FINANSIERING AF OMSTILLING AF TRANSPORTEN

Overblik
Transportområdet er det område i klimaplanen, der har størst økonomisk volumen. Det skyldes, at især bilisme drevet af fossile brændsler er pålagt en række afgifter, der samlet udgør et meget stort milliardbeløb. Indtægterne fra bilrelaterede afgifter udgjorde i 2017 knap 50 mia. kr.[1] Derfor har økonomien i transportdelen også haft vores særlige bevågenhed.

Den store indtægt til staten fra afgifterne skabt et paradoks: På den ene side vil vi gerne gøre vores transport mere grøn. På den anden side er det forbundet med et meget stort provenutab for statskassen.

Derudover kræver det meget omfattende investeringer at få igangsat omstillingen af transportsektoren. Det gælder især investeringer, der skal hjælpe elbilerne mere på vej, samt investeringer i den kollektive transport. Det samlede billede er således, at vi både står over for store tab af indtægter og store udgifter, hvis vi vil væk fra den sorte og CO2-udledende transport til fordel for grøn transport.

Derfor har Enhedslistens plan for en grøn omstilling af transporten et stort økonomisk omfang. Samlet er udgifterne i perioden 2020-2030 på 191,4 mia. kr., men Enhedslisten har sikret finansiering for i alt 197,8 mia. kr. i samme periode.

Det er helt afgørende at slå fast, at Enhedslisten ønsker, at den grønne klimaplan går op økonomisk – ikke at den skal bruges til give flere penge i statskassen. Finansieringen bruges udelukkende til grøn omstilling og til at dække afgiftstab. Enhedslistens overfinansiering med 6,4 mia. kr. svarer til 3,2 pct. af de samlede indtægter. Disse penge kan disponeres, hvis forudsætninger ændrer sig.

Omstillingen af transporten kan i grove træk deles op i to perioder. Den første er 2020-2025. Her investeres i indfasning af elbiler og derfor er der år for år betragtelige underskud i transportplanen. Akkumuleret over perioden er underskuddet på 41,9 mia. kr.

I den næste delperiode fra 2026-2030 er der derimod betragtelige overskud grundet udfasning af en del af støtten til elbiler og indfasning af vejbenyttelsesafgift, som akkumuleret når op på 48,3 mia. kr. Dermed er planen for perioden 2020-2030 samlet set fuldt finansieret med en lille overfinansiering. At man i enkelte finansår kører med underskud er ikke et særsyn. Det så man f.eks. med Finanslov 2012, den såkaldte "kickstart", der også var underfinansieret i finansåret[2]. Inden for en kort årrække vil billedet ændre sig, så planen bliver massivt overfinansieret fra 2026-2030.

Det samlede overblik over den overordnede økonomi ses i tabellen nedenfor:

Økonomisk virkning i perioden (mia. kr.)	
Akkumuleret underskud 2020-2025	-41,9
Akkumuleret overskud 2026-2030	48,3
Balance 2020-2030	**6,4**

Hvor sikre er Enhedslistens beregninger?
Det er meget vanskeligt at estimere økonomien præcist, når man foretager så massiv en omstilling af transportområdet og opererer med så store tal, som Enhedslisten gør i denne plan. En lang række af vores tiltag er helt nye, og derfor er det svært at vurdere, hvordan de vil få borgernes

[1] Svar fra Skatteministeren – https://www.ft.dk/samling/20181/almdel/sau/spm/37/svar/1525923/1963104.pdf
[2] https://www.fm.dk/nyheder/pressemeddelelser/2011/11/20111120-aftale-om-finansloven-for-2012

adfærd til at ændre sig. Jo længere frem i tiden, vi kommer, desto større vil usikkerheden tillige være. Da vores plan opererer med beregninger til og med 2030, vil de senere år naturligvis også være præget af større usikkerhed.

Enhedslisten er ydmyge omkring, at der er stor usikkerhed forbundet med at estimere provenuvirkningen af de præsenterede tiltag. Omvendt mener vi ikke, det er en mulighed at undlade at forsøge at skitsere økonomien i fremtidens transportsektor, som regeringen f.eks. har gjort det med deres klimaplan.

Enhedslisten har i stedet valgt at tage udfordringen op, selvom vi erkender, at vi kan ramme forkert. Vi synes dog, befolkningen har krav på at se, hvordan man potentielt kan håndtere økonomien i en grøn omstilling af transportsektoren, selv med den usikkerhed, der nødvendigvis må være.
For at gøre vores beregninger så solide som overhovedet muligt har vi samarbejdet med EA Energianalyse om en række beregninger vedrørende den generelle udvikling i bilparken frem mod 2030 på baggrund af de tiltag, Enhedslisten foreslår. Det kan man læse mere om i notatet 'Omstilling fra diesel- og benzinbiler til elbiler'.

Hvilken periode dækker vi, og hvordan ser økonomien ud efter 2030?
Enhedslisten har lavet et samlet, finansielt overblik for transportområdet 2020–2030 med en opgørelse over indtægter og udgifter hvert enkelt år. Det er nødvendigt for at give et overblik over de mange tiltag og de forskellige finanspolitiske virkninger i de forskellige år. Som nævnt er der f.eks. store forskelle på perioderne 2020–2025 og 2026–2030. Det gælder dog kun transportområdet. For den øvrige plan opgør vi derfor kun provenuvirkningen i udvalgte år.

Som sagt er Enhedslistens plan, trods store årlige udsving over den samlede periode, finansielt i balance. Økonomien efter 2030 kan vi ikke beskrive indgående. Det er for vanskeligt at regne så mange år frem i tiden. Dog gør forbuddet mod nye dieselbiler fra 2022 og nye benzinbiler fra 2025, at fossilt drevne biler langsomt forsvinder, så vi ved udgangen af 2030'erne nærmer os en bilpark med 100 pct. elbiler. Dette vil betyde stadigt større tab for statskassen i form af registreringsafgift, ejerafgift og brændstofafgifter. I vores sidste regneår 2030 har vi en overfinansiering på 10,1 mia. kr. De umiddelbart følgende år må antages også at være overfinansierede, men i stadig mindre grad. Hvornår overskud evt. bliver til underskud, er usikkert. Skulle det ske, er der to oplagte håndtag at trække i, der kan sikre en fortsat holdbar finanspolitisk situation: Man kan skrue op for registreringsafgifterne for elbiler eller sætte taksterne på vejbenyttelsesafgift op. De to ting kan også kombineres.

Hvilke tal har vi anvendt som input?
Enhedslistens plan bygger primært på officielle datakilder, og især svar fra Skatteministeriet har været centrale for vores vurdering af de økonomiske virkninger. Enhedslisten har dog i flere tilfælde måttet viderebearbejde de svar, vi har modtaget fra Skatteministeriet. Det beskrives nedenfor under de enkelte tiltag.

Enhedslisten har traditionelt set bort fra dynamiske adfærdsvirkninger, da de typisk er ganske usikre og hviler på et tyndt empirisk grundlag[3]. I relation til transportområdet er vi dog af den opfattelse, at vi faktisk har behov for at medtage adfærd i et vist omfang. Det er jo netop borgernes adfærd, vi søger at påvirke ved at ændre f.eks. afgifter. Derfor medtager vi i klimaplanen vurderinger af forskellige tiltag inklusiv adfærd, men kun den rene forbrugeradfærd. Adfærd, der omhandler arbejdsudbud – altså de problematiske antagelser, de økonomiske ministerier har om en positiv sammenhæng mellem lavere skatter og afgifter og så arbejdsudbuddet – er udeladt.

[3] Se evt. Enhedslistens rapport "Den politiske regnemaskine" – https://enhedslisten.dk/den-politiske-regnemaskine

Strukturen i det følgende
Følgende er organiseret ud fra tre hovedgrupper: *strukturelle tab af afgifter, permanente udgifter til at styrke den kollektive trafik* og *midlertidige udgifter til investeringer i den grønne omstilling.* Derudover er der tiltag, der ikke skal finansiere den grønne omstilling, men som udelukkende har adfærdsregulerende sigte. Det gælder afgifter på flyrejser og øgede brændstofafgifter. Afgiften på flyrejser bliver beskrevet indgående i notatet 'Indførelse af flyafgifter' og berøres ikke her, mens vi til gengæld ser nærmere på vores forslag om at øge afgifterne på benzin og diesel. De penge, vi får ind i øgede brændstofafgifter og i flyafgifter, bliver tilbageført på en socialt retfærdig måde gennem en højere grøn check til lav- og mellemindkomster. Om modellen for tilbageførelse via grøn check se notatet 'Principper for tilbageførsel via den grønne check'.

