



## Skatteministeriet

13. april 2015  
J.nr. 15-0466376

### Samrådsspørgsmål AC

- Tale til besvarelse af spørgsmål AC den 7. april 2015

#### *Spørgsmål*

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.

*Jeres nervøsitet er ude af proportioner*

Tak for ordet. Jeg vil gerne – endnu engang – forklare, hvordan aftalen om Togfonden hænger sammen.

Hvis nu Venstre, Det Konservative Folkeparti og Liberal Alliance havde ønsket at være med i aftalen om Togfonden, er jeg sikker på, at man ikke havde været nær så nervøse for finansieringen af Togfonden, som det lader til at være tilfældet.

*Aftalen er en solid  
aftale til gavn for  
Danmark*

Regeringen har indgået en fremragende aftale om harmoniseringen af beskatningen af olieselskaberne i Nordsøen. Vi har med aftalen ikke blot sikret stabile rammevilkår for branchen som helhed – vi har desuden sikret, at alle selskaber beskattes efter de samme regler. Det synes jeg er fornuftigt.

Og med aftalen om Togfonden indgik vi samtidig en enestående aftale, der sikrer bedre infrastruktur i Danmark. En samlet plan, der binder Danmark sammen. Togfonden beløber sig til i alt 28½ mia. kr. og indeholder offentlige infrastrukturinvesteringer frem til slutningen af 2020'erne.

Vi finansierede aftalen med det provenu, som vi forventede ville komme ind fra harmoniseringen af beskatningen af Nordsøen.

Vi skrev eksplicit ind i den politiske aftale, at Togfonden er på 28<sup>1</sup>/<sub>2</sub> mia. kr. uanset, om provenuet fra aftalen om harmoniseringen af beskatningen i Nordsøen skulle vise sig at blive mindre eller større.

Det fremgår også, at eventuelle afvigelser skal klares inden for den løbende tilrettelæggelse af finanspolitikken, dvs. inden for rammerne af de mellemfristede 2020-planer.

På den måde adskiller Togfonden sig ikke fra fx sundhedsområdet, folkeskolen, vækstpakker mv. Det er alt sammen noget, vi har prioriteret inden for de mellemfristede rammer, som vi løbende tager stilling til.

*Olieprisen skal ikke styre vores ambitioner*

Men jeg vil ikke stå her og negligere spørgernes nervøsitet. For ja, olieprisen er faldet. Og steget...

Faktisk ændrer olieprisen sig hver dag. Og det forholder vi os til. Det har vi senest gjort i det netop offentliggjorte konvergensprogram. For olieprisen har da bestemt betydning for de offentlige finanser og dansk økonomi i det hele taget.

Men udsving i olieprisen skal ikke diktere, hvor meget vi skal forbedre togtrafikken. Det vil jeg godt slå fast.

Vi var ikke blinde for, at forudsætningen om olieprisen kunne ændre sig.

Netop derfor skrev vi ind i aftalen, at hvis der kommer mere end 28<sup>1</sup>/<sub>2</sub> mia. kr. eller mindre end 28<sup>1</sup>/<sub>2</sub> mia. kr., så skal det altså ikke automatisk påvirke de planlagte forbedringer af togdriften.

Og det er hele sagens kerne. At vi afsætter 28½ mia. kr. og samtidig sørger for, at hvad der måtte komme af eventuelle afvigelser, jamen det tager vi hånd om i den løbende tilrettelæggelse af finanspolitikken.

Det er fuldstændig på samme måde som med fx motorveje og sygehuse osv., så det er altså i fuld overensstemmelse med de mellemfristede finanspolitiske målsætninger, og den måde vi normalt tilrettelægger den økonomiske politik på. Det har min kollega økonomi- og indenrigsministeren redegjort for, så det burde der ikke være behov for at drøfte igen.

*Lad mig perspektivere*

Og tillad mig at give det lidt perspektiv. Man skal huske, at de 28½ mia. kr. i Toffonden er et beløb, som skal investeres over en lang årrække. Af lovforslaget fremgår det, at udgiften svarer til en permanent forøgelse af de årlige udgifter på ca. 360 mio. kr.

Det er mindre end 1 pct. af de offentlige investeringer, som vi gennemfører hvert år.

Og det svarer til ca. en tredjedel af det årlige mindreprovenu ved en permanent boligjobordning, som Venstre foreslår.

Desuden skal det da også lige nævnes, at vi har afsat en reserve på 5 mia. kr. i Togfonden, som ikke disponeres før 2024.

Så selv om Togfonden giver infrastrukturen et massivt løft, så kan jeg berolige spørgerne med, at det er altså ikke noget, der kan vælte et statsbudget.

*Tænk langsigtet*

Jeg vil gerne opfordre spørgerne til at have lidt mere is i maven. Jeg mener, at det er helt centralt at tænke langsigtet. Især når vi taler om så store projekter, som dem vi planlægger i Togfonden.

Jeg forstår simpelthen ikke, at spørgerne er så kritiske over for Togfonden. To transportordførere og en trafikordfører burde jo være glade for sådan en aftale. Men det kan selvfølgelig godt være, at ordet 'kollektiv trafik' får det til at løbe koldt ned af en liberal ryg.

*Oppositionen  
burde elske Tog-  
fonden*

Men hos Venstre har man jo tidligere talt varmt for infrastrukturforbedringer. Faktisk har Venstres formand endda udtalt, at, og jeg citerer: "*Flagskibet i den kollektive trafik bliver den såkaldte timemodel, der vil gøre det muligt at køre med tog mellem de største danske byer på en time eller mindre*". Og det er jo bl.a. et af formålene med Togfonden.

Venstre burde glæde sig over Togfonden, fordi den sikrer kortere rejsetider, som kan gøre det mere attraktivt at søge job længere væk end tidligere.



Samtidig skaber vi arbejdspladser med aftalen. Transportministeriet angiver, at elektrificeringen og timemodellen henover anlægsperioden vil øge beskæftigelsen med ca. 20.000 årsværk. Så hvordan Venstre, Konservative og Liberal Alliance kan være imod et historisk løft af den danske jernbane, er mig en gåde.

*Ingen afhængighed  
af olieprisen*

Men tilbage til nervøsiteten. Min kollega, økonomi- og indenrigsministeren, og jeg vil gerne berolige spørgerne med, at der med aftalen om Togfonden er afsat 28½ mia. kr. til at give det danske jernbanenet et løft. Det betyder – som vi efterhånden mange gange har forklaret – at hvis der kommer mere eller mindre end 28½ mia. kr. ind, jamen så håndterer vi det i den løbende finanspolitiske planlægning. Præcis som det er tilfældet med andre tiltag under denne og tidligere regeringer.

Jeg har efterhånden modtaget rigtig mange spørgsmål om finansieringen af Togfonden. Og ligeså mange gange har jeg redegjort for finansieringen af Togfonden. Min kollega økonomi- og indenrigsministeren og jeg selv har gang på gang forklaret, hvordan aftalen er i overensstemmelse med regeringens forsigtighedsprincip. Så det burde ikke være nødvendigt at blive ved med at drøfte det.

Som I nok også har bemærket, ændrer svaret sig altså ikke, blot fordi man bliver ved med at spørge.

Jeg mener desuden, at mine svar har været fyldestgørende. Derfor er jeg også glad for, at Folketingets Præsidium kort før påske i forbindelse med en konkret klage over et af mine svar har slået fast, at man ikke ønsker at fravige den generelle praksis med ikke at gå ind i en konkret vurdering af indholdet af ministres svar.

Et enigt præsidium har altså hældt Venstres klage af brættet.

Tak for ordet.