



Folketingets Finansudvalg
Christiansborg

30. november 2020

Svar på Finansudvalgets spørgsmål nr. 69 (Alm. del) af 26. november 2020

Spørgsmål

Vil ministeren oversende talepapir fra åbent samråd den 26. november 2020 om Nordsøbeskatningen, jf. FIU alm. del - samrådsspørgsmål B.

Svar

Hermed vedhæftes talepapir. Det bemærkes, at det talte ord gælder og talepapiret blot vedhæftes til orientering.

Start på talepapir:

Åbent samråd i Finansudvalget vedr. samrådsspørgsmål B d. 26. november om merprovenu fra *Aftale om harmonisering af beskatning i Nordsøen (2013)*

Spørgsmål

Vil ministeren redegøre for udviklingen i merprovenuet fra Aftale om harmonisering af beskatning i Nordsøen (2013) og ministerens forventning til, hvordan indtægterne vil udvikle sig i fremtiden i forhold til de forudsætninger, som indgik i aftalen om Togfonden?

Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Troels Lund Poulsen (V) og Christoffer Aagaard Melson (V).

[Indledning og baggrund]

- Tak for invitationen til dette samråd, som sker på foranledning af et spørgsmål fra Troels Lund Poulsen og Christoffer Aagaard Melson fra Venstre.
- Troels Lund Poulsen og Christoffer Aagaard Melson ønsker en redegørelse for, hvordan det forventede merprovenu fra *Aftale om harmonisering af beskatning i Nordsøen* (2013) har udviklet sig i forhold til de forudsætninger, som indgik i aftalen om Togfonden.
- Før jeg svarer på det konkrete spørgsmål, vil jeg gerne ridse baggrunden op:
- I januar 2012 nedsatte den daværende regering et tværminterielt udvalg, der skulle gennemføre et serviceeftersyn af vilkårene for olie- og gasindvinding i Nordsøen.
- En af konklusionerne i dette serviceeftersyn var, at de gamle beskatningsregler i Nordsøen gav betydelige forvriddninger af selskabernes investeringsbeslutninger.
- Det betød, at statens provenu og selskabernes udbytte af ressourcerne i Nordsøen samlet set ville blive mindre, end hvad der ellers var muligt.
- Konkret pegede serviceeftersynet på, at en harmonisering af beskatningen i Nordsøen ville medføre et forventet akkumuleret statslige merprovenu på 28½ mia. kr.
- På den baggrund besluttede den daværende regering – sammen med Enhedslisten og Dansk Folkeparti – i 2013 at gennemføre en omlægning af beskatningen i Nordsøen.

- Dermed ville beskatningen blive ensartet, og udvindingen af olie og gas ville blive samfundsøkonomisk mere rentabel.
- Ved samme aftale besluttede regeringen og aftalepartierne, at det forventede statslige merprovenu ved harmoniseringen af beskatningen – altså de ca. 28½ mia. kr. – skulle afsættes til kollektiv trafik.
- Formålet var at sikre, at proventet skulle komme danskerne til gavn.
- Aftalepartierne noterede sig dengang – og nu citerer jeg – ”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.”
- Det afsatte budget til investeringer i kollektiv trafik blev altså ikke bundet fast til de realiserede indtægter fra Nordsøen.
- Eller sagt lidt enklere: Vores investeringer i kollektiv trafik er ikke afhængige af, om de indtægter, vi får fra Nordsøen, svarer til den forventning, som Finansministeriet havde i 2013.
- Og togdriften i Danmark er ikke fasttømret til tilfældige udsving i olieprisen.
- Dertil kommer, at der ikke eksisterer en egentlig fond, som indtægterne fra Nordsøen tilgår.” Togfonden” består derimod blot af budgetterede udgifter til investering i kollektiv trafik.

[Svar]

- Og lad mig så på denne baggrund gentage spørgsmålet for samrådet i dag: Hvordan har det forventede merprovenu fra *Aftale om harmonisering af beskatning i Nordsøen* (2013) ændret sig, siden aftalen blev indgået?
- Som Troels Lund Poulsen og Christoffer Aagaard Melson sandsynligvis er bekendt med, genberegner Finansministeriet ikke tidligere indgåede aftaler løbende.
- Jeg antager, at interessen for de forventede indtægter fra aftalen følger af det markante fald i olieprisen, der er sket fra i 2013, hvor aftalen blev lavet, og indtil i dag.
- Helt konkret antog Finansministeriet i forbindelse med *Aftale om harmonisering af beskatning i Nordsøen* (2013), at olieprisen i 2042 ville være tæt på 1.400 kr. pr. tønde.
- Ved seneste fremskrivning fra august 2020 forventede Finansministeriet en oliepris i 2042 på omtrent 800 kr. pr. tønde.
- Altså et fald i den forventede oliepris på godt 40 pct.
- Det er åbenlyst, at et så markant fald i den forventede oliepris vil have væsentlige konsekvenser for det forventede merprovenu fra *Aftale om harmonisering af beskatning i Nordsøen*.
- Da aftalen blev indgået i 2013, blev der gennemført en følsomhedsanalyse af konsekvenserne ved ændrede oliepriser.

- Den indikerede, at et fald i oliepriserne på 30 pct. vil omtrent **halvere** det forventede merprovenu fra harmoniseringen.
- Siden følsomhedsanalysen blev gennemført i 2013, er der dog sket betydelige ændringer i blandt andet produktionsprognoser samt investeringsforventninger i oliesektoren.
- Derfor kan vi ikke længere anse de gamle følsomhedsberegninger for retvisende.
- Finansministeriet har **ikke** genberegnet den tidligere aftale. Men den markant lavere forventede oliepris betyder – alt andet lige – et væsentlig fald i det forventede merprovenu i aftalen.