Ud over de rent økonomiske forhold vedrørende indtægter og udgifter vil der også blive gjort rede for evt. metodiske valg, antagelser og forbehold, som har været centrale ved udregning og viderebearbejdning af de officielle tal, vi har anvendt. Derudover vil der blive henvist til anvendte kilder. Afsnittene bliver rundet af med en mindre tabel for økonomien i hvert delområde i tre udvalgte år 2021, 2025 & 2030. Den samlede tabel for økonomien i alle år, for alle tiltag, er placeret sidst i dette notat.

Strukturelle tab af afgifter
Danmark har en relativt hård beskatning af den fossilt drevne transport. Det, mener Enhedslisten, i udgangspunktet er fornuftigt, da bilisme forurener, skaber trængsel, støjgener og en lang række andre problemer. Beskatningen af bilisme og den fossile transport medfører et betragteligt provenu, der gradvist vil blive eroderet, når vi omstiller til grøn transport. Det skyldes især to ting: For det første vil man selv ved fuld indfasning af elbiler i registreringsafgiften få langt færre penge ind, da elbiler yder så relativt flot ift. brændstoføkonomi. Det medfører et meget stort fradrag for god benzinøkonomi, der samlet nedsætter registreringsafgiftsprovenuet betragteligt.

Enhedslisten er af den holdning, at det er rimeligt, at man i udgangspunktet ikke skal beskatte elbiler så hårdt, som man beskatter benzin- og dieselbiler, da de ikke medfører samme klimabelastning. Det betyder dog også, at der er en manko rent økonomisk, der skal samles op over de kommende år. Dernæst mister man også store indtægter fra brændstofafgifterne. Det skyldes, at elbiler betaler mindre i afgift på el, end benzin- og dieselbiler betaler i afgifter på benzin og diesel. Slutteligt vil stort set alle elbiler betale den laveste sats for ejerafgiften, hvorved dette provenu også vil falde. På den måde mister statskassen fra 2020-2030 samlet 116 mia. kr.

Tab af registreringsafgift
Enhedslistens model for at håndtere elbilers registreringsafgifter er, at vi i 2020 vil indfase elbiler fuldt i registreringsafgiften. Samtidigt vil vi fastholde batterifradraget, der er på 1.700 kr. pr. kWh batteriet yder, op til en grænse i batteristørrelse på 45 kWh. Ydermere vil vi, som Klimarådet foreslår, fjerne minimumssatsen i registreringsafgiften på 20.000 kr. for elbiler.[4]

Det skyldes, at vi ikke specifikt ønsker at skattebegunstige store luksuriøse Tesla-elbiler. Med vores model kommer en Tesla til at betale 689.600 kr. i registreringsafgift. Til gengæld sikrer vores model, at mindre elbiler som f.eks. Volkswagen e-Up og Nissan Leaf ikke betaler registreringsafgift[5]. Dermed understøtter vi en både grøn og socialt afbalanceret model til at fremme elbiler. Vi indfaser dog fra 2026-2030 minimumssatsen og udfaser tilsvarende batterifradraget. Dog gør vi fjernelsen af minimumssatsen permanent for mikrobiler, så de stadig vil blive særligt tilgodeset. Det gør vi, da de mindre biler er mindre miljøbelastende i produktionen og da prisfremskrivningen forudser et mere markant prisfald for de større elbiler end for mikrobilerne.

[4] https://www.klimaraadet.dk/da/analyser/flere-elbiler-paa-vejene
[5] https://www.ft.dk/samling/20181/almdel/sau/spm/43/svar/1531812/1972307.pdf

Samlet set vil der, i takt med omstillingen til elbiler, være tale om et meget betragteligt tab i registreringsafgift. Enhedslisten har spurgt Skatteministeriet, hvordan mindreprovenuet ser ud, såfremt vi når 1 mio. elbiler. Ifølge Skatteministeriet vil man have et mindreprovenu på i alt 48 mia. kr. Her har Skatteministeriet antaget, at man opnår antallet inden for en periode på 15 år[6]. Det skyldes primært fortrængning af benzin/dieselbiler, som betaler mere i registreringsafgift. Det er derimod ikke Enhedslistens forslag om at fastholde batterifradrag og fjernelse af minimumssatsen, der skaber mindreprovenuet, hvilket også fremgår af svar fra Skatteministeriet[7].

Udgiften er vurderet med udgangspunkt i antallet af elbiler, som formodes at fortrænge benzinbiler med en værdi på 230.000 kr. inkl. moms og afgift. Det er et akkumuleret provenu, hvor Skatteministeriet indfaser 1 mio. elbiler i løbet af 15 år. Samlet er denne udgift altså 48 mia. kr. Enhedslistens politik medfører en markant forøgelse af antallet af elbiler. Ifølge den fremskrivning, vi har lavet i samarbejde med EA Energianalyse, har vi i 2030 en elbilpark på ca. 1,26 mio. elbiler. Der ville dog også uden Enhedslistens forslag være kommet en del flere elbiler til. Ifølge Energistyrelsens basisfremskrivning vil der i 2030 være knap 140.000 elbiler. De udgør 11,1 pct. af den samlede elbilpopulation og trækkes fra udgiften ved Enhedslistens forslag. Det reducerer den akkumulerede udgift til 42,7 mia. kr.

Hvor Skatteministeriet indfaser elbilerne over 15 år, har Enhedslisten kun en periode på 10 år, hvorfor vi deler den akkumulerede udgift med 10 år. Dette giver en årlig udgift på 4,3 mia. kr. Vi skal gange dette tal med en faktor, da der er mere end 1 mio. elbiler. Samlet er der 1,26 mio. elbiler. Derudover er der en lille population af hybridbiler, som vi beregningsteknisk medtager som elbiler, selvom man må formode, at hybridbiler betaler mere i registreringsafgift. De lægges dermed til antallet af elbiler, fordi vi må antage, at hybridbilernes brændstoføkonomi er så god, at de med årene kommer til at betale meget lidt i registreringsafgift. Inklusiv hybridbiler når vi 1,44 mio. elbiler[8].

Vi ganger således provenuet med en faktor 1,44, og opnår dermed et samlet årlig provenutab i registreringsafgift på 6,1 mia. kr. Dette tal er et gennemsnitligt tal, der er bogført for hvert år. I praksis vil mindreprovenuet være markant mindre i 2020-2025 og langt større i 2026 og frem. Det har på baggrund af de oplysninger, vi har fået fra Skatteministeriet, ikke været muligt at lave en helt detaljeret årlig beregning. Derfor bogføres udgiften ligeligt over alle årene.

Tab af brændstofafgifter

På samme måde som ved registreringsafgiften, har Skatteministeriet udregnet et akkumuleret mindreprovenu i brændstofafgifter ved 1 mio. elbiler over 15 år. Ifølge Skatteministeriet er det akkumulerede mindreprovenu 27 mia. kr.[9] Dette beløb skyldes, at elbiler betaler mindre i elafgift, end benzin- og dieselbiler betaler i brændstofafgifter. Skatteministeriet har opgjort differencen på baggrund af en bil, der kører 13.000 km om året. Dernæst har man anvendt den aktuelle afgiftssats for elafgiften på 88,4 øre som udgangspunkt for beregningen. Resultatet er, at en elbil betaler 2.700 kr. årligt i elafgift inkl. moms. Til sammenligning vil en benzinbil betale 5.000 kr. årligt i brændstofafgifter. Det er denne difference, som konstituerer mindreprovenuet.

