byrdestoppet, som jo drejer sig om et byrdestop for perioden 2021-2023, hvor man siger, at der ikke skal komme nye administrative byrder, men heller ikke nye skatter, og det er vi sådan set enige i, altså at der ikke bør komme nye byrder, og sådan set heller ikke fremtidige skatter, for vores virksomheder. Det er vigtigt, at de har nogle forudsigelige rammer, og det er det også for iværksætteriet. Altså, jeg tror, at noget af det, der kan skræmme folk væk, er, hvis man ser, at der er alt for mange ting, man skal

indberette, og der er regler og skatter og andre ting. Det kan gøre det svært at gennemskue, hvad der er op og ned i det. Men noget, jeg undrede mig over, da jeg læste forslaget, var, hvorfor det egentlig kun var for erhvervslivet. Altså, jeg går ud fra, at Liberal Alliance er enige med os i, at det sådan set heller ikke er godt, hvis bare det er skatter og byrder for borgerne. Man kunne sådan set godt have udvidet forslaget til at have andre ting med, men det er klart, at der jo er nødt til at være en afgrænsning, og jeg går ud fra, at det er derfor, man har valgt, at det kun er erhvervslivet – for ikke at få for meget med i debatten og måske forplumre det. Derved var der måske også for mange, der ville være imod det af den grund.

Hvis jeg skal sige en af mine anker, som jeg har af det – jeg er sådan set enig i, at der samlet ikke skal være flere byrder for erhvervslivet – så er det, at der er lagt op til, at det er sådan en meget absolut ordning. Altså, jeg kunne godt forestille mig, at man sagde til en virksomhed, at de måske skulle være bedre til f.eks. at sortere plast. Det ville jo være en byrde, men så er det bare vigtigt, at man lemper et andet sted, for at de samlede byrder bliver mindre. Men hvis man siger, at der ikke er nogen ting, der må blive mere besværlige, kan man sige, for dem, så bliver vi også meget låste, og man kan ikke udvikle samfundet. Det er det, jeg frygter lidt, hvis man laver sådan en meget absolut ordning.

Man kan også forestille sig – ikke for at sige, det lige skal være sådan – at man måske strammede på noget revisionspligt, måske for at undgå noget skattesnyd og for at sikre en mere lige konkurrence. Det kunne jo sådan set være godt nok, hvis man så sænkede nogle byrder eller nogle skatter et andet sted, så det gik lige op for virksomhederne. Men jeg frygter lidt, at hvis man laver sådan en absolut ordning, bliver vi meget låste og kan ikke agere i den verden, som forandrer sig derude, og hvor der måske kan være behov for nogle forskellige tiltag. Men vi er overordnet enige i intentionen om, at vi skal have færre byrder. Jeg kan egentlig også godt forestille mig, at det kunne være fedt, hvis man kunne lave en fælles målsætning, ligesom vi lavede på klimaområdet. Ligesom man lavede 70-procentsmålsætningen på klimaområdet, kunne man så ikke lave en 70-procentsmålsætning her, altså en alle byrder skal væk-målsætning, eller et eller andet? Vi kan se, at det jo forpligter Folketingets partier, at man arbejder konstruktivt mod det. Det kunne da være spændende, og så kunne det godt være, at der var én byrde, der blev sat op, men hvis vi så kunne fjerne fem andre, kunne jeg godt leve med det, altså for at undgå, at det blev sådan en absolut dagsorden.

Så er der den anden del af det, som jeg godt vil ind på igen, og som jeg har nævnt selvfølgelig hænger sammen. Det drejer sig om annullering af alle skattestigninger siden valget, dog undtaget tobaksafgiften. Og der vil jeg gerne sige, at jeg undrer mig over, hvorfor lige tobaksafgiften er undtaget. Altså, det er vel også en skattestigning? Det rammer selvfølgelig mest forbrugere og ikke så meget erhvervslivet, men det er jo trods alt en skattestigning. Så det er egentlig underligt, hvorfor man ikke har taget hele paletten med. Men vi i Dansk Folkeparti er enige i, at det samlede skattetryk ikke skal stige, men igen bliver det sådan meget låst, hvis man siger, at der er ingen skatter og afgifter, der må stige. I den kommende grønne skattereform vil man jo, kan jeg forestille mig, f.eks. gerne indføre en CO<sub>2</sub>-afgift, og det er jo en skat, der kommer til at sige, men det afgørende er så igen, hvordan man kompenserer for det. Altså, det kunne være en lavere elafgift, eller det kunne være en lavere selskabsskat. Vi kunne sådan set godt leve med en CO<sub>2</sub>-afgift, hvis man så laver nogle tiltag, som kompenserer for det, så det samlede skattetryk ikke stiger. Så det er igen lidt den samme anke, der handler om, at det kan blive meget ufleksibelt, hvis det bliver sådan et absolut skattestop, hvor der er ingenting, der må røres eller pilles ved. Det tror jeg da låser samfundet mere og kan måske have nogle flere negative konsekvenser end det, man egentlig ønsker.

Jeg vil også sige, selv om jeg ikke nødvendigvis er stolt af det, at jeg heller ikke kan sige ja til det her forslag, fordi der jo er nogle skattestigninger, vi trods alt har været med til siden valget. Også det gør jo, at det bliver umuligt for os at sige ja til det her beslutningsforslag, for vi er nødt til stadig væk at stå bag de aftaler, vi er med i. Men samlet set er budskabet jo også, at vi ønsker, at det samlede skattetryk ikke skal stige. Det var også det, der var udtrykt f.eks. i det beslutningsforslag fra samme forslagsstillere fra Liberal Alliance i fredags, og som gjorde, at vi støttede nedsættelsen af selskabsskatten med 1 pct. Det var for at kompensere for de skattestigninger, vi trods alt har været med i.

Så der er stor opbakning til intentionerne i det, altså at vi skal prøve på at holde administrative byrder nede for erhvervslivet, men bl.a. på grund af at vi er med i aftaler, som vi er bundet af, kan vi ikke støtte det her beslutningsforslag.

Kl. 13:42

**Den fg. formand** (Annette Lind):

Tak til DF's ordfører. Der er en kort bemærkning fra hr. Ole Birk Olesen fra Liberal Alliance. Værsgo.

Kl. 13:42

**Ole Birk Olesen** (LA):

Det er bare sådan til afklaring af nogle af de spørgsmål, som hr. Dennis Flydtkjær har stillet, f.eks. hvorfor vi undtager afgiftsstigninger på tobaksafgifter. Det er, fordi vi ønsker at holde det her beslutningsforslag i en erhvervskontekst, altså fordi vi ønsker at samle alle de partier, som er enige om, at erhvervslivet ikke skal pålægges flere byrder. Og det ville være ærgerligt, hvis der var nogle af de partier, der ikke kunne være med dér, fordi de har et ønske om, at tobaksafgifterne, som er en forbrugerafgift, skal hæves. Så det er et ønske om at snævre det ind til det erhvervsrelaterede, så vi får flest mulige partier med.

