

Økonomi- og indenrigsminister Morten Østergaards talepapir

Det talte ord gælder

Anledning: Åbent samråd kl. 15:00-17:00

Tid og sted: Tirsdag d. 7. april i Transportudvalget

Spørgsmål stillet af Kristian Pihl Lorentzen (V), Mike Legarth (KF) og Villum Christensen (LA)

”Skatteministeren udtalte til DR.dk d. 19. januar 2015, at ”Det er forkert at påstå, at der er en direkte afhængighed mellem olieindtægter og finansiering af togfonden”, hvilket økonomi- og indenrigsministeren bakkede op om i et Ritzau telegram fra d. 28. januar 2015, hvor økonomi- og indenrigsministeren forklarede, at finansieringen af Togfond DK hverken afhænger af olieprisen eller olieproduktionen, og at hvis hele finansieringen ikke kan hentes på den omlagte beskatning af nordsøolien, så skal den findes ”løbende” på finanslovene.

På den baggrund bedes ministrene forklare følgende: 1) Hvordan regeringen kan påstå, at der ikke er en direkte afhængighed mellem indtægterne fra Nordsøen og finansieringen af Togfond DK, når det fremgår eksplicit på s. 2 i aftalen om Togfond DK fra januar 2014, at ”Det statslige merprovenu ved harmoniseringen af beskatningen i Nordsøen på ca. 28,5 mia. kr. afsættes til kollektiv trafik til størst mulig gavn for danskerne gennem etablering af Togfonden DK.” 2) Hvor på finanslovene regeringen løbende vil finde den manglende finansiering af Togfond DK, der i øjeblikket bliver på 18 mia. kr. som følge af den lave oliepris.”



Indledning

Tak for ordet.

Skatteministeren og jeg er blevet bedt om at redegøre for finansieringen af Togfonden DK, herunder at afklare sammenhængen med statens olieindtægter fra Nordsøen.

Togfonden har påkaldt sig stor interesse den seneste tid, og regeringen har redegjort for finansieringen af projektet i både samråd og i folketingsalen. Derfor vil både spørgsmål og svar formentlig forekomme velkendte.

Jeg vil lægge ud med at redegøre kort for den økonomiske planlægning, både generelt og i forbindelse med Togfonden. Dernæst vil skatteministeren komme nærmere ind på aspekter omkring blandt andet nordsøbeskatningen.

Harmonisering af nordsøbeskatningen

Med harmoniseringen af nordsøbeskatningen besluttede regeringen sammen med SF, Enhedslisten og Dansk Folkeparti, at det kun var rimeligt, at de virksomheder, der trækker olie op af Nordsøen, står over for ensartede skatteregler.

Venstre ønskede ikke at deltage i aftalen om harmonisering af beskatning i Nordsøen. Det undrer mig. Det er jo en aftale, der sikrer, at alle olieselskaber i Nordsøen omfattes af *det samme* regelsæt. Og det er en aftale, der gavner dansk økonomi.

Regeringen prioriterer infrastruktur

Den samme kreds af partier, der vedtog harmoniseringen af nordsøbeskatningen, indgik samtidig aftalen om Togfonden DK. Med Togfonden ønsker vi at binde landet tættere sammen og



styrke den kollektive trafik. Heller ikke det ville Venstre være med til. Og det selvom Venstre tidligere har støttet investeringer i elektrificering og timemodellen.

Investeringerne gennem Togfonden er helt centrale i at opgraderer den kollektive trafik, og binde Danmark bedre sammen.

For det første, så er timemodelstogene med til at mindske afstandene mellem byerne. Det bidrager til at øge pendlingsoplandene, og det gør arbejdskraften mere mobil. Det forbedrer Danmarks vækstvilkår.

Med timetogsmodellen vil man på kun én time kunne tilbagelægge strækningerne Esbjerg-Odense, Aarhus-Aalborg, Aarhus-Odense og Odense-København. Det vil betyde en meget væsentlig tidsbesparelse for masser af danskere sammenlignet med i dag – for ikke at tale om forbedringer for miljøet.

For det andet ligger der i aftalen om Togfonden, at vi også opgraderer trafikken ind til timemodelstogene. Det vil komme den regionale trafik til gode. Lad mig give et eksempel. På strækningen mellem Thisted over Struer til hhv. Vejle og Langå vil der blive mulighed for højere hastighed. Det samme bliver muligt mellem Holbæk og Kalundborg, Bramming og Tønder, Skanderborg og Skjern samt Helsingør og Østerport, for bare at nævne nogle af strækningerne.

Finansiering af Togfonden DK

Hvordan de store infrastrukturinvesteringer er finansieret, er klart præsenteret i aftalen. Hvis vi bladrer fra side to i aftalen, som dette samrådsspørgsmål tager afsæt i, og over på side tre af



aftalen, så fremgår det tydeligt, at ”eventuelle afvigelser mellem det realiserede og forudsatte merprovenu fra harmoniseringen af Nordsø-beskatningen vil blive håndteret i forbindelse med den løbende tilrettelæggelse af finanspolitikken i overensstemmelse med de mellemfristede finanspolitiske målsætninger.”

