

[Flygaard.]

ud fra et driftsøkonomisk synspunkt, realistiske sammenlignet med de afskrivningsregler, som anvendes andre steder inden for staten, og realistiske efter helt isolerede betragtninger?"

(Spn. nr. 153).

Skriftlig begrundelse.

Det er spørgerens opfattelse, at man på baggrund af energikrisen og den deraf flydende debat om kollektiv kontra individuel transport har behov for at få belyst den økonomiske problematik omkring transporten af mennesker og gods. Da DSB i denne forbindelse udgør en ikke uvæsentlig faktor, mener jeg, at det må være af særlig interesse at få belyst forholdene omkring DSB. Mit spørgsmål til ministeren skal derfor ses som et led i dette opklaringsarbejde.

Spørgeren er bekendt med, at afskrivningspolitikken ved DSB behandles i forbindelse med en udvikling af et nyt budget- og regnskabssystem iværksat fra 1. april 1972. Det er spørgerens opfattelse, at der nu må være gået så lang tid, at det må være muligt for ministeren at give en samlet vurdering af DSBs afskrivningsregler, herunder også spørgsmålet om ekstraordinære afskrivninger af DSBs anlægskapital.

Ministeren for offentlige arbejder (*Damsgaard*):

Hr. Flygaard har spurgt om DSBs afskrivningsregler. Jeg vil derom gerne sige, at DSBs nuværende afskrivningsregler hviler på en betænkning fra udvalget af 1933 vedrørende statsbanernes forrentning og afskrivning. Den tager udgangspunkt i, at DSBs afskrivninger skal muliggøre en finansiering af reinvesteringer som følge af den stedfundne tekniske forældelse af tidligere foretagne investeringer. Dette ræsonnement må anses for at være i overensstemmelse med driftsøkonomiske synspunkter.

Imidlertid tages der gennem disse afskrivningsregler ikke hensyn til den i afskrivningsperioden stedfundne inflation, hvilket også påpeges af udvalget. Man kan derfor ikke sige, at DSBs afskrivningsregler er korrekte ud fra en ren selvfinansieringstankegang. Set i relation til de afskrivningsregler, der anvendes andre steder inden for staten, må det generelt siges, at DSBs afskrivningsregler

på de områder, hvor en direkte sammenligning er mulig, er noget lavere end de satser, der anvendes inden for andre § 2-virksomheder.

Ud fra helt isolerede betragtninger skal anføres, at DSBs anlægsaktiver og de på disse foretagne afskrivninger ikke direkte tåler en sammenligning med tilsvarende oplysninger fra andre transportvirksomheder. Man må således fremhæve, at af DSBs samlede anlægsaktiver stammer en meget betydelig del fra virksomheden de faste anlæg, baner og veje, nemlig ca. 55 pct. Når man skal vurdere DSBs anlægsaktiver i forhold til den med disse aktiver opnåede indtjening, bør de anlægsinvesteringer, der er afledt af DSBs faste anlæg, holdes udenfor. Tilsvarende vil DSBs afskrivningsregler heller ikke omfatte afskrivninger på disse investeringer.

Med hensyn til den resterende del af DSBs anlægsaktiver må en noget kortere afskrivningsperiode anses for at være mere i overensstemmelse med den faktiske levetid for de pågældende aktiver. En ændring af afskrivningsreglerne efter disse retningslinjer anslås at ville medføre en mindre forøgelse af de årlige afskrivninger, hvortil må komme en ekstraordinær afskrivning på de i øjeblikket bogførte anlægsaktiver af en betydelig størrelse.

Jeg skal endelig bemærke, at der til stadighed arbejdes med afskrivningspolitikken ved DSB, og at DSB påregner at fremkomme med et motiveret forslag til ændringer i afskrivningsreglerne i forbindelse med forslaget til lov om tillægsbevilling for finansåret 1974-75.

Flygaard (DR):

Jeg vil gerne takke ministeren for svaret. Også jeg vil gerne udtale ønsket om, at disse undersøgelser fra DSBs side bliver tilendebragt, så vi kan få skabt en afklaring på de pågældende områder.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Edele Kruchow* (RV) til ministeren for offentlige arbejder:

„Vil ministeren oplyse, hvorfor han intet vil foretage sig i anledning af ombudsman-