Omkring administrative byrder kan jeg sige, at der jo står i bemærkningerne, at hvis det er tvingende nødvendigt at øge de administrative byrder på virksomhederne, f.eks. hvis det er EU, der har pålagt os at gøre noget, så kan man lave kompenserende byrdelettelser andre steder. Så det, som hr. Dennis Flydtkjær foreslår, er sådan set allerede en del af beslutningsforslaget.

Kl. 13:43

**Den fg. formand** (Annette Lind):

Ordføreren.

Kl. 13:43

**Dennis Flydtkjær** (DF):

Tak for præciseringen.

Kl. 13:44

**Den fg. formand** (Annette Lind):

Der er ikke flere korte bemærkninger – jo, det kom der lige i sidste øjeblik. Værsgo til Anne Honoré Østergaard fra Venstre.

Kl. 13:44

**Anne Honoré Østergaard** (V):

Jeg ville bare lige høre, om ordføreren mener, at den nuværende socialdemokratiske regering gør nok for at fjerne gakkede afgifter. Altså, har ordføreren opdaget, om de er gået i gang med det, eller hvad tænker ordføreren om det?

Kl. 13:44

**Den fg. formand** (Annette Lind):

Ordføreren.

Kl. 13:44

**Dennis Flydtkjær** (DF):

Nej, vi har jo selv haft diskussionen, bl.a. på foranledning af mig selv, om gakkede afgifter, og der er jo sådan set ikke rigtig sket noget siden. Så nej, tværtimod har man jo genindført et par gakkede afgifter, bl.a. på regntøj, på grilldækkener, på rullegardiner, på brevordnere og alle de her ting. Så man er faktisk gået den forkerte vej med gakkede afgifter, vil jeg sige. Så der er sket noget, men det er gået i den forkerte retning.

Kl. 13:44

**Den fg. formand** (Annette Lind):

Anne Honoré Østergaard, værsgo.

Kl. 13:44

**Anne Honoré Østergaard** (V):

Så det, jeg bare lige vil have præciseret, er: Er ordføreren lige så skuffet, og har han lige så mange skuffede forventninger til regeringen? For har ordføreren ikke også ligesom mig hørt, at de havde tænkt at gøre noget på det område, og har ordføreren opdaget, at der er sket noget?

Kl. 13:45

**Den fg. formand** (Annette Lind):

Ordføreren.

Kl. 13:45

**Dennis Flydtkjær** (DF):

Tak for spørgsmålet. Argumentet i debatten dengang om beslutningsforslaget om fjernelse af gakkede afgifter var jo, at man ikke kunne støtte det, fordi man selv var på vej med noget – det var det, der var grunden til det. Jeg kunne så forstå, at det, man var på vej med, var nye gakkede afgifter – jeg havde egentlig forstået, at det, man var på vej med, var ens eget udspil til at ville fjerne gakkede afgifter. Men nej, der er ikke kommet noget i retning af det, som man gav en indikation af at man gerne ville dengang, andet end man sådan set har gjort tingene værre.

Kl. 13:45

**Den fg. formand** (Annette Lind):

Tak til hr. Dennis Flydtkjær. Der er ikke flere korte bemærkninger. Fornemt, at der lige bliver sprittet af, og at man så går ned ad trappen. Det er så fint.

Værsgo til fru Kathrine Olldag fra Radikale Venstre.

Kl. 13:45

(Ordfører)

**Kathrine Olldag** (RV):

Tusind tak, og tak til Liberal Alliance for det her forslag. Det her er jo et rigtig godt eksempel på, hvordan vi italesætter virkeligheden fra forskellige vinkler i de forskellige partier, og det viser jo også noget om, hvad det er for et ideologisk ståsted, vi står ved. En byrde, hvad er det egentlig? Man kan sige, at for mig at se handler en byrde for virksomhederne jo også om noget andet. Vi kan se helt empirisk, at for 40 pct. af danske små og mellemstore virksomheder er det et kæmpestort problem at få indberettet moms korrekt. Så der misser vi omkring 14 mia. kr. i statskassen hvert eneste år på grund af forkert indberettet moms. Man kan altså konkludere, at det simpelt hen er for bøvellet bureaukratisk og administrativt svært. Men den problematik har den tidligere regering jo siddet overhørig, og den har i hvert fald ikke sat penge af til en forebyggende indsats på kontrolområdet på moms, som den nuværende regering sammen med støttepartierne har gjort. Vi forsøger altså nu at gøre momsområdet og indberetningen af korrekt moms lige så nemt og gennemsigeligt som indberetning af personskat.

Den tidligere ordfører spurgte: Hvorfor letter vi ikke også byrderne for almindelige danske borgere? Det har vi faktisk lige præcis gjort på personskatteområdet uden nødvendigvis at lette skatter eller afgifter. Men så siger vi, at det administrative bøvln omkring indberetning har vi jo sådan set fjernet. Så for mig at se handler byrdelettelse også om, hvordan vi gør det, altså hvor svært det skal være for vores virksomheder at opføre sig ordentligt og i overensstemmelse med dansk lov.

Jeg har det overordentlig svært med Liberal Alliances version af byrdelettelse, for det handler jo om, sådan som jeg forstår ordføreren – og det her forslag er mildt og et lille skridt i retning af, at vi sådan set bare fjerner skatter og afgifter og regler for dansk erhvervsliv – at erhvervslivet kan få det så nemt som overhovedet muligt. Det prøvede vi jo i 00'erne under Venstres ledelse, hvor vi havde et byrdelettelsesparadigme i det danske Folketing. Og en af de konsekvenser, det kastede af sig, var, at vi har fået europahistoriens eller verdenshistoriens største skatteskatte-skandalen, hvor europæiske regeringer og ikke mindst den danske er blevet frarøvet og snydt for adskillige milliarder kroner. Og hver eneste gang udbytteskatteafdelingens chef på daværende tidspunkt kom til det danske Folketing med ønsker om stramninger og højeste det røde flag og advarede igen og igen, så blev det kun mødt med én ting, nemlig byrdelettelsesparadigmet som en mur imod det snyd, der foregik på det tidspunkt. Så for mig at se hejser det røde flag i den grad, når der bliver talt om byrdelettelse. Jeg vil rigtig gerne være med til at snakke om forebyggelse, administrative lettelse, hvordan vi gør det nemmere, men ikke om byrdelettelse i en Liberal Alliance-italiansættelse. Så det bliver et nej herfra.