[Og hvad betyder dette så for den kollektive trafik?]

- Og nu følger spørgsmålet selvfølgelig: Hvis merprovenuet fra aftalen i 2013 er lavere end forventet, vil det så få negative konsekvenser for investeringerne i den kollektive trafik gennem Togfonden?
- Her er det entydige og meget klare svar: **Nej**.
- De realiserede indtægter fra Nordsøen påvirker ikke investeringerne i den kollektive trafik.
- Som jeg nævnte for lidt siden, blev det afsatte budget til investeringer i kollektiv trafik ved aftalen ikke bundet til de faktiske realiserede indtægter fra Nordsøen.
- Eller med andre ord: Vores investeringer i kollektiv trafik er ikke afhængige af, om de indtægter, vi får fra Nordsøen, svarer til den forventning, som Finansministeriet havde i

2013.

[Er der nu hul i statskassen?]

- Så er der måske nogen, der sidder med en ny bekymring. Næmlig: Er der så hul i statskassen, når de forventede indtægter fra Nordsøen falder, mens investeringerne i kollektiv trafik fortsætter?
- Her er det entydige og meget klare svar igen nej: **Nej**. Statens finanser er grundlæggende sunde og holdbare.
- Det er et helt generelt princip for økonomiske aftaler om øgede offentlige udgifter, at der skal anvises finansiering fx gennem øget beskatning, hvis aftalen ikke skal finansieres af råderummet.
- Det, at der peges på finansiering i en politisk aftale, må ikke forveksles med, at særlige finansieringskilder er øremærket til bestemte udgiftsposter i al fremtid.
- Dette princip gælder, uanset om en siddende regering har undervurderet eller overvurderet særlige finansieringskilder.
- Tag fx den netop indgåede aftale om tidlig pension. Her har aftalepartierne finansieret retten til tidlig pension ved bl.a. at indføre et nyt samfundsbidrag fra bankerne.
- Hvis bankerne nu viser sig at få et større overskud end forudsat i aftalen, så vil dette **ikke** indebære en automatisk udvidelse af den tidlige pension. Sådan fungerer økonomiske aftaler ikke.

- På samme måde er der heller ikke tale om, at staten justerer sine investeringer i den kollektive trafik på baggrund af udviklingen i olieprisen.
- Helt generelt gælder det, at rammen til offentlige investeringer – herunder også investeringerne i kollektiv trafik – udmøntes med udgangspunkt i de årlige finanslove og økonomaftalerne med kommuner og regioner.
- Alle offentlige investeringer finansieres år til år inden for denne ramme, uanset udviklingen i indtægterne fra Nord-søen.
- Dette gælder også baneprojekter i regi af Togfonden.

[Hvordan foregår statens budgettering?]

- Det er en grundbetingelse i arbejdet med økonomiske prognoser og fremskrivninger, at man ikke kan forudsige fremtiden perfekt.
- Finaministeriet offentliggør løbende en række prognoser og fremskrivninger af dansk økonomi, som ligger til grund for budgetteringen af statens udgifter. Disse udarbejdes på baggrund af den nyeste tilgængelige information og vil naturligvis være behæftet med usikkerhed.
- Ministeriernes embedsfolk gør deres bedste for at ramme rigtigt
- Vi sørger også for, at de forudsætninger, vi lægger ind i vores budgettering, og vores regnemetoder løbende gennemgås af eksterne eksperter – i De Økonomiske Råd (Vismændene), der har rollen som finanspolitisk ”vagthund”. Dertil kommer de mange tænketanke og forskere, der jævnligt går Finansministeriets beregninger efter i sømene.
- Nogle gange budgetteres en indtægtskilde for højt, og andre gange for lavt – men Finansministeriet har altid og vil altid forsøge at forudsige indtægter – og udgifter – efter bedste evne.

- Ændringer i de samlede skøn for indtægter og udgifter opdateres i forbindelse med Økonomisk Redegørelse 3 gange om året. Ved fastlæggelse af råderummet tages der højde for de løbende revisioner af skøn i de strukturelle indtægter og udgifter.
- Hvis de overordnede strukturelle indtægter udvikler sig svagere end det forventedes, bliver råderummet for fremtidige finanspolitiske initiativer reduceret og omvendt hvis det strukturelle indtægtsgrundlaget udvikler sig mere gunstigt end forventet vil råderummet blive forøget.
- Den løbende tilrettelæggelse af finanspolitikken sikrer således, at de offentlige finanser holder sig inden for det spor, som er lagt frem i forbindelse med de mellemfristede planer.
- Det er denne styring af de offentlige finanser som sikrer at vi løbende har sunde offentlige finanser - også selvom der er usikkerhed på de enkelte udgifts- og indtægtsposter..

[Afrunding]

- For at summere op: Finansministeriet har som nævnt **ikke** opdaterede beregninger af det forventede provenu fra Nordsøen.
- Men **alt andet lige** betyder udsigten til en lavere oliepris i 2042 end tidligere forventet, at statens provenu fra olieproduktionen i Nordsøen vil være **mindre**, end det blev forudsat, da aftalen om Togfonden blev indgået i 2013.
- Det medfører dog **ikke** et tilsvarende fald i investeringerne i kollektiv trafik gennem Togfonden.
- Derimod bliver investeringer i offentlig transport finansieret ud fra de overordnede økonomiske rammer.
- Ændringer i olieprisen har altså **ikke** betydning for den allerede afsatte finansiering til investeringerne i kollektiv trafik.

Med Venlig Hilsen
Nicolai Wammen
Finansminister