



Folketingets Finansudvalg  
Christiansborg

2. november 2016

## Svar på Finansudvalgets spørgsmål nr. 580 (Alm. del) af 28. september

### Spørgsmål

Vil ministeren oplyse, om udgifterne til Togfonden er indregnet i grundforløbet for den nye mellemfristede fremskrivning og om dette er i overensstemmelse med budgetlovens forsigtighedsprincip?

### Svar

Niveaet for de offentlige investeringer i de mellemfristede fremskrivninger udtrykker det finansierede udgiftsniveau, som de offentlige investeringer skal holde sig inden for.

Et flertal i Folketinget besluttede med *Aftalen om Togfonden DK* (september 2013) at finansiere Togfonden ved at harmonisere beskatningen på at udvinde råolie i Nordsøen.

I forlængelse af *Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK*, januar 2014 blev de økonomiske konsekvenser – herunder højere udgiftsrammer – indregnet i de mellemfristede fremskrivninger. Dette er helt i tråd med forsigtighedsprincippet, jf. også svar på spørgsmål S 2329 af 3. september 2013.

Udgifterne til Togfonden DK er dermed indregnet i grundforløbet i *DK2025 – Et stærkere Danmark* og skal på linje med udgifter til øvrige investeringsområder – herunder investeringer i fx sygehuse, skoler og plejehjem – holde sig inden for det finansierede udgiftsniveau i de mellemfristede fremskrivninger.

I det omfang at skøn for projektfremdrift mv. indikerer et samlet offentligt investeringsniveau, der ligger højere end det finansierede udgiftsniveau, vil der skulle ske tilpasninger af de offentlige investeringsniveauer i forbindelse med tilrettelæggelsen af finanspolitikken fremadrettet.

Konkret er der en aktuel udfordring med at nedbringe de allerede planlagte offentlige investeringer i bygninger og anlæg til de finansierede niveauer frem mod 2020, jf. *DK2025 – Et stærkere Danmark*, august 2016. Udfordringen vedrørende de offentlige investeringer blev første gang beskrevet i *Danmarks Konvergensprogram 2015*, marts 2015.

Regeringen har i forlængelse heraf med finanslovsforslaget for 2017 foreslået, at Togfonden DK tilpasses, så der frem mod 2020 gennemføres projekter, der skal understøtte elektrificering af jernbanens hovedstrækninger samt en række øvrige projekter. Dette nedbringer udgifterne til offentlige investeringer til det finansierede niveau i 2017.

Herudover lægges der med Helhedsplanen op til at løfte rammen til offentlige investeringer med i alt 5 mia. kr. i perioden 2018-2020. Dermed løses udfordringen vedrørende de offentlige investeringer samlet set i årene frem mod 2020, idet der dog ikke er plads til nye investeringsbeslutninger inden for rammen til offentlige investeringer.

Fra 2021 og frem mod 2025 lægges der med Helhedsplanen op til at løfte rammen for de offentlige investeringer med i alt 22 mia. kr. Dette øger råderummet væsentligt til at prioritere nye større anlægsprojekter. Dermed løftes rammen til offentlige investeringer samlet set med 27 mia. kr. i perioden 2018-2025, *jf. DK2025 – Et stærkere Danmark*, august 2016.

Tilpasning af Togfonden DK skal også ses i lyset af, at olieprisen er faldet markant siden aftalen om etableringen af Togfonden DK blev indgået. Med *Aftale om harmonisering af beskatningen i Nordsøen* (S, R, SF, EL, DF) blev det besluttet at afsætte det forventede akkumulerede statslige merprovenu (ca. 28½ mia. kr.) som følge af aftalen til etablering af Togfonden DK. Det akkumulerede statslige merprovenu forventes isoleret set reduceret med i størrelsesordenen 15½ mia. kr. som følge af det gennemsnitlige fald i olieprisen, *jf. svar på Finansudvalgets spørgsmål nr. 470 (Alm. del) af 1. september 2016*.

Med venlig hilsen

Claus Hjort Frederiksen  
Finansminister