I lighed med registreringsafgiften har vi fratrukket 11,1 pct. af udgiften fra de elbiler, der ifølge basisfremskrivningen alligevel ville være kommet. Dermed falder udgiften til 24 mia. kr. På ti år er den årlige udgift 2,4 mia. kr. årligt. Herefter skal vi igen opregne med en faktor 1,44 for antallet af elbiler plus hybridbiler. Det øger den årlige udgift til 3,5 mia. kr., som er en gennemsnitlig årlig udgift, der påføres alle år 2020-2030, selvom der også her vil være mindre indtægtstab i starten af

[6] https://www.ft.dk/samling/20181/almdel/sau/spm/153/svar/1541816/1989751.pdf
[7] https://www.ft.dk/samling/20181/almdel/sau/spm/174/svar/1545567/1996874.pdf
[8] I de opgjorte reduktioner i transportsektoren tæller hybridbiler tværtimod som fossilbiler, da CO2-reduktionerne herfra er tvivlsomme
[9] https://www.ft.dk/samling/20181/almdel/sau/spm/172/svar/1545362/1996687.pdf

perioden og større tab efterfølgende.
En udfordring ved Skatteministeriets beregning er, at der tages udgangspunkt i den aktuelle sats for elafgiften på 88,4 øre pr. kWh. Et resultat af den seneste energiaftale betyder dog, at der sker en gradvis lempelse af elafgiften frem mod 2025[10]. Derudover er der en særligt lav sats for erhvervsmæssig opladning, hvor satsen kun er 0,4 øre pr. kWh. Denne foreslår Enhedslisten at fortsætte med frem til og med 2025.

Derfor er mindreprovenuet fra Skatteministeriet højst sandsynligt undervurderet både på grund af den særligt lave sats for erhvervsmæssig opladning og på grund af den generelle nedsættelse af afgiftssatsen de kommende år. Vi har forsøgt at tage højde for dette ved at justere tabet op. Det er gjort ved at udregne antallet af kWh på baggrund af Skatteministeriets eksempel. Det er nødvendigt for at kunne udregne provenuer ved andre afgiftssatser, da det er antallet af kWh, man betaler afgift af. Afgiftsindtægten for elbilen på 2.700 kr. divideres således med 88,4 øre i afgiftssats ganget med 1,25 (for at inkludere moms). Det resulterer i 2.443 kWh pr. år. Det har vi anvendt som konstant i de efterfølgende beregninger.

Vi udregner i første trin den samlede afgiftsbetaling ved 2.443 kWh ganget med den gældende afgiftssats og slutteligt ganget med 1,25 for at inkludere moms. Det ganges på afgiftssatsen, som kan være a) 0,4 øre hvis man oplader på sin arbejdsplads eller b) 88,4 øre 2019-2022, 85,3 øre 2023, 84,3 øre i 2024 og 78,2 øre i 2025 og frem[11]. For at håndtere forskellene har vi lavet en grov antagelse om, at man i 2020 vil have en 50/50 fordeling mellem opladning på arbejde (0,4 øre pr. kWh) og i privaten (88,4-78,2 øre pr. kWh), som skaleres lineært ned, så fordelingen er 8/92 i 2025, da vi antager, at stadigt mere opladning vil ske i privaten. Når vi har udregnet provenuet, tager vi det som en andel af et hypotetisk provenu, hvor man betalte de 88,4 øre, som Skatteministeriet lagde til grund i sin provenuvurdering.

Dermed kan vi justere for, at afgiftssatsen fremadrettet vil være for høj i det svar, vi har fået fra Skatteministeriet. Vi ganger dette på antallet af elbiler i den fremskrivning, vi har fået lavet af EA Energianalyse, fratrukket antallet af elbiler i basisfremskrivningen, eftersom de biler alligevel ville være kommet.

Slutteligt laves der to justeringer: Først tages mindreprovenuet som andel af det provenu, man havde fået, hvis man havde udregnet på baggrund af 88,4 øre. Dernæst skal man vægte antallet af elbiler i det konkrete år med antallet af elbiler i 2030, så mindreprovenuet justeres i forhold til, hvor stor andelen af elbiler i f.eks. 2022 udgør af den samlede volumen i 2030, der er grundlaget for det oprindelige provenu. Samlet set medfører denne omregning, at udgiften stiger fra 3,5 mia. kr. til 3,6 mia. kr. i 2023-2026, til 3,7 mia. kr. i 2027, til 3,8 mia. kr. i 2028-2029 og endeligt til 3,9 mia. kr. i 2030.

Tab af ejerafgift
Ejerafgiften eller den grønne ejerafgift er baseret på, hvor langt en bil kører på literen, og hvorvidt det er en benzin- eller dieselbil. Elbiler betaler på grund af deres gode brændstoføkonomi nærmest pr. definition det, der svarer til laveste sats for benzinbiler[12]. Jo flere elbiler, desto mindre provenu kommer i statskassen fra ejerafgiften. Også her har vi i lighed med registreringsafgiften og brændstofafgiften fået et akkumuleret mindreprovenu ved 1 mio. elbiler over en 15 årig periode. Dette akkumulerede mindreprovenu er på 6 mia. kr.[13] Og også her har vi omregnet provenuet således, at vi har trukket 11,1 pct. fra provenuet for de biler, basisfremskrivningen alligevel forudser i 2030. Dermed er mindreprovenuet nede på 5,3 mia. kr. Delt med ti år er udgiften ca. 500 mio. kr. årligt. Ganget med en faktor 1,44 for elbiler plus hybridbiler stiger det årlige mindreprovenu gennemsnitligt, til det når 800 mio. kr.

[10] https://efkm.dk/media/12222/energiaftale2018.pdf
[11] https://www.ft.dk/samling/20181/almdel/sau/spm/194/svar/1548593/2002427.pdf
[12] https://fdm.dk/alt-om-biler/dine-rettigheder/boder-afgifter/ejerafgift-2019
[13] https://www.ft.dk/samling/20181/almdel/sau/spm/172/svar/1545362/1996687.pdf

Finansiering af det strukturelle afgiftstab
Det strukturelle afgiftstab medfører i årene 2020–2025 relativt store årlige underskud. Det skyldes, at de oplyste tal fra Skatteministeriet på afgiftstabet, er akkumulerede tal over en årrække. Derfor har vi udregnet gennemsnitlige årlige udgifter. I praksis vil afgiftstabet være mindre end opgjort i de første år, voksende frem mod 2030. Det er dog primært en bogføringsmæssig øvelse. Det samlede tab skal finansieres uanset hvad, og derfor har vi valgt at sprede den ligeligt ud over samtlige år i perioden.

De store underskud fra 2020–2025 opvejes af, at vi fra og med 2026 indfører vejbenyttelsesafgift, som fremadrettet samler denne regning op. På det lange sigte er det således vejbenyttelsesafgift, der med en årlig indtægt i omegnen af 18 mia. kr. sikrer den finanspolitiske holdbarhed, når det historiske afgiftsgrundlag ændres. Derved er transporttiltagene økonomisk i balance set over hele perioden.

Desuden vil overfinansiering fra vores finansiering af permanente udgifter til kollektiv trafik være med til at sikre finanspolitisk holdbarhed over perioden. Mere om det nedenfor.

Indføring af vejbenyttelsesafgift
For at kunne dække de tocifrede milliardtab fra registreringsafgift, brændstofafgift mv., er der brug for indtægtskilder med et stort finansieringspotentiale. Enhedslisten foreslår national vejbenyttelsesafgift som løsningen på udfordringen. Vejbenyttelsesafgift fjerner ikke beskatningen ved at være bilejer, men flytter beskatningen fra køb og ejerskab til brug af bilen. Ved vejbenyttelsesafgift er der tale om, at bilejerne fortsat betaler regningen, hvilket forekommer os mere rimeligt end at dække tabet fra bilafgifter gennem f.eks. forhøjelser af indkomstskatterne eller ved at finde pengene på massive velfærdsbesparelser. Enhedslisten har i udviklingen af et takstsystem for vejbenyttelsesafgift søgt at tilvejebringe et provenu i omegnen 15–20 mia. kr. samtidigt med, at vi gerne vil overholde følgende hovedprincipper: Det skal være dyrere at køre i tætbefolkede og tæt trafikerede områder end ude på landet, og så skal det være dyrere i større biler end i små.

Enhedslistens takster for vejbenyttelsesafgift på baggrund af nuværende kørselsmønstre – kr. pr. km.

