

Bilag 19.

Danske Privatbaners Fællesrepræsentation.

København, den 8. Juni 1946.

Til Finansministeren.

I Henhold til den med den højtærede Minister under en Forhandling i Rigsdagen den 29. f. M. truffede Aftale tillader man sig at redegøre saaledes for Banernes Stilling over for Forslag til Lov om Udskrivning af en Formuestigningsafgift m. v.:

Banernes Regnskaber aflægges i en af Ministeriet for offentlige Arbejder fastsat Form, og som det vil ses af vedlagte Eksemplar af Høng-Tølløse Jernbanes og Næstved—Præstø—Mern-Banens Regnskaber, indeholder disse ikke Afskrivning af Banens Spor, rullende Materiel, Bygninger m. v., men kun en mindre Henlæggelse til en Reserve- eller Fornyelsesfond.

Denne Henlæggelse, der skal tjene til Sikkerhed for Banens fortsatte og uforstyrrede Drift, var i Eneretsbevillingen fastsat til 40 pCt. af det aarlige Driftsoverskud, indtil Fonden havde naaet en Størrelse af 5 pCt. af Aktiekapitalen, derefter 10 pCt. af Overskuddet, indtil Fonden var bragt op til 10 pCt. af Aktiekapitalen; men i Lov Nr. 53 af 14. Marts 1931 om Statshjælp til Privatbanerne blev denne Bestemmelse ændret til, at der skal henlægges 400 Kr. pr. km af Banens Driftslængde, saa vidt Overskuddet tilstrækker.

Som det vil ses, er disse Henlæggelser smaa og Nul ved Baner med Under-skud og rummer derfor langt fra de Afskrivninger, som vilde være nødvendige, hvis Henlæggelserne skulde kunne dække fremtidige Fornyelser og Nyanskaffelser.

Banernes Regnskaber maa derfor nærmest betragtes som Kasseregnskaber og de i Regnskaberne opførte Overskud som Kasseoverskud, der ikke kan danne Grundlag for en Skatteansættelse.

Dette er ogsaa anerkendt af de paagældende Myndigheder, idet Landsover-skatteraadet i et Cirkulære af 12. August 1916 til samtlige Skatteraad fastsatte visse Afskrivningsprocenter som tilladte for Banernes Bygninger, Broer, rullende Materiel, Skinner m. v., og disse Afskrivningsprocenter er ved Skrivelse af 11. Februar 1943 fra Statens Ligningsdirektorat til Fællesrepræsentationen en Del forhøjet under Hensyn til den for Tiden stedfindende intensive Drift af Privatbanerne.

Disse Afskrivningsbeløb, der ved Banernes Skatteangivelser bliver fradraget de enkelte Aars regnskabsmæssige Overskud, kommer imidlertid ikke til Udtryk i Banernes Regnskaber, og saafremt man skal beregne en Banes Formuestigning i en vis Periode, hvilket formentlig kun kan gøres ved af Banens Status at udregne, hvor meget Summen af Banens Fonds + anden Formue ÷ Gæld er vokset i denne Periode, maa det anses for ret og rimeligt, at den derved udfundne Formuestigning reduceres med de af Skattemyndighederne for de i Perioden indeholdte Skatteaar godkendte Afskrivninger.

For at undersøge Lovforslagets Virkning paa Banerne har man paa fornævnte Grundlag søgt at udfinde Formuestigningen for to Baner, nemlig *Næstved—Præstø—Mern-Banen*, der under Krigen ikke har haft nogen speciel Krigstrafik, men kun en almindelig Stigning i Transporterne paa Grund af Krigsforholdene, og derfor synes at kunne repræsentere de fleste Privatbaner, og *Høng—Tølløse Jernbane*,