Kl. 13:49

**Den fg. formand** (Annette Lind):

Tak til ordføreren. Der er en kort bemærkning til hr. Ole Birk Olesen. Værsgo.

Kl. 13:49

**Ole Birk Olesen** (LA):

Jeg tror ikke, at udbytteskandalen kan henføres til en ambition fra en tidligere regering i 00'erne om at byrdelempe på virksomhederne. Jeg tror mere, at den radikale ordfører skal kigge tilbage på noget af det arbejde, der f.eks. foregik i VLAK-regeringen, hvor de daværende erhvervsministre stod i spidsen for hele tiden at gøre op, hvor mange byrder vi pålægger erhvervslivet, og om vi kan fjerne nogle unødvendige byrder, sådan at tingene går i balance eller ligefrem bliver bedre for virksomhederne. Til vores glæde kan tidligere erhvervsminister hr. Rasmus Jarlov nu som skatteordfører forklare om det. Der er ikke kommet nogen skandaler ud af det; tværtimod er der kommet lettelse ude hos erhvervslivet, fordi man har haft en ambition om at gøre det bedre for virksomhederne. Det synes jeg ikke den radikale ordfører skal undsige. Det burde også være god radikal politik, at byrderne kan minimeres, og det skal de.

Kl. 13:50

**Den fg. formand** (Annette Lind):

Kathrine Olldag, værsgo.

Kl. 13:50

**Kathrine Olldag** (RV):

Igen er det den her definition af, hvad det egentlig er, vi snakker om, når vi snakker byrder. I forhold til hvorvidt byrdelettelsesparadigmet var en stopklods for at gøre noget ved udbytteskat, vil jeg bare gerne referere til det kæmpestore opklaringsarbejde, der kører nu, og også det journalistiske arbejde, hvor man f.eks. i podcasten »De skjulte aktionærer« gør rede for, hvordan afdelingslederen for den daværende udbytteskatteafdeling gang på gang fremfører det her paradigme som en stopklods for hendes arbejde.

**Den fg. formand** (Annette Lind):

Ole Birk Olesen.

Kl. 13:50

Kl. 13:50

**Ole Birk Olesen** (LA):

Men det er i hvert fald ikke det, vi vil. Vi ønsker ikke at lave systemer, som gør, at man kan snyde i skat; det er i hvert fald hundrede procent sikkert. Men det, vi ønsker, handler jo f.eks. om, når en regering har en ubændig trang til at bruge penge på nye ting, og så indfører den, at alle virksomheder hvert år med revisorer og den sagkundskab, der er nødvendig, skal opgøre værdien af deres bygninger, sådan at regeringen kan beskatte tingene løbende. Det er jo en ekstra byrde oven i skattebetalingen, som kommer, fordi der er nogle politikere, der ikke sætter grænser for sig selv. Er De Radikale med på, at vi bør forhindre sådan noget her?

Kl. 13:51

**Den fg. formand** (Annette Lind):

Ordføreren.

Kl. 13:51

**Kathrine Olldag** (RV):

Dejlign. Nu kan vi begynde at snakke lidt mere om, hvad der måske egentlig kunne være interessant. For det er fuldstændig, som ordføreren før mig, hr. Dennis Flydtkjær, nævnte: Det her er noget med, at hvis man ikke sætter sig hårdt på et paradigme eller en eller anden absolut, kan vi faktisk begynde at snakke om det her som en fleksibilitet eller en måde at arbejde med politik på, som rent faktisk kan give mening, også for virksomhederne. Så hvis man skal lette absurditeterne ét sted, så kan det jo være, at de skal strammes et andet sted, alt efter hvad der giver mening indholdsmæssigt – og ikke, hvor byrdelettelse er et mål i sig selv, men hvor den er et middel til en bedre politik.

Kl. 13:51

**Første næstformand** (Karen Ellemann):

Den næste korte bemærkning er til hr. Lars Boje Mathiesen, Nye Borgerlige. Værsgo.

Kl. 13:51

**Lars Boje Mathiesen** (NB):

Jeg følte mig lige kaldet til at tage ordet, fordi man henviste til, at udbytteskandalen handlede om, at man havde et udgiftsstop osv. i det offentlige. Jamen hvis man nu forsimplede lovgivningen – og mange af de skandaler, vi har set, er jo på grund af rigtig, rigtig kompliceret lovgivning, som myndighederne ikke kan finde ud af at administrere alligevel, og som virksomheder ikke kan finde ud af at administrere, og det gør, at der bliver huller, som der er folk der kan udnytte – altså hvis man simplificerede det, f.eks. hvis man fjernede kapitalbeskatning, så havde du jo ikke det her problem. Og med den simplificering ville der også ske et mindre misbrug, og der ville være færre penge, der skulle bruges på at administrere det.

Kl. 13:52

**Første næstformand** (Karen Ellemann):

Ordføreren.

Kl. 13:52

**Kathrine Olldag** (RV):

Jeg kan huske, at vi på et tidspunkt havde en lignende diskussion, og der ville Nye Borgerliges ordfører gerne lave en skattepolitik, der fyldte 1 A4-side. Og sådan et samfund får vi nok aldrig, for det ville måske mere ligne Tobago eller Jamaica eller et andet lavskattelands, hvor der er totalt frit spil for enhver form for skattespekulation. Og

det er vi jo i Radikale Venstre ikke interesseret i. Der må gerne være regler, de må gerne være simple, de må gerne være gennemskuelige, de må gerne være gennemførlige og nemme at håndtere for virksomhederne – ja tak. Den type byrdelektelser vil vi rigtig gerne diskutere, men jo ikke bare, at man fjerner alle afgifter og alle skatter.

Kl. 13:53

**Første næstformand** (Karen Ellemann):  
Hr. Lars Boje Mathiesen.

Kl. 13:53

**Lars Boje Mathiesen** (NB):

Nej, men spekulationen i skattetænkning kommer jo netop af, at du har et finmasket system, som der er nogle huller i, som man kan bruge. Et andet eksempel, vi kan tage, er fradrag på moms, som vi snakkede om her den anden dag, og at der er to forskellige momssatser. Det gør jo, at man kan tænke i: Okay, har de her medarbejdere så været til et internt møde, eller har de reelt set været ude at spise? Og på den måde kan man flytte rundt på det. Og det er jo kun, fordi politikerne har lavet et system, hvor der er to forskellige fradrag på moms. Derfor gør en simplificering jo netop, at der sandsynligvis vil blive snydt mindre, og dem, der så snyder, er lettere at finde, fordi deres overtrædelser bliver ret tydelige.