Model	Motorvej	Bykørsel	Landeveje	Vægtet[14]
Personbil	0,25	1,0	0,10	0,32
Varebil	0,5	1,25	0,25	0,51
Lastbiler	0,8	1,75	1,0	0,9

Som det fremgår af de valgte takster, er det markant dyrere at køre i byen end på landeveje. Det finder vi helt rimeligt, da bykørsel medfører større gener for beboere og mere trængsel, ligesom der også for personbiler er et klart alternativ i cyklisme og den kollektive trafik, som Enhedslisten vil udbygge og gøre billigere (se nedenfor). Derudover vil taksterne stige for biltyper, der er større og derfor fylder mere. Samlet set vil ovenstående model tilvejebringe mellem 20–22 mia. kr. i årene 2026–2030.

For vores vurdering af provenuet har vi brugt en vægtet takst. Det er den gennemsnitlige betaling for hver biltype, når man har vægtet for, hvor meget f.eks. personbiler kører på landevej, by og motorvej. Denne er udviklet i samarbejde med EA Energianalyse. Vægtningen i ovenstående er dog lavet på baggrund af de nuværende kørselsmønstre.
Da vi ikke tidligere har haft vejbenyttelsesafgift i Danmark, er det svært at vide, hvordan

[14] Den anvendte vægt er udregnet for Enhedslisten af EA Energianalyse på baggrund af vejdirektoratets data for det samlede trafikarbejde i 2016.

kørselsmønstrene vil ændre sig. Udenlandske erfaringer findes, men der er ikke tale om præcis samme model, som Enhedslisten foreslår. Vi må dog antage, at der sker en vis omdirigering af trafikken væk fra by og over mod især landevej, fordi det er væsentligt billigere. Derfor har vi antaget, at vi for både personbil, varebil og lastbil skal justere således, at 15 pct. af den samlede kørsel flyttes fra byerne til landevejene. Når dette sker, vil vores provenu falde. Således vil vejbenyttelsesafgiften give en indtægt på ca. 19-20 mia. kr. Dette er et usikkert skøn, men efter vores vurdering mere retvisende. Nedenfor kan de justerede vægte ses i tabellen.

Enhedslistens takster for vejbenyttelsesafgift på baggrund af justerede kørselsmønstre – kr. pr. km.

Model	Motorvej	Bykørsel	Landeveje	Vægtet[15]
Personbil	0,25	1,0	0,10	0,29
Varebil	0,5	1,25	0,25	0,49
Lastbiler	0,8	1,75	1,0	0,89

Grunden til, at Enhedslisten først indfører vejbenyttelsesafgift i 2026, er, at det kommer i forlængelse af det generelle forbud mod indregistrering af nye benzinbiler fra udgangen af 2025. De elbiler, der efterfølgende vil blive indregistreret, vil have en meget begrænset registreringsafgift, så udviklingen vil især tage fart herefter. Derudover vil vi gerne undgå, at folk oplever at blive dobbeltbeskattet med vores model. Indførte vi allerede i 2020 vejbenyttelsesafgift, ville relativt mange, der netop har købt en ny benzin- eller dieselbil, både betale fuld registreringsafgift og vejbenyttelsesafgift. Når vi allerede nu varsler, at vejbenyttelsesafgift vil blive indført i 2026, har befolkningen en rum tid til at begrænse eller helt undgå at blive dobbeltbeskattet ved at vælge en elbil med begrænset eller ingen registreringsafgift.

Samlet set vil den udgift, der påføres ved vejbenyttelsesafgift, først efter mange år svare til den besparelse, man har fået i registreringsafgift, hvis man køber en elbil. Oftest vil et skifte fra registreringsafgift til vejbenyttelsesafgift faktisk gøre den typiske familiebil billigere i 2030, end man antager i basisfremskrivningen, såfremt man køber en familie-elbil. Mere om dette i notatet 'Omstilling fra diesel- og benzinbiler til elbiler'.

Endeligt skal vi fratrække de driftsmæssige omkostninger, der er forbundet med at drive vejbenyttelsesafgift. På baggrund af opgørelser fra DTU-transport har vi fået et bud på, hvad disse omkostninger vil være[16]. De antages at være baseret på et GPS-system, som allerede er under udvikling, og som vi antager er på plads inden for de nærmeste år[17]. Vi har på baggrund af de estimater, DTU-transport regnede sig frem til i 2013, fremskrevet udgifterne til 2019-priser, som vi vil lægge til grund for vores vurdering af den årligt udgift. Den bliver i 2019-priser knap 1,8 mia. kr. Det trækker vi fra vores vejbenyttelsesafgift-provenu, som nu er ca. 18 mia. kr. om året. Derfor fremgår det ikke som en separat udgift i de senere tabeller.

Udgifterne til selve igangsættelsen af vejbenyttelsesafgift er midlertidige og vil derfor blive behandlet i afsnittet om midlertidige udgifter.

I dag findes der en vejbenyttelsesafgift for lastbiler med en tilladt totalvægt på 12 tons eller derover. Afgiften er differentieret mellem udstødningsklasser og antal aksler. Afgiften er faste takster og ikke afhængig af antal kørte km. Provenuet er i 2019 opgjort til ca. 500 mio. kr. og dermed

[15] Den anvendte vægt er udregnet for Enhedslisten af EA Energianalyse på baggrund af vejdirektoratets data for det samlede trafikarbejde i 2016. Her er 15 pct. af kørte km flyttet fra by til landevej.

[16] https://ens.dk/sites/ens.dk/files/Analyser/3_kilometerbaseret_vejbenyttelsesafgift_for_person-_og_varebiler_og_motorcykler.pdf

[17] Norge er allerede i gang med at se på indførsel af GPS-baseret vejbenyttelsesafgift. https://ing.dk/artikel/norske-politikere-tager-varmt-imod-gps-baseret-vejbenyttelsesafgift-223188

en meget lille del af det provenu, der vurderes at komme i statskassen ved indførsel af vejbenyttelsesafgift som her foreslået.

Vi har ikke mulighed for at estimere indtægten fra den eksisterende vejbenyttelsesafgift i 2026 på baggrund af de tilgængelige oplysninger. Det er dog afgørende, at de relevante lastbiler ikke dobbeltbeskattes. Derfor vil Enhedslisten finde en fuldt finansieret løsning før indførsel af vejbenyttelsesafgift. Det skal her nævnes, at den samlede plan for omstillingen af transportsektoren i perioden 2020-2030 er overfinansieret med 6,4 mia. kr., hvorfor denne udgift bør kunne indeholdes inden for planens samlede økonomiske ramme.

Oversigt over økonomien i udvalgte år – strukturelle tab af afgifter og finansiering

Provenu (mia. kr.)	**2021**	**2025**	**2030**
Udgifter			
Tab af registreringsafgift	6,1	6,1	6,1
Tab af brændstofafgifter	3,5	3,6	3,9
Tab af ejerafgift	0,8	0,8	0,8
I alt	*10,4*	*10,5*	*10,8*
Indtægter			
Vejbenyttelsesafgift – fratrukket driftsomkostninger	0,0	0,0	18,4
Forskel ml. udgifter og indtægter	-10,4	-10,5	7,6

Permanente udgifter til at styrke kollektiv trafik
Den kollektive trafik er en væsentlig del af den grønne omstilling af transportsektoren. Men alt for længe har befolkningen været vidne til milliardstore besparelser på DSB og stigende billetpriser i busser, metro og tog. Det vil Enhedslisten gøre op med. Det skal være markant billigere at tage kollektiv trafik, og den kollektive trafik skal styrkes og udbygges. Enhedslisten laver ud over de permanente tiltag også en række midlertidige investeringer, som behandles i et separat afsnit.

30 pct. billigere billetpriser i den kollektive trafik
Enhedslisten vil gøre det langt billigere at benytte den kollektive trafik. Derfor vil vi nedsætte billetpriserne i hele den kollektive trafik med 30 pct. Enhedslisten har spurgt Transportministeren, hvad dette ville koste. For at kunne besvare spørgsmålet har ministeriet indhentet svar fra DTU. Svaret viser, at udgiften vil være på 1,3 mia. kr. med den usikkerhed, der knytter sig hertil[18]. Det umiddelbare mindreprovenu i tabte billetindtægter vil være på ca. 2,9 mia. kr. Fra dette mindreprovenu skal dog trækkes det mekaniske tilbageløb. Tilbageløb omhandler det forhold, at når man øger den disponible indkomst hos borgerne, vil en del af den mindre udgift, staten har herved, komme tilbage i statskassen, da en del af den øgede indkomst vil blive brugt på forbrug belagt med afgifter, moms etc. Der regnes i Finansministeriet med et tilbageløb på 24,5 pct. som standard. Det er også det niveau, vi ser i DTU's beregning. Efter tilbageløb er udgiften ved den foreslåede sænkelse af priserne i den kollektive trafik således reduceret til 2,2 mia. kr.

