

[Ministeren for offentlige arbejder.]

De anførte tal er for perioden 1971-72-1975-76 lig med regnskabstallene, medens de for perioden 1976-77-1980-81 er lig med budget/budgetoverslagstal.

Af *Maisted* (FP) til ministeren for offentlige arbejder (4/10 76):

»Under henvisning til skrivelse af 21. september 1976 i forbindelse med finansudvalgets aktstykke 664 bedes ministeren oplyse, hvor store beløb skatteyderne skulle betale til DSB for at bringe balance i regnskabet, hvis afskrivningerne var baseret på genanskaffelsespriser og på realistiske afskrivningsperioder, der tager hensyn til den teknologiske udvikling.« (Spm. nr. 25).

Begrundelse.

Private virksomheder inden for transportsektoren bør kende udviklingen inden for den statsstyrede transportvirksomhed.

Minister for offentlige arbejder *Niels Mathiasens* svar (13/10 76):

En direkte besvarelse af spørgsmålet, hvorved her forstås en beløbsmæssig angivelse af, hvorledes DSBs regnskabsresultat ville blive ved beregning af afskrivninger baseret på genanskaffelsespriser og realistiske afskrivningsperioder, ville kræve to ting:

For det første en opgørelse af, hvilken nuværdi (genanskaffelsesværdi) man skulle ansætte for samtlige DSBs baneanlæg, bygninger, færger, lokomotiver og vogne m. v. En sådan opgørelse ville dels være uhyre tidkrævende, dels være behæftet med så mange skøn og usikkerheder, at den ville have begrænset værdi.

For det andet måtte der opnås enighed om, hvad der skulle forstås ved realistiske afskrivningsperioder.

I øvrigt finder jeg ikke, at spørgsmålet om, hvorledes man fastsætter de formelle regnskabsmæssige regler for beregning af afskrivninger af DSBs anlægskapital, har nogen betydning for belastningen af skatteyderne.

Forholdet er jo det, at selvsagt ville en beregning af DSBs afskrivninger på basis af genanskaffelsespriser betyde en meget væsentlig stigning i DSBs regnskabsmæssige udgift på driftsregnskabet til afskrivninger, men der ville være tale om en