Finansieringen af Togfonden står og falder altså hverken med oliepriser, produktionsomfang eller produktionsomkostninger i Nordsøen. Hvis proventet fra Nordsøen viser sig at blive mindre end ventet, vil det blive håndteret løbende gennem finanspolitikken. (Hvis det viser sig at blive større, så lægger vi heller ikke flere skinner af den grund.)

Det er altså helt klart i aftalen, at eventuelle behov for yderligere finansiering vil ske i forbindelse med den løbende tilrettelæggelse af finanspolitikken inden for rammerne af budgetloven og de mellemfristede finanspolitiske målsætninger. Det stemmer overens med regeringens forsigtighedsprincip.

Investeringerne i Togfonden er langsigtede, og hoveddelen af udgifterne falder i perioden efter 2020. Det samlede beløb på 28½ mia. svarer ifølge lovforslaget til en permanent forøgelse af de årlige udgifter på ca. 360 mio. kr. Det er mindre end 1 pct. af de samlede årlige offentlige investeringer.

Ændret provenu fra Nordsøen

Siden vi indgik aftalen om Togfonden i 2013, er der sket et meget stort og uforudset fald i oliepriserne, og proventet fra Nordsøen ser nu ud til at være lavere, end vi ventede dengang.

Skøn er altid usikre, og især olie, rente og valutaforhold kan ændre sig fra dag til dag. Det er blevet særligt tydeligt over de



seneste måneder. Siden Kraka kom med den analyse I fremhæver om, at der mangler 18 mia. i Togfonden (et budskab, jeg i øvrigt ikke er enig i), som dette samrådsspørgsmål også kommer ind på, er olieprisen steget med over 10 pct. Blandt andet derfor er størrelsen af Togfonden fastlagt uafhængigt af de realiserede indtægter fra harmoniseringen af beskatningen i Nordsøen.

Vi tager hele tiden bestik af den økonomiske udvikling og revurderer løbende forventningerne til fremtidige skatteindtægter. I det konvergensprogram, som regeringen netop har offentliggjort, er skønnet for nordsøindtægterne nedjusteret i forhold til tidligere mellemfristede fremskrivninger. Trods de færre olieindtægter planlægges de offentlige udgifter, hvori Togfonden er fuldt finansieret, fortsat at holde sig inden for rammerne af budgetloven og Stabilitet- og Vækstpagten.

Det er jo ikke helt ukendt, at provenuet fra skattekilder efterfølgende kan vise sig at blive noget anderledes end forudsat. Det gælder for eksempel VK-regeringens forårspakke 2.0 fra 2009, der har vist sig at indeholde finansieringselementer, der ikke holder i dag, blandt andet blev indtægterne fra salget af CO₂-kvoter lavere end forudsat. I Forårspakke 2.0 regnede man med at få indtægter på omkring 4 mia. (2015-priser) fra salget af CO₂-kvoter i 2013 alene. De faktiske indtægter i 2013 viste sig imidlertid kun at blive en ½ mia. Det understreger, at usikkerheden om fremtidige indtægter kan være stor.

Man kan nu engang ikke garantere skatteprovenu i al fremtid, men man er naturligvis forpligtiget til at pege på en langsigtet finansiering af nye initiativer.



Finansiering på finansloven

Anden del af spørgsmålet går på den eventuelle finansiering af Togfonden over finansloven. Det er klart, at jeg ikke har mulighed for i dag at redegøre krone for krone for, præcis hvor på finansloven der måske skal findes penge, når langt størstedelen af udgifterne til både timemodellen og elektrificeringen af tognettet falder på den anden side af 2020. Der kan nå at ske mange ting frem til da - særligt når det kommer til oliepriserne.

Denne regering fører en økonomisk politik med ambitiøse reformer og en sund finanspolitisk linje. Det giver os plads til at lade den offentlige økonomi vokse, og giver os mulighed for at prioriterer midler til den planlagte udbygning af den offentlige transport.

Det er reformerne, der bidrager til, at der kan komme knap 160.000 flere private fuldtidsbeskæftigede frem mod 2020 og gør det muligt at lade den offentlige økonomi vokse. Reformerne er til gavn for vækst og udvikling i hele Danmark.

Regeringen slækker ikke på reformambitionerne. Nok er der udsigt til balance på de offentlige finanser i 2020. Men der er potentiale for yderligere reformer, som kan styrke de offentlige finanser og løfte vækst og beskæftigelse fremadrettet.

Afrunding

Med forsigtighedsprincippet og en finanspolitik, der fastlægges inden for rammerne af budgetloven, så har denne regering netop lagt en konsekvent ansvarlig linje. Det er vi stolte af. Det sikrer både holdbarhed og troværdighed omkring de offentlige finanser. Og det sikrer, at vi kan investere massivt i den kollektive trafik til gavn for alle danskere. Ikke bare dem, der har bil eller bor i storbyer.



Således giver jeg ordet videre til skatteministeren.