Herefter kommer adfærdseffekterne, der relaterer sig til, hvorvidt flere så vil benytte den offentlige trafik og derigennem øge indtægterne. DTU udregner, at man ved 30 pct. lavere billetpriser vil få en øget efterspørgsel målt i personkilometer på 28,6 pct. Det er udregnet på baggrund af Landstrafikmodellen. DTU bemærker, at der højest sandsynligt vil gå nogle år, før det fulde gennemslag af adfærdsændringen vil slå igennem. Ikke desto mindre vurderer DTU, at man vil opnå

[18] https://www.ft.dk/samling/20161/almdel/tru/spm/473/svar/1420656/1781434.pdf

en merindtægt på øget passagertilstrømning svarende til 900 mio. kr. Dermed er den samlede udgift nede på 1,3 mia. kr.

Enhedslisten har bogført denne udgift fra år 1, selvom DTU påpeger, at der kan gå lidt tid, før vi når den fulde adfærdsændring. Dette skyldes, at DTU ikke opgiver kortsigtede provenuvurderinger, hvormed vi ikke kan give et bedre estimat end de 1,3 mia. kr. Det skal dog her nævnes, at Enhedslisten har overfinansieret både finansieringen af styrkelsen af den kollektive trafik såvel som af den samlede klimaplan, så vi kan lukke eventuelle huller i de første år, hvis adfærdsvirkningen bliver mindre end 900 mio. kr.

DTU påpeger, at deres beregning ikke medtager de øgede udgifter, der må være forbundet med at skulle kapere en øget tilstrømning af passagerer. Denne udfordring skal Enhedslisten derfor også adressere.

Øgede investeringer i kollektiv trafik
Når Enhedslisten sænker billetpriserne, øges tilstrømningen, hvilket DTU også påpeger. For ikke at skabe en situation med overfyldte busser og toge investerer vi derfor massivt i at øge kapaciteten i den kollektive trafik. Enhedslisten tilfører den kollektive trafik 1 mia. kr. om året. Dette skal bruges til at købe flere busser og togvogne, hyre flere ansatte til at varetage den øgede efterspørgsel osv. Enhedslisten vil gøre denne tilførsel permanent, fordi vi ønsker, at stadigt flere mennesker skal anvende den kollektive trafik. Derfor skal den kollektive trafik være et kvalitetsprodukt og løbende forbedres og udbygges.

Finansiering af permanente udgifter til at styrke kollektiv trafik
Samlet er den årlige udgift til de permanente udgifter i kollektive trafik 2,3 mia. kr. Enhedslisten har sikret en solid overfinansiering. I perioden 2020-2025 er overfinansieringen på ca. 4-5,5 mia. kr. årligt. Denne store overfinansiering kan dække evt. mindre adfærd, som ifølge DTU er sandsynlig i de første år. Samlet set er der 2,5 mia. kr. i overskud i klimaplanen, som kan dække et evt. hul. I årene 2026-2030 vil overfinansieringen være på 1,3 mia. kr. årligt, som også vil tilgå den samlede holdbarhed af klimaplanen. Enhedslistens finansieringskilder er dels en stigning i registreringsafgiften for benzin- og dieselbiler, dels en opstramning af virksomhedernes skattevilkår gennem lukning af to fradragsmuligheder, der samlet styrker vores skattebase.

Øgede registreringsafgifter for benzin- og dieselbiler
De borgerlige partier har gentagne gange lempet registreringsafgiften. Det er den forkerte vej at gå, fordi det giver os flere og særligt større biler på vejene. Følgende lempelser er sket de seneste år:

- Finanslov 2016 – Den lave sats på registreringsafgiften sættes ned fra 105 pct. til 85 pct. Den høje sats sættes ned fra 180 pct. til 150 pct.
- Finanslov 2017 – Skalaknækket for hvornår man går fra lav til høj sats hæves fra 84.600 kr. til 106.600 kr.
- Stor aftale om bilbeskatning 2017 – En lang række tiltag, men mest centralt: Skalaknækket hæves yderligere fra 106.600 kr. til 185.000 kr. (2017-niveau) eller 193.400 kr. (2019-niveau). Det koster i sig selv flere milliarder. En stor del af aftalen, men ikke det hele, bliver finansieret af opstramninger. F.eks. hæves grænsen for, hvornår man kan få fradrag for god benzinøkonomi, ligesom fradrag for bl.a. ABS-bremser fjernes.

Vi vil bringe bilbeskatningen tilbage på niveau med, hvad den var, før de borgerlige partier påbegyndte de mange lempelser i registreringsafgiften. Det vil sige tilbage til niveauet før Finanslov 2016. Grundet de mange stramninger, der delvist finansierede den store omlægning i 2017, kan man ikke blot skrue satser og skalaknæk tilbage til før 2016 uden de facto at beskatte endnu hårdere, end man gjorde i 2016. Derfor rulles lempelserne blot tilbage.

Vores forslag er derfor:

- Den lave sats hæves igen til 105 pct.
- Den høje sats hæves igen til 180 pct.
- Skalaknækket placeres på 140.000 kr.

Grunden til, at skalaknækket ikke sættes helt ned til 84.600 kr., er, at vi ønsker at ramme cirka samme beskatningsniveau som før Finansloven 2016. Adspurgt svarer Skatteministeriet, at hvis vi skal tage højde for stramninger i 2017-aftalen, så skal knækket ligge på 140.000 kr.[19] En sådan model vil ifølge Skatteministeriet bibringe statskassen 2,3 mia. kr. årligt i 2019-niveau efter adfærd, men eksklusiv de tvivlsomme arbejdsudbudseffekter.

En udfordring er dog, at vi på grund af vores øvrige tiltag i den grønne plan i årene frem til og med 2025 vil mindske antallet af nyregistrerede benzin- og dieselbiler. Derfor har vi på baggrund af en modelkørsel lavet i samarbejde med EA Energianalyse fået estimeret udviklingen i antallet af nyregistrerede biler frem til og med 2030. Dette er lavet med udgangspunkt i Enhedslistens tiltag. Denne modelkørsel viser, at tallet vil falde frem mod 2025. Faldet vil blive forstærket af det foreslåede forbud mod nye dieselbiler i 2022. Efter 2025, hvor også nye benzinbiler vil blive forbudt, vil der slet ikke være flere indtægter fra registreringsafgiften på benzinbiler og dermed heller ikke længere et provenu fra dette forslag.

Enhedslisten har på baggrund af EA Energianalyses tal for nyregistreringer nedjusteret provenuet. Allerede i 2020 vil der være færre nyregistreringer end i 2019. Derfor vil provenuet i 2020, vores første år, være på 1,9 mia. kr. Tallet vil falde til 1,7 mia. kr. i 2021, 1,4 mia. kr. i 2022, 1 mia. kr. i 2023, 900 mio. kr. i 2024 og endeligt 700 mio. kr. i 2025. Herefter vil der som sagt ikke være et provenu fra forslaget.

Bedre skattebase
Virksomheder har en række muligheder for at nedbringe den effektive skattebetaling. De muligheder vil Enhedslisten fjerne. Dermed bliver den danske skattebase mere solid, mere retfærdig, og vi tilvejebringer finansiering til den grønne omstilling.