Kl. 13:53

**Første næstformand** (Karen Ellemann):  
Ordfører.

Kl. 13:53

**Kathrine Olldag** (RV):

Jeg tror faktisk godt, vi kunne diskutere simplificering af moms eller fradrag, måske især fradrag, og have en interessant diskussion om det, for jeg tror faktisk, der vil være nogle overlap, hr. Lars Boje Mathiesen. Men altså, en simplificering, hvor vi rammer 1 A4-side – der kommer vi nok aldrig rigtig hen. Og jeg er med på, at det bare er et billede, men altså, det kunne være dejligt, hvis Nye Borgerlige rent faktisk gik mere realpolitisk ind i de her diskussioner fremover. Så den type diskussioner – det ville være lækkert.

Kl. 13:54

**Første næstformand** (Karen Ellemann):

Den næste korte bemærkning er fra hr. Dennis Flydtkjær, Dansk Folkeparti. Værsgo.

Kl. 13:54

**Dennis Flydtkjær** (DF):

Først vil jeg egentlig sige tak for et nuanceret indlæg fra ordførerens side. Grunden til, at jeg har taget ordet, er jo egentlig det her med udbytteskattesandalen – og såmænd ikke så meget pga. forslaget. Jeg undrer mig bare over, at grunden til, at vi er blevet snydt for så mange milliarder af kroner, ifølge ordføreren skulle være et byrdestop. Altså, svindelen foregik jo fra 2010 til sommeren 2015. I den periode var der faktisk en socialdemokratisk og radikal regering, hvor skatter og afgifter steg, og hvor der kom flere byrder på erhvervslivet. Så jeg har svært ved at se, hvad sammenkoblingen lige præcis er til byrdestoppet. Og nej, jeg synes ikke, at det var den gamle regerings skyld, at der var udbyttesvindel. Der var mange faktorer, og det er der en kommission der er ved at afklare nu, altså hvad der er op og ned i det. Så det er ikke for at lave en eller anden skyldsplacering. Men jeg undrer mig over, hvordan man lige præcis kommer frem til, at det er sådan en byrdediskussion, der er skyld i, at vi er blevet snydt for så mange milliarder af kroner.

Kl. 13:55

**Første næstformand** (Karen Ellemann):  
Ordfører.

Kl. 13:55

**Kathrine Olldag** (RV):

Altså, historisk var det sådan, at skatteministeren i Helle Thorning-Schmidts regering rent faktisk gjorde brug af den ministerielle mulighed, som vedkommende havde – jeg kan simpelt hen ikke huske lige nu, hvem der var minister, men det er der andre her i salen, der ved – og som stod i en bekendtgørelse, og den blev faktisk anvendt. Grunden til, at man simpelt hen ikke kunne nå at dæmme op, var først og fremmest, at stramningen ikke var vidtgående nok; man kunne stadig væk ikke navngive, hvem det var, der havde hvilke aktier og på hvilken måde. Der var simpelt hen stadig væk ikke sat penge af til kontrolinstansen eller til opgraderingen af kontrolindsatsen i skatteforvaltningen. Og derefter skiftede regeringsmagten simpelt hen for hurtigt til, at den regering kunne forfølge sine intentioner om at lukke det hul. For det er helt tydeligt, at der var en intention fra den daværende skatteministers side til rent faktisk at gøre brug af den her bekendtgørelse.

Kl. 13:55

**Første næstformand** (Karen Ellemann):  
Hr. Dennis Flydtkjær.

Kl. 13:56

**Dennis Flydtkjær** (DF):

Men når man kigger på udbytteskattesandalen, er der jo det paradoksale i det, at dem, der skulle sidde og kontrollere det, måske kontrollerede noget, men det var i hvert fald det forkerte. Altså, man kunne i princippet bede om refusion for udbytte f.eks. i fodboldklubben F.C. København, uden at de overhovedet havde udbetalt udbytte. Altså, der var ingen kontrol, og det har jo ikke noget med en administrativ byrde at gøre. Det handlede om, at man skulle kunne udføre sit arbejde og have nogle kontrolmekanismer. Men det handlede også om, at de længere oppe i systemet faktisk kiggede på: Hvordan kan det være, at refusion og udbytte stiger med flere milliarder hvert år; hvorfor var der nogle tidspunkter, hvor man refunderede mere, end man fik ind i udbytteskat? Altså, der var jo ingen alarmklokker, der ringede, så jeg synes bare, det er lidt spøjst, at man lige kobler det op på, at det skulle være grundet administrative byrder, at man ikke gjorde noget. For det er jo hele kæden, der er sprunget i alle led – både i forhold til kontrollen, at der ikke var nogen opfølgning, og at der ingen koncernstyring var i Skatteministeriet. Det er jo hele vejen rundt. Men ordføreren synes så, at det var de administrative byrder, der var skyld i det.

Kl. 13:56

**Første næstformand** (Karen Ellemann):  
Ordfører.

Kl. 13:56

**Kathrine Olldag** (RV):

Der er jo ikke nogen tvivl om, at det også handlede om besparelser i den afdeling. I den periode, vi taler om, gik man jo nærmest fra at have 50 medarbejdere til at være nede på to medarbejdere. Og det var jo også nogle beslutninger, der blev taget af den daværende regering, nemlig at der skulle spares i skatteforvaltningen, for man kunne jo nå det hele med det halve. Så derfor er der jo mange, der er skyld i sammenbruddet i skatteforvaltningen. Og det ville tage resten af dagen, hvis vi ligesom skulle gennemgå det skyldnerkatalog, tror jeg. Men i bund og grund fremfører den tidligere afdelingsleder for den her afdeling, at den sidste knast – altså der, hvor der kunne ske noget fremadrettet – altså var, at man støttede hovedet ind i det her byrdelektelsesparadigme gang på gang i Folketingssalen.



Kl. 13:57

Kl. 13:59

**Første næstformand** (Karen Ellemann):

Den næste korte bemærkning er til fru Anne Honoré Østergaard, Venstre. Værsgo.

Kl. 13:57

**Første næstformand** (Karen Ellemann):

Således tak til den radikale ordfører. Der er ikke flere korte bemærkninger til ordføreren. Og den næste ordfører kommer fra Socialistisk Folkeparti, og det er hr. Carl Valentin.

Kl. 13:59

**Forhandling****Anne Honoré Østergaard** (V):

Det var lige den her diskussion, der fik mig til at rejse mig op, for ordføreren fik sagt, at man ikke lige kan huske, hvem der var skatteminister. Det kan jeg godt forstå, for i Helle Thorning-Schmidts regeringsperiode var det, ligesom om man skiftede skatteminister, som vi andre måske skifter noget andet. Så den nuværende skatteminister skal måske være glad for stadig væk at være skatteminister i dag.

Samtidig bliver jeg lige som en, der var ansat der i den periode – det var jeg nemlig – nødt til at klarificere, at det faktisk var den periode, hvor der var egentlige fyringsrunder i det daværende SKAT. Der var hele to styk af slagsen. Så det var så lige det.