Enhedslisten vil foretage følgende ændringer i virksomhedernes skattebetaling:

- Enhedslisten vil genindføre den tidligere værnsregel, som blev ophævet i 2002. Den tilsagde, at virksomheder kun kan fremføre tidligere års underskud til modregning i den skattepligtige indkomst i højest fem år. Uden denne regel kan store virksomheder, der i år 1 har et meget stort underskud, i de efterfølgende mange år reelt slippe for at betale selskabsskat. Ifølge Skatteministeriet vil indførsel af en værnsregel på 5 år, alt efter valg af overgangsregler, på længere sigt kunne tilvejebringe 2,6 mia. kr. efter tilbageløb[20]. Enhedslisten anvender her provenuet efter tilbageløb, men før adfærd, fordi vi er meget skeptiske over for ministeriets anvendelse af dynamiske effekter ved lavere virksomhedsskatter i relation til antagelser om investeringer og arbejdsudbud. Enhedslisten vil lave en hård indfasning, som også omfatter nuværende underskud, hvorfor vi regner med dette provenu fra år 1.
- Enhedslisten vil stramme reglerne for rentefradragsbegrænsning for virksomhedernes gæld. Virksomheder med afdelinger i flere lande kan gennem optagelse af stor gæld i de danske selskaber undslå sig skattebetaling og hente et rentefradrag i Danmark. Denne finte er der tidligere blevet strammet op for, men Enhedslisten vil stramme reglerne yderligere. Som reglerne er nu, kan man maksimalt beskære rentefradraget, så

[19] https://www.ft.dk/samling/20181/almdel/sau/spm/155/svar/1541954/1989973.pdf
[20] https://www.ft.dk/samling/20171/almdel/sau/spm/13/svar/1447446/1825583.pdf

virksomheden som minimum kan få et rentefradrag på 21,3 mio. kr. Enhedslisten foreslår at sætte dette minimum ned til 10 mio. kr. Det vil give et umiddelbart provenu på 1-1,5 mia. kr. og et provenu efter tilbageløb og adfærd på 0,5-1 mia. kr. Enhedslisten bogfører 1 mia. kr. som det middelrette skøn over indtægt ved opstramningen.

- Enhedslisten vil fjerne den særlige begunstigelse, der er for selskaber, der ejer under 10 pct. af aktiebeholdningen i unoterede selskaber (såkaldt skattefrie porteføljeaktier). Denne begunstigelse betyder, at man kun betaler skat af 70 pct. af udbytterne, hvilket sænker den effektive aktiebeskatning betragteligt. Ydermere er avancer, f.eks. ved gevinster fra virksomhedssalg, helt skattefrie. Enhedslisten vil for både udbytter og avancer sidestille beskatningen med den, der normalt er for udbytter og avancer. Det vil indbringe ca. 900 mio. kr. efter tilbageløb (Skatteministeriet har ikke opgivet provenu efter adfærd)[21].

Samlet set vil den bedre skattebase styrke de offentlige finanser med 4,5 mia. kr. årligt. Penge, som vil blive brugt til finansieringen af bedre og billigere kollektiv trafik.

Oversigt over økonomien i udvalgte år – permanente udgifter til at styrke kollektiv trafik

Provenu (mia. kr.)	**2021**	**2025**	**2030**
Udgifter			
30 pct. billigere billetpriser i den kollektive trafik	1,3	1,3	1,3
Øgede investeringer i kollektiv trafik	1,0	1,0	1,0
I alt	2,3	2,3	2,3
Indtægter			
Øgede registreringsafgifter for benzin- og dieselbiler	1,9	0,7	0,0
Bedre skattebase	4,5	4,5	4,5
I alt	6,4	5,2	4,5
Forskel ml. udgifter og indtægter	4,1	2,9	2,2

Midlertidige udgifter til investeringer i den grønne omstilling
For at få styrket den grønne omstilling af transportsektoren er det nødvendigt med en række midlertidige investeringer over perioden 2020-2030. Det gælder i særlig grad støtten til elbiler. Derudover skal vi både styrke den kollektive trafik samt foretage initiativer ift. lastbiler, taxaer og cyklister. Ydermere skal der investeres i forskning i grøn transport. Samlet vil Enhedslisten i perioden 2020-2030 foretage midlertidige investeringer i omstillingen til grøn transport for 50,1 mia. kr. Det er især en meget gunstig offentlig tilskudsordning til elbiler, som samlet koster 20 mia. kr., der udgør de midlertidige udgifter. Denne regning vil blive samlet op gennem en fremrykning af beskatningen af en lille del af den samlede pensionsformue. Det giver mening, fordi der som nævnt er tale om midlertidige og ikke permanente udgifter. Derfor vil det være kontraintuitivt at udskrive permanente skatteforhøjelser for at finansiere dem.

Der er tale om et betragteligt beløb, men ift. den enorme pensionsformue på knap 4.500 mia. kr., er behovet marginalt. Faktisk kræver det kun en fremrykning af beskatningen, der svarer til 1,12 pct. af den nuværende pensionsformue.

Tilskud til køb af elbiler
Enhedslisten ønsker at sætte fart i omstilling af bilparken til elbiler. Derfor vil vi forbyde salg af nye

[21] https://www.ft.dk/samling/20171/almdel/sau/spm/500/svar/1507534/1932579.pdf

dieselbiler fra 2022 og benzinbiler fra 2025. Vi vil dog i perioden op til forbuddet af nye benzinbiler forsøge at skabe klare incitamenter til at skifte den gamle benzin- eller dieselbil ud med en ny elbil. Det vil vi gøre ved at lave en meget favorabel tilskudsordning. Lige nu er det et problem, at elbiler er temmelig dyre. Selvom det forventes, at priserne vil falde over de kommende år, er der brug for et tilskud, så flere almindelige lønmodtagere med moderate indkomster også kan erhverve sig en elbil.

Klimarådet har tidligere foreslået en model, der over en periode giver tilskud til elbiler, som gradvist aftrappes med antallet af solgte elbiler[22]. Denne model er grundlaget for Enhedslistens forslag. Forskellen er, at det økonomiske omfang af Enhedslistens forslag er langt større. Klimarådet foreslår en model, hvor man giver et tilskud, der aftrappes fra 50.000 kr. ned til 10.000 kr. for i alt 100.000 elbiler. Dette, vurderer Klimarådet, vil koste ca. 2,7 mia. kr. Enhedslisten vil foreslå en model, hvor man aftrapper fra 100.000 kr. ned til 50.000 kr. for hele 250.000 elbiler.

Modellen er som følger:

- Første 100.000 elbiler modtager et tilskud på 100.000 kr.
- Næste 100.000 elbiler modtager et tilskud på 75.000 kr.
- Sidste 50.000 elbiler modtager et tilskud på 50.000 kr.

I alt koster tilskudsordningen således 20 mia. kr. Ordningen vil løbe fra 2020-2025. Vi har valgt at tage et årligt gennemsnit i fem år på 4 mia. kr. og bogført det i årene 2021-2025.

Forhøjet skrotningspræmie
Som yderligere gulerod for at skifte en gammel forurenende benzin- eller dieselbil ud vil Enhedslisten i årene 2026-2029 markant forhøje skrotningspræmien. Skrotningspræmien er pt. på 2.200 kr., om end regeringen har afsat en pulje til ekstra forhøjet skrotningspræmie for gamle dieselbiler på 5.000 kr. pr. bil. Den samlede ramme er dog på 100 mio. kr., og den, antager vi, er brugt op i 2026. Ligeledes antager vi, at satsen fortsat vil være 2.200 kr. Derfor bliver udgiften til Enhedslistens forhøjelser af skrotningspræmien være differencen mellem beløbet og 2.200 kr.

Enhedslisten foreslår følgende model:

- 2026 – Skrotningspræmie på 20.000 kr.
- 2027 – Skrotningspræmie på 15.000 kr.
- 2028 – Skrotningspræmie på 10.000 kr.
- 2029 – Skrotningspræmie på 5.000 kr.

EA Energianalyse har foretaget en separat analyse af virkningen på antallet af skrottede biler ved et sådant forslag. Deres tal tyder på, at ca. 12.000 ekstra biler vil blive skrottet. På baggrund af de skrotningstal, vi har modtaget fra EA Energianalyse, har vi beregnet mindreprovenuet til at være 2,8 mia. kr. i 2026, 2,1 mia. kr. i 2027, 1,3 mia. kr. i 2028 og 500 mio. kr. i 2029.

Oprettelse af vejbenyttelsesafgiftsystem
På baggrund af opgørelser fra DTU-transport har vi fået et bud på, hvad det vil koste at anlægge et vejbenyttelsesafgiftsystem[23]. Systemet antages at være baseret på et GPS-system, som allerede er under udvikling, og som vi antager er på plads inden for de nærmeste år[24]. Vi har på baggrund af de estimater, DTU-transport regnede sig frem til i 2013, fremskrevet udgifterne til 2019-priser, som vi vil

[22] https://www.klimaraadet.dk/da/analyser/flere-elbiler-paa-vejene
[23] https://ens.dk/sites/ens.dk/files/Analyser/3_kilometerbaseret_vejbenyttelsesafgift_for_person-_og_varebiler_og_motorcykler.pdf
[24] Norge er således allerede i gang med at se på indførsel af GPS-baseret vejbenyttelsesafgift. https://ing.dk/artikel/norske-politikere-tager-varmt-imod-gps-baseret-vejbenyttelsesafgift-223188

lægge til grund for vores vurdering af udgiften. Den bliver i 2019-priser ca. 4,6 mia. kr. Udgifterne er placeret i årene 2020-2025, hvor systemet skal stå færdigt, så vejbenyttelsesafgiften kan træde i kraft 1. januar 2026. Vi har delt udgiften op, så den er på 800 mio. kr. i 2020-2024 og 600 mio. kr. i 2025. Selve driften af systemet er, som tidligere nævnt, fratrukket det forventede provenu.

Gennemførelse af Togfond DK
Den kollektive trafik skal styrkes, så den bliver et gangbart alternativ til bilen. Derfor er det centralt, at Togfondens projekter fremrykkes. Projekterne omfatter elektrificering af store dele af jernbanenettet og hastighedsopgraderinger[25]. Togfonden blev skabt i 2013 af et flertal i Folketinget bestående af den daværende regering, Dansk Folkeparti og Enhedslisten. Der blev med fonden afsat 28,5 mia. kr. til jernbaneprojekter, herunder timemodellen mellem de største danske byer og elektrificeringen af hovedbanenettet. Fonden skulle finansieres med penge fra beskatningen af Nordsøolien. I 2016 stod det klart, at der manglede finansiering, og togfondens projekter blev derfor delt op i to – en fase 1 og en fase 2. Fase 1, som omfattede projekter for 15 mia. kr., blev finansieret, mens fase 2 stod tilbage uden finansiering. Det efterlader en regning på ca. 15 mia. kr. Det er denne regning, Enhedslisten nu samler op. Der afsættes derfor 1,5 mia. kr. årligt i årene 2020-2019 til at gennemføre fase 2 af Togfonden DK.

Mere og bedre kollektiv trafik i yderområderne
Der oprettes en pulje på 400 mio. kr. årligt i fem år til bedre kollektiv transport i yderområderne. Puljen er målrettet de områder i landet, hvor betjeningen med kollektiv transport er ringest. Puljen er samlet på 2 mia. kr.

Flere og bedre ladestandere
Enhedslisten vil sætte i alt 240 mio. kr. af over fire år til at udbygge antallet og kvaliteten af ladestandere til elbiler. Der afsættes årligt 60 mio. kr. til at udbygge antallet af ladestandere. Ifølge regeringens tal koster en ladestander, der har en effekt på 50 kW, 150.000-180.000 kr. Derudover er der tilslutningsomkostninger på 80.000-125.000 kr. Ladestandere med en effekt på 150 kW har en pris ca. 500.000 kr. og tilslutningsomkostninger på 250.000 kr.[26] Puljen svarer derfor til omtrent 300 styk 150 kW standere eller 800 styk 50 kW standere.

Bedre gastankningsinfrastruktur til lastbiler
Der afsættes en pulje på 50 mio. kr. årligt i fem år svarende til et samlet beløb på 250 mio. kr. til at etablere flere gastankningsanlæg, så det bliver mere fordelagtigt at skifte til lastbiler, der kører på gas.

Grønne taxi
Der afsættes en pulje på 10 mio. kr. årligt i fem år, så det samlede beløb til hurtigladestandere til taxier bliver på 50 mio. kr.

Bedre cykelinfrastruktur
Enhedslisten afsætter en pulje på 200 mio. kr. årligt i fem år til mere og bedre cykelinfrastruktur. Pengene skal investeres i flere og bedre cykelstier og andre tiltag, som kan få flere til at vælge cyklen som det daglige transportmiddel. Den samlede pulje bliver på 1 mia. kr.

Forskningspulje til grøn transport
Der oprettes en pulje på 250 mio. kr. fordelt over fem år til at fremme forskningen i og udviklingen af grønne transportløsninger.

---

[25] Trafikstyrelsen (2018): Togfonden DK, https://www.trafikstyrelsen.dk/~/media/Dokumenter/06%20Kollektiv%20trafik/05%20Trafikale%20analyser/Publikationer/Togfonden%20DK%20final.pdf

[26] Regeringen (2018): Det skal være hurtigere at oplade sin elbil eller plug-in hybridbil, https://www.regeringen.dk/media/5823/faktaark-udbredelse-af-hurtigladestandere.pdf

Finansiering af midlertidige udgifter til investeringer i den grønne omstilling
Enhedslisten ønsker at finansiere de midlertidige investeringer i den grønne omstilling af transporten via midlertidige indtægter. Vi ser ingen mening i at udskrive permanente skatter for at finansiere udgifter, der kun løber i f.eks. fem år. Samtidig har vi i perioden 2020-2030 midlertidige udgifter for 50,1 mia. kr. Det ville således kræve voldsomme skatteudskrivninger eller alternativt nedskæringer i velfærden at dække denne regning.

Enhedslisten vil derfor foretage en fremrykning af beskatningen for en meget beskeden del af pensionsformuen, nemlig 1,12 pct. Alternativerne er enten at anvende det finanspolitiske råderum – det ønsker Enhedslisten ikke, da disse penge skal fremtidssikre velfærden – eller at staten optager mere gæld. Det sidste kan faktisk, grundet de nuværende lave renter, være et potentielt fornuftigt alternativ.

Efter vores opfattelse er det dog slet ikke nødvendigt at optage gæld, når vi med en marginal beskatning af pensionsformuen kan slippe for at bede andre om at låne os penge. Derfor er fremrykket beskatning af pensionsformuen i vores optik den rigtige løsning.

Fremrykning af pensionsbeskatningen for en lille del af pensionsformuen
Danmark har over årene ophobet en kæmpe pensionsformue, som i 2017 anslog sig 4.474 mia. kr. Et helt igennem astronomisk beløb[27]. Det er især indførslen af de obligatoriske arbejdsmarkedspensioner for ca. 30 år siden, som har gjort, at vi i dag har en kæmpe opsparing, der beskattes ved udbetaling.

Dermed er der også i fremtiden et kæmpe skatteprovenu. Faktisk så stort, at de økonomiske vismænd tidligere har argumenteret for, at den demografiske udfordring med en aldrende befolkning og deraf følgende "hængekøje", der i fremtiden vil give underskud på de offentlige finanser, langt hen af vejen kunne nivelleres ved at fremrykke pensionsbeskatningen[28].
Der er også fortilfælde inden for nyere tid. Således anvendte Lars Løkke Rasmussen fremrykning af pensionsbeskatningen til at finansiere Skattereformen i 2009[29]. Også Thorning-regeringen anvendte fremrykning af pensionsbeskatningen, da man manglede penge for at overholde EU's krav om max underskud på 3 pct. af BNP i 2014[30].

Enhedslisten vil fremrykke for at dække en regning på 50,1 mia. kr., hvilket svarer til en fremrykning af blot 1,12 pct. af pensionsformuen. Der er ikke tale om en ekstra beskatning af de opsparede midler, men blot en fremrykning af beskatningen, som naturligvis modregnes, når resten af pensionsformuen står til fuld beskatning om mange år.