Men nu, hvor jeg stadig står og har tid til at snakke, kan jeg se, vil jeg spørge: Mener ordføreren så, at den nuværende regering er kommet godt i gang med de her gakkede afgifter, eller hvad tænker ordføreren om det? Ordføreren har tidligere stemt nej til et udmærket beslutningsforslag, fordi ordføreren var sikker på, at den nuværende regering havde gang i deres eget. Har de det?

Kl. 13:58

**Første næstformand** (Karen Ellemann):

Ordføreren.

Kl. 13:58

**Kathrine Olldag** (RV):

Nu sidder jeg trods alt så langt fra Skatteministeriet, at jeg ikke kan angive den præcise tidsplan her. Men vi har da fået, hvad skal man sige, signaler, som jeg tror ministeren plejer at kalde det, om, at det her arbejde er på vej. Så det skal vi nok komme til, er jeg ret sikker på. Ellers vil jeg gerne være med til sammen med Venstre lige at spørge lidt kærligt ind til det. Det skal jeg gerne gøre.

Kl. 13:59

**Første næstformand** (Karen Ellemann):

Fru Anne Honoré Østergaard.

Kl. 13:59

**Anne Honoré Østergaard** (V):

Jeg har også hørt skatteministeren på et tidspunkt meget lang tid tilbage sige, at der var nogle signaler i gang, men derefter har jeg ikke opdaget noget som helst. Og jeg synes ellers, jeg er rimelig god til at opfange signaler. Så det var derfor, jeg ville høre, om ordføreren selv havde opdaget noget. Men ellers er jeg rigtig glad for, at ordføreren vil være med til at lave noget sammen med Venstre på det område her, hvis nu den nuværende regering ikke lige når til det.

Kl. 13:59

**Første næstformand** (Karen Ellemann):

Ordføreren.

Kl. 13:59

**Kathrine Olldag** (RV):

Det kommer selvfølgelig an på, hvad Venstre finder på. Men det vil jeg gerne drikke en kop kaffe med ordføreren over.

(Ordfører)

**Carl Valentin** (SF):

Tak. I forslagens ene del beder man grundlæggende regeringen om at tilbagerulle dens egen politik. Det synes jeg ville være en meget mærkværdig beslutning at træffe. Den anden del er et såkaldt byrdestop, der rigtigt vil forhindre os i at føre progressiv politik. Forslaget skal finansieres gennem råderummet, og jeg kan huske, hvordan vi stod her i salen for nylig og havde en debat om, hvorvidt noget var ufinansieret, hvis man finansierede det via råderummet. I den debat var jeg egentlig enig med hr. Ole Birk Olesen i, at politik ikke pr. definition er ufinansieret, bare fordi man finansierer det gennem råderummet, men lad mig dog alligevel påpege, at B-forslagene fra den her og sidste uge fra Liberal Alliance ville koste staten næsten 10 mia. kr., og det skulle også tages fra råderummet.

Man skal altså passe en hel del på med, at man ikke kommer til at finansiere alt for mange forslag i fremtiden gennem råderummet, hvis det skal være realistisk. For bliver man ved med at bruge den samme finansieringskilde hver eneste gang, har man jo ikke en samlet økonomisk politik. Man har bare en hel masse forslag med den samme finansiering. Vi kan ikke støtte forslaget her. Tak for ordet.

Kl. 14:01

**Første næstformand** (Karen Ellemann):

Tak til ordføreren. Der er ønske om en kort bemærkning, og det er fra hr. Lars Boje Mathiesen, Nye Borgerlige. Værsgo.

Kl. 14:01

**Lars Boje Mathiesen** (NB):

Jamen det var bare til det om finansieringen: I tiden indtil et forslag er vedtaget, er finansieringen jo ikke brugt. Det var noget andet, hvis man nu vedtog selskabsskattelettelser og man så tog finansiering fra det økonomiske råderum, for så kunne man ikke derefter bruge det. Men hvis du har 100 kr. i din lomme og du så vælger ikke at købe en chokoladebar, så kan du jo godt vælge at bruge de 100 kr. på at købe en pose chips, for så har du ikke brugt dem. Så hvis man ikke har brugt pengene og forslaget ikke er stemt igennem, kan man jo godt pege på det som finansiering af noget andet.

Kl. 14:01

**Første næstformand** (Karen Ellemann):

Ordføreren.

Kl. 14:01

**Carl Valentin** (SF):

Nej, hr. Lars Boje Mathiesen, det mener jeg faktisk ikke at man kan. Jeg synes, det ville være mærkværdigt, hvis SF fremsatte det ene beslutningsforslag efter det andet, hvor vi hver eneste gang pegede på f.eks. en formueskat som finansieringsmodel, for så havde vi jo ikke en klar politik om, hvad vi egentlig gerne ville gøre, hvad vi ville bruge en formuebeskatning til at finansiere. Derfor har vi f.eks. i lang tid sagt, at vi gerne vil finansiere minimumsnormeringer i vores plan gennem en formueskat. Nu er der så kommet minimumsnormeringer, men uden en formueskat, og så kan vi selvfølgelig bruge den finansiering til noget andet, det er klart.

Men hvis man vil have en samlet økonomisk politik som parti, kan man ikke bruge råderummet hver eneste gang, man stiller politiske forslag, for så har man jo ikke en klar prioritering. Så er det

simpelt hen for nemt. Altså, man må komme med et bud på, hvordan man vil finansiere sine ting, og så må man holde nogenlunde fast i det.

Kl. 14:02

**Første næstformand (Karen Ellemann):**

Det var tilsyneladende klart svar. Tak til hr. Carl Valentin for ordførertalen. Den næste ordfører kommer fra Enhedslisten, og det er hr. Rune Lund.

Kl. 14:03

(Ordfører)

**Rune Lund (EL):**

Danmark har et af verdens mest erhvervsvenlige, konkurrencedygtige og innovative samfund, og det har vi i høj grad, fordi vi har et stærkt velfærdssamfund og et stærkt fællesskab, som investerer i gratis uddannelse, sundhed, god infrastruktur – at det er muligt at komme på hospitalet, når man er syg, at der bliver sikret god og gratis uddannelse for folk, der bor her i landet, så man kan være en god og veluddannet arbejdskraft for virksomhederne. Det er jo også derfor, at hver eneste gang der laves internationale sammenligninger, ligger Danmark helt i top.