[27] https://www.forsikringogpension.dk/statistik/pensionsformuen-fordelt-paa-de-institutionelle-investorer/
[28] https://dors.dk/oevrige-publikationer/kronikker-artikler/haengekoejen-reelt-oekonomisk-problem
[29] https://www.skm.dk/skattetal/statistik/provenuoversigter/provenuoversigt-over-2009-skattereformen-foraarspakke-20
[30] https://www.berlingske.dk/oekonomi/pensionsfinte-redder-corydon-ud-af-slem-kattepine

Oversigt over økonomien i udvalgte år – midlertidige udgifter til investeringer i den grønne omstilling

Provenu (mia. kr.)	**2021**	**2025**	**2030**
Udgifter			
Tilskud til køb af elbiler	4,0	4,0	0,0
Forhøjet skrotningspræmie	0,0	0,0	0,0
Gennemførelse af Togfond DK	1,5	1,5	0,0
Mere og bedre kollektiv trafik i yderområder	0,4	0,00	0,0
Flere og bedre ladestandere	0,06	0,00	0,0
Bedre gastankningsinfrastruktur til lastbiler	0,05	0,00	0,0
Grønne taxi	0,01	0,00	0,0
Bedre cykelinfrastruktur	0,2	0,00	0,0
Forskningspulje til grøn transport	0,05	0,00	0,0
Oprettelse af vejbenyttelsesafgiftsystem	0,8	0,6	0,0
I alt	7,1	6,1	0,0
Indtægter			
Fremrykket beskatning af pensionsmidler (1,12% af formue)	7	6,3	0,0
Forskel ml. udgifter og indtægter	-0,1	0,2	0,0

Adfærdsændrende forbrugsafgifter
Enhedslistens plan for en grøn omstilling af transporten indeholder to adfærdsregulerende afgifter: Dels en afgiftsstigning på benzin og diesel. Dels en ny afgift på flyrejser. Læs mere om flyafgiften i notatet 'Indførelse af flyafgifter'. Centralt for forbrugsafgifterne er, at de ikke skal generere et provenu til statskassen, men alene ændre folks adfærd. De penge, der kommer ind fra afgifterne, skal sendes tilbage til primært lav- og mellemindkomsterne i form af en højere grøn check. Brændstofafgiftsstigningen såvel som flyafgiften vil altså ikke blive brugt til finansiering.
Der er utrolig stor usikkerhed forbundet med den økonomiske virkning af de to forslag. Derfor har Enhedslisten ikke mulighed for at fremlægge en detaljeret plan for, hvordan pengene tilføres til den grønne check. Vi kan dog opstille en række overordnede principper, som vi vil operere efter, og give et regneeksempel på en situation, hvor statskassen styrkes med 4 mia. kr. fra afgifterne. De præsenteres i notatet 'Principper for tilbageførsel via den grønne check'.

Det er klart, at man ikke kan kompensere alle krone for krone via den grønne check. Hvis man har et meget stort forbrug af benzin og diesel, fordi man kører mange kilometer i bil, eller hvis man flyver mange gange om året, så vil man kun delvist blive kompenseret. Omvendt vil personer, der nedsætter deres kørsel i benzin- og dieselbiler (eller helt skifter til en elbil) samt rejser mindre med fly, og som er i målgruppen for den grønne check, få en økonomisk gevinst ud af det. Målgruppen er personer, der har en indkomst på max 405.700 kr. Herefter aftrappes den grønne check relativt hurtigt. Det betyder, at relativt vellønnede ikke kompenseres. Dermed ligger der en økonomisk omfordeling i modellen.

Højere afgifter på benzin- og diesel
Enhedslisten foreslår, at benzin- og dieselafgifterne sættes op med 69 øre pr. liter. Vores forslag vil ifølge Skatteministeriet give 3,2 mia. kr. efter tilbageløb, men kun 500 mio. kr. efter adfærd uden arbejdsudbud[31]. Hvis vi skal tro Skatteministeriet, vil der altså reelt kun blive trukket en halv mia. kr. op af borgernes lommer. Det skyldes en voldsom adfærdsreaktion, som må betyde, at kørselsniveauet sænkes betragteligt. Derudover anfører Skatteministeriet, at der vil ske en stor stigning i grænsehandlen med brændstof.

[31] https://www.ft.dk/samling/20181/almdel/sau/spm/154/svar/1541141/1988385.pdf

Enhedslisten er skeptisk over for denne vurdering fra Skatteministeriet. Det virker usandsynligt, at folk i så stort omfang vil holde op med at køre i deres benzin- eller dieselbil. Og med mindre man bor tæt på Tyskland eller Sverige, er det næppe rentabelt at køre over grænsen for at tanke sin bil. En person fra Herning kan f.eks. næppe have et økonomisk incitament til at køre til Tyskland efter benzin.

Grundlæggende mener Enhedslisten ikke, at de afgiftsstigninger, vi lægger op til, vil medføre så voldsomme adfærdsvirkninger. F.eks. vil en person, der kører 80 km til og fra arbejde i en bil, som kun kører 12 km/l, kun skulle betale ca. 100 kr. ekstra om måneden. Og dette er et af de mere ekstreme tilfælde. Der er ikke tale om en voldsom brandbeskatning på adskillige tusinde, og for den gængse bilist, der kører omkring 40 km i alt til og fra arbejde[32]i en bil med bedre brændstoføkonomi (f.eks. 18 km/l), er udgiften lidt over 30 kr. om måneden. For flere typeberegninger se notatet 'Typeberegninger'.

Alt i alt forventer Enhedslisten, at påvirkningen på adfærden i praksis vil være markant mindre mindre, og indtægten noget større, end ministeriet skønner.
Ovenstående illustrerer dog, at der er stor usikkerhed omkring adfærds- og dermed provenuvirkningen. Vi har ikke fuld tillid til det estimat på den økonomiske virkning, vi har modtaget fra Skatteministeriet, og derfor kan vi ikke med sikkerhed sige, hvor mange penge, der kommer ind og skal føres over via grøn check.

Mekanismen i kompensationen via den grønne check beskrives i 'Principper for tilbageførsel via den grønne check'.

[32] https://www.ae.dk/sites/www.ae.dk/files/dokumenter/analyse/ae_danskerne-korer-laengere-for-at-komme-paa-arbejde.pdf

Samlet overblik over indtægter og udgifter – transporten

Provenu (mia. kr.)

Udgifter	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**
Strukturelle tab af afgifter											
Tab af registreringsafgift	6,1	6,1	6,1	6,1	6,1	6,1	6,1	6,1	6,1	6,1	6,1
Tab af brændstofafgifter	3,5	3,5	3,5	3,6	3,6	3,6	3,6	3,7	3,8	3,8	3,9
Tab af ejerafgift	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8
I alt	*10,4*	*10,4*	*10,4*	*10,5*	*10,5*	*10,5*	*10,5*	*10,6*	*10,7*	*10,7*	*10,8*
Permanente udgifter til at styrke kollektiv trafik											
30 pct. billigere billetpriser i den kollektive trafik	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Øgede investeringer i kollektiv trafik	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
I alt	*2,3*	*2,3*	*2,3*	*2,3*	*2,3*	*2,3*	*2,3*	*2,3*	*2,3*	*2,3*	*2,3*
Midlertidige udgifter til investeringer i den grønne omstilling											
Tilskud til køb af elbiler	0,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Forhøjet skrotningspræmie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,8	2,1	1,3	0,5	0,0
Gennemførelse af Togfond DK	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	0,0
Mere og bedre kollektiv trafik i yderområder	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Flere og bedre ladestandere	0,06	0,06	0,06	0,06	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Bedre gastankningsinfrastruktur til lastbiler	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Grønne taxi	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Bedre cykelinfrastruktur	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Forskningspulje til grøn transport	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Oprettelse af vejbenyttelsesafgiftsystem	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
I alt	*3,1*	*7,1*	*7,1*	*7,1*	*7,0*	*6,1*	*4,3*	*3,6*	*2,8*	*2,0*	*0,0*
Samlede udgifter	**15,8**	**19,8**	**19,8**	**19,9**	**19,8**	**18,9**	**17,1**	**16,5**	**15,8**	**15,0**	**13,1**

Indtægter	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**
Fremrykket beskatning af pensionsmidler (1,12% af formue)	3,1	7,0	7,0	7,0	7,0	6,3	4,3	3,6	2,8	2,0	0,0
Øgede registreringsafgifter for benzin- og dieselbiler	1,9	1,7	1,4	1,0	0,9	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Vejbenyttelsesafgift – fratrukket driftsomkostninger	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	18,0	18,2	17,9	18,1	18,4
Bedre skattebase	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5
Samlede indtægter	**9,5**	**13,2**	**12,9**	**12,5**	**12,4**	**11,5**	**26,8**	**26,3**	**25,2**	**24,6**	**22,9**
Forskel ml. udgifter og indtægter	***-6,3***	***-6,6***	***-6,9***	***-7,4***	***-7,4***	***-7,4***	***9,7***	***9,8***	***9,4***	***9,6***	***9,8***