Det koster penge at finansiere et samfund, som er så erhvervsvenligt, så konkurrencedygtigt og så innovativt, og det skal erhvervslivet selvfølgelig også være med til at betale for, ikke mindst i en situation, hvor vi jo har set den ene skatte- og afgiftslettelse efter den anden i de senere år, herunder også i perioden fra 2015 til 2019, hvor de borgerlige partier stod i spidsen for, at der blev aftalt skatte- og afgiftslettelser, som hvert år vil koste 21,7 mia. kr. – hvert år. Det er den varige effekt af det, der er blevet aftalt, og som skaber et hul i kassen, i forhold til hvad de penge ellers kunne have været brugt til i forhold til at genoprette velfærden og sikre den grønne omstilling.

Så det kommer næppe som et chok, forestiller jeg mig, for hr. Ole Birk Olesen og Liberal Alliance, at Enhedslisten stemmer nej til det her forslag. At udvalgte brancher nu for første gang i adskillige år skal bidrage lidt mere til fællesskassen, er kun rimeligt. Og derudover må man jo også bare sige, at erhvervslivet p.t. modtager milliarder af kroner i støtte under coronakrisen – støtte, der i omfang langt overgår de skatter, der stiger. Så virksomhederne har i den henseende skattemæssigt heller intet at klage over.

Enhedslisten har indgået en række aftaler, hvor vi selvfølgelig også står bag finansieringen af aftalerne, og derfor kommer vi naturligvis heller ikke til at støtte et forslag, der annullerer disse rimelige skatteforhøjelser. Vi synes f.eks., det er fint, at man lukker et skattehul for hovedaktionærer, der blev lavet i starten af 1990'erne. Vi synes f.eks., det er rimeligt, at fordi det er sådan, at man arver en stor virksomhed, skal man ikke nøjes med at betale en tredjedel i skattesats på arveafgiften sammenlignet med en person, der arver et sommerhus.

Det, som i virkeligheden er problemet, hvis man skal fremhæve et problem med den her regering og skattepolitikken, er, at den socialdemokratiske regering i alt for stort omfang sådan set kun har en ambition om at videreføre status quo. Og vi har nu igennem to finanslove og også via andre initiativer øget ligheden siden valget i juni 2019, men man bliver også bare nødt til at sige det, som det er, altså at hvis vi for alvor ikke bare skal gøre noget ved uligheden og ikke bare tale om at gøre noget ved uligheden, er der to greb, vi bliver nødt til at kigge på. Det ene er skatteområdet, hvor vi bliver nødt til at tilbagerulle skatterabatter, som de rigeste har fået – dem, som tjener mest og har mest, har fået dem – og som det andet bliver vi nødt til at lave en genopretning af det sociale sikkerhedsnet. Ellers må vi konstatere, at så vil den bekæmpelse af uligheden, som forståelsespapiret taler om, være mere af navn end af gavn – det vil i hvert fald ikke være på et niveau, hvor man kan sige, at de mange mennesker ude i samfundet, som har en berettiget

forventning om, at vi genopbygger det sociale sikkerhedsnet, og at vi får et skattesystem, som i højere grad er mere retfærdigt, vil få deres ønsker indfriet, i forhold til hvad en ny regering skal levere, både i forhold til velfærd og i forhold til grøn omstilling, men jo også i forhold til at genoprette den lighed, som der har været tidligere, og at vi i højere grad får bekæmpet uligheden.

Så i forhold til det her forslag bliver det et nej tak fra Enhedslisten.

Kl. 14:07

**Første næstformand (Karen Ellemann):**

Tak til ordføreren. Der er ønske om en kort bemærkning til hr. Ole Birk Olesen, Liberal Alliance. Værsgo.

Kl. 14:07

**Ole Birk Olesen (LA):**

Det er jo nærmest en standardsituation, at når man gerne vil gøre det nemmere at drive erhvervsvirksomhed i Danmark, svarer Enhedslisten, at erhvervslivet får så meget – tag bare uddannelse.

Kan man måske få hr. Rune Lund til at forholde sig til det forhold, at der i Danmark sker en enorm overuddannelse af folk? Der er folk, der går på lange videregående uddannelser og spilder år af deres liv, mens de lever af det offentlige og modtager en offentlig ydelse på en uddannelse inden for noget, som de aldrig nogen sinde bruger senere hen, når de får deres eksamensbevis. Og kan hr. Rune Lund også forholde sig til alle de mange, der er på forskellige former for ledighedsydelse, og som får at vide, at til gengæld for at modtage de her ydelser skal de sætte sig på en skolebænk, hvor de sidder umotiverede og modtager undervisning, som de heller aldrig kommer til at bruge til noget?

Kl. 14:08

**Første næstformand (Karen Ellemann):**

Ordføreren.

Kl. 14:08

**Rune Lund (EL):**

Det, der er udfordringen for vores samfund lige nu og her, er ikke, at der er for meget uddannelse – det er, at der er for lidt. Og der, hvor vi i høj grad skal sætte ind nu, er at kigge på mange af de ufaglærte, vi har, som har brug for at få hjælp og økonomisk mulighed for at uddanne sig videre, så vi kan få mere faglært arbejdskraft. Det er noget, vi har rigtig meget brug for, også i forhold til den grønne omstilling, og det er noget, som har været vigtigt for Enhedslisten at få ind, bl.a. i forbindelse med finanslovsforhandlingerne og den tilhørende stimulipakke, hvor der jo bl.a. er fokus på grøn efteruddannelse, men hvor der også er mulighed for, at man kan få en højere dagpengesats, på 110 pct., hvis man efteruddanner sig til sosu-assistent f.eks.

I forhold til om der skulle være nogen grupper i samfundet, der bliver overuddannet, må man bare sige, at hvis vi ser på ledighedsstatistikkerne for akademikere bredt set – og det gælder også humaniora, som jeg tror hr. Ole Birk Olesen nok i virkeligheden henviser til – er ledighedsprocenten, også for folk, der har læst humaniora, meget lav. Så jo højere uddannet du er, jo nemmere har du ved at finde et arbejde, og det kan man tydeligt læse ud af ledighedsstatistikkerne.

Kl. 14:09

**Første næstformand (Karen Ellemann):**

Hr. Ole Birk Olesen.

Kl. 14:09

**Ole Birk Olesen (LA):**

Spørgsmålet er jo ikke, om man får et job, spørgsmålet er, om man får et job, hvor den uddannelse, som man har brugt meget af sin tid

på og store dele af samfundets ressourcer på, bliver brugt til noget, der er gavnligt for en selv og for samfundet. Og en, der har læst historie og efterfølgende tilbringer hele sit liv med at fungere som tjener på en restaurant, har spildt 5 år af sit liv – i hvert fald i forhold til det, som hr. Rune Lund påstår, altså at uddannelse retfærdiggør en stor skattebetaling og mange byrder på erhvervslivet. Erhvervslivet får ikke nogen gavn ud af, at tjeneren har læst historie. Det er simpelt hen ikke rigtigt, at der er en stor gevinst af det. Og det er helt sikkert sådan, at der i stort omfang sker overuddannelse i samfundet, og at vi bruger uddannelsesinstitutionerne, ikke på en måde, der gavner erhvervslivet, men på en måde, hvor vi parkerer folk, som ellers ville være passive på offentlig forsørgelse – så parkerer vi dem på noget, vi kalder en uddannelse.

Kl. 14:10

**Første næstformand** (Karen Ellemann):  
Ordføreren.

Kl. 14:10

**Rune Lund** (EL):

Jeg er ikke enig i det generelle billede, som jeg synes hr. Ole Birk Olesen tegner af vores uddannelsessystem. Jeg ved ikke, om Liberal Alliance så mener, at man skulle skære i uddannelsessystemet for så at bruge pengene på topskatterabatter, eller hvad man har forestillet sig.

Jeg vil bare sige, at en helt afgørende årsag til, at Danmark kan det, vi kan, er, at vi har en meget veluddannet arbejdskraft, og det kræver også uddannelse. Og hvis man begynder at save den gren over, som man sidder på, nemlig uddannelse, men også forskning, så er det i hvert fald ikke økonomisk logik og sund fornuft, der ligger bag den slags tanker.

Kl. 14:11

**Første næstformand** (Karen Ellemann):

Tak til Enhedslistens ordfører. Der er ikke flere korte bemærkninger. Den næste ordfører kommer fra Det Konservative Folkeparti, og det er hr. Rasmus Jarlov. Velkommen.

Kl. 14:11

(Ordfører)

**Rasmus Jarlov** (KF):

Vi kan støtte beslutningsforslaget. Vi havde et finanslovsforslag her i efteråret, hvor vi også foreslog at tilbagerulle alle de skattestigninger, som regeringen havde indført, selvfølgelig med undtagelse af lukning af skattehuller, og vi er også tilhængere af skatteomlægninger, hvor man laver grønne afgifter og så sænker nogle andre skatter, så det ikke medfører højere skatter samlet set, og vi har også været tilhængere af f.eks. en stigning af tobaksafgiften.

Men ellers er vi jo modstandere af, at skattetrykket stiger, og vi er modstandere af, at regeringen bliver ved med at indføre nye byrder på erhvervslivet. Vi gjorde rigtig meget ud af, da vi sad i regering, at sørge for at lette byrderne for erhvervslivet, både i forhold til skatter og afgifter, men også administrative byrder, hvor vi faktisk sad minutøst og målte op, hvor mange arbejdstimer man bruger ude i virksomhederne, når vi pålagde dem f.eks. at udfylde et nyt skema eller andre nye regler, og vi lykkedes med at fjerne byrder for erhvervslivet i den tid, vi sad. Faktisk bliver der sparet for milliardbeløb ude i virksomhederne i dag på grund af de lempelser, som vi lavede, og så er det jo ærgerligt at se, at den nye regering så kun pålægger nye byrder til erhvervslivet. Og jeg anerkender ikke, at hjælpepakkerne så skulle være en kæmpestor hjælp til erhvervslivet, altså hjælpepakker, som jo er det kort, regeringen altid trækker, når man skal sige: Se, hvor meget vi gør for erhvervslivet. Men hjælpepakker er jo en erstatning for politiske restriktioner, som er blevet pålagt erhvervslivet, og dermed ikke noget positivt for erhvervslivet.

Så jeg synes, det er på høje tid, at regeringen begynder at tænke mere på vores erhvervsliv, og derfor synes jeg, det er et godt forslag, som her er lagt frem af Liberal Alliance, og det kommer vi til at stemme for. Jeg tror desværre nok, jeg kan forudse, at der ikke vil være et flertal i Folketinget, som gør det, og det er jo en skam. Men Det Konservative Folkeparti kan man regne med med hensyn til det her beslutningsforslag.

Kl. 14:13

**Første næstformand** (Karen Ellemann):

Tak til den konservative ordfører. Der er ingen korte bemærkninger. Den næste ordfører kommer fra Nye Borgerlige. Velkommen til hr. Lars Boje Mathiesen.

Kl. 14:13

(Ordfører)

**Lars Boje Mathiesen** (NB):

Tak for det. Vi har verdens højeste skattetryk i Danmark og en af verdens største offentlige sektorer, og når vi har debatten om at sænke skattetrykket og byrden for erhvervslivet og for borgerne, får man tit det indtryk, at uha, så har statskassen slet ikke nogen midler at gøre godt med. Men jeg gentager det: Vi har verdens højeste skattetryk. Så det er jo ikke normalen, det er ikke gennemsnittet, hvis man kigger ud på resten af verden, i Europa eller Nordamerika eller andre steder, nej, der kan man faktisk godt drive gode samfund for billigere penge. Man kunne jo så, når vi nu har verdens højeste skattetryk, spørge: Betyder det så, at vi har verdens bedste skoler, at vi har verdens bedste uddannelsessteder, at vi har verdens bedste ældrepleje, sygehuse, infrastruktur? Nej, det har vi ikke, og når vi ikke har det, så er det, fordi der sker et markant overforbrug og pengene bliver brugt forkert.

Her er der så et rigtig godt forslag om at sige: Lad os nu stoppe med de her byrder, både dem på de 10-11-12 mia. kr., som man har pålagt her i den seneste regeringsperiode, men også fremover lade være med at lægge nye på i en periode, hvor visse dele af dansk erhvervsliv er hårdt presset, og det er yderst fornuftigt. Vi kunne også godt have tænkt os, at forslaget havde indeholdt, at det var et udgifts- og byrdestop for borgerne, og selvfølgelig kunne vi også godt have tænkt os at se, at tobaksafgiften var taget med, og at vi på den måde samtidig fjernede dem. Men det her er et rigtig godt forslag og et skridt i den rigtige retning, og det kan vi selvfølgelig støtte i Nye Borgerlige.

Kl. 14:15

**Første næstformand** (Karen Ellemann):

Tak til Nye Borgerliges ordfører. Der er ingen korte bemærkninger til ordføreren. Den næste er ordføreren for forslagsstillerne, og det er hr. Ole Birk Olesen fra Liberal Alliance.

Kl. 14:16

(Ordfører for forslagsstillerne)

**Ole Birk Olesen** (LA):

Tak for det. Vi mennesker stilles over for mange valg i tilværelsen, og nogle er sværere end andre, men et af de svære valg må være – det er det i hvert fald for mange – om man skal være virksomheds-ejer, eller om man skal være lønmodtager, altså om man skal have sin egen virksomhed og eventuelt ansætte nogen i den, eller om man skal lade sig ansætte i andres virksomheder.

Der er jo forskellige præferencer. Nogle foretrækker den mere trygge lønmodtagertilværelse, hvor man blot skal gå hen og sige: Jeg har noget arbejdskraft, og det kan du bruge – ansæt mig. Og så får man hver måned en løn ind på kontoen. Ganske vist har man ikke en mulighed for at skabe en virksomhed, som muligvis bliver rigtig meget værd, så man kan blive millionær og leve på den grønne gren, men til gengæld løber man heller ikke risikoen for, at det hele går

galt, og at man mister sin opsparing eller ligefrem ender med gæld, og den her lønmodtagertilværelse er der mange, der foretrækker – måske endda de fleste.

Andre går ind i det med krum hals og vælger at starte en virksomhed, og man må sige, at forudsætningen for, at der kan være lønmodtagere i det her samfund, er, at der er nogle andre, der vælger at være virksomhedsejere. Forudsætningen for, at man kan vælge det mere trygge lønmodtagerliv, er, at der er nogle andre, der vælger det mere utrygge liv som virksomhedsejer. Og det, der kan motivere folk til at være virksomhedsejere, er selvfølgelig en eller anden idé om, at man kan noget, som verden har brug for – noget, som man bør sætte i gang, noget, man bør producere og lægge på butikkernes hylder – men det handler også om, hvad der er i det for den enkelte rent økonomisk, og hvad der omvendt er af omkostninger: Hvor meget arbejdstid skal jeg lægge i det her, og hvor meget får jeg til gengæld tilbage?

Helt afgørende for de betragtninger er, hvad skatterne på virksomhederne er, og hvilken arbejdsindsats der til gengæld skal lægges i virksomhederne – altså skatter og byrder. En stor del af de byrder kommer fra det offentlige regler, og de kan være svære at overskue, og det kan være så svært at overskue, at man bliver nødt til at have professionel hjælp til det og betale penge for den hjælp, men ofte sidder i hvert fald mindre virksomhedsejere med al bøvlet selv.

I vores gamle VLAK-regering havde vi et fortløbende arbejde under ledelse af de to erhvervsministre, der var i den regering, med at lette byrderne for folk, der har egen virksomhed, og det foregik, som hr. Rasmus Jarlov også har fortalt om her, meget minutiøst, ved at man opgjorde byrderne på den måde, at man omregnede deres omfang til kroner og øre. Og så sagde vi simpelt hen, at hvis vi indførte byrder for 1 mia. kr. eller 100 mio. kr. på erhvervslivet, så skulle vi altså også fjerne byrder for mindst 1 mia. kr. eller 100 mio. kr. Og vi havde ovenikøbet den ambition, at vi skulle fjerne flere byrder, end vi pålagde, sådan at der kom et minus på byrdekontoen, altså færre byrder for virksomhederne, og det forfulgte vi hver eneste dag og i alt, hvad vi lavede.

Det har den her regering stoppet. Det ønsker den her regering ikke – den slags går den her regering ikke op i. Og det synes jeg er mærkeligt, for hvorfor går man ikke op i det? Altså, det er da fornuftigt, hvis man indfører nogle byrder, som er uundgåelige, og som bør indføres, så at kigge på de samlede byrder og se på, om der er nogle andre, som til gengæld er overflødige, og som vi med god ret kunne fjerne, fordi de ikke længere tjener et formål, eller fordi de er udformet på en dum måde, så vi kunne lave det klogere. Hvorfor vil man i den nye regering ikke videreføre ambitionen om på byrdefronten at gøre det bedre at drive virksomhed i Danmark? Hvad er den fornuftige forklaring på det?

Med hensyn til skatter og afgifter har den her regering allerede vedtaget skatte- og afgiftsforhøjelser, der cirka andrager 11 mia. kr. – de 9 mia. kr. blev indført, før man gik i gang med at lave Arnepensionen, og så kom der så 2,2 mia. kr. ekstra til med Arnepensionen. Det udrulles i disse år og i de kommende år, og derfor er vores forslag, at man fra 2021 til 2023 skal lade være med at hæve nogen skatter og afgifter. Man skal hverken indføre nye skatter og afgifter eller hæve de skatter og afgifter, som man allerede har aftalt at man vil hæve. Det koster nogle penge for statskassen, det er korrekt, men til gengæld bliver samfundet rigere.

Kl. 14:21

Det er jo den store, store sygdom, der er i det her Folketing, nemlig at man hele tiden bare kigger på statskassen i stedet for at kigge på samfundskassen. Samfundskassen er jo os alle sammen. Det er jo lønmodtagere, det er arbejdsgivere, det er virksomhedsejere, det er folk, der går på arbejde, og det er forbrugere. Samfundet er os alle. Statskassen er kun de 179, der sidder herinde i Folketinget, dem, der er ansat i staten, og dem, der modtager penge fra staten. Det er

meget enøjet hele tiden kun at have blik for statskassen, men ikke have blik for samfundskassen. Men vi ser med mange af de skatter og afgifter, også mange af dem, der indføres for øjeblikket, at den skade, det gør på samfundsökonomien, er meget større end den lille fordel, det er for statskassen at have nogle flere penge, fordi man ødelægger aktivitet undervejs.

Vi synes, at det at indføre ekstra byrder og ekstra skatter og afgifter i en situation, hvor erhvervslivet er ramt af de økonomiske konsekvenser af coronaepidemien, er som en boksehandske mod et blåt øje. Derfor har vi fremsat det her forslag, for vi vil gerne sikre, at man i hvert fald her i de her coronaår ikke indfører flere byrder og flere skatter og afgifter. Og det er det, der er intentionen bag det her. Og så kan regeringen snakke nok så meget om de mange, mange erstatningssummer, som den udbetaler til erhvervslivet, og som er midlertidige foranstaltninger, der skal dæmpe de negative virkninger af, at man forbyder folk at drive virksomhed i de her måneder, men det gør jo ingen som helst gavn på lang sigt. Det er bare et forsøg på med nogle erstatninger at sørge for, at konsekvenserne af de hårde coronarestriktioner afbødes.

Tak til de partier, som vil stemme for forslaget her, og også til de partier, der har vist imødekommenhed. Vi må nok se frem til, at der skal et regeringsskifte til i Danmark, hvis vi for alvor vil noget på den her front, men det vil vi også arbejde for.

Kl. 14:23

#### **Første næstformand (Karen Ellemann):**

Tak til ordføreren for forslagsstillerne. Der er ingen korte bemærkninger til ordføreren.

Da der ikke er flere, der har bedt om ordet, er forhandlingen sluttet.

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Skatteudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget.

Det er vedtaget.

Kl. 14:23

#### **Meddelelser fra formanden**

#### **Første næstformand (Karen Ellemann):**

Så er der ikke mere at foretage i dette møde.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 22. januar 2021, kl. 10.00.

Jeg henviser til den dagsorden, som fremgår af Folketingets hjemmeside.

Mødet er hævet. (Kl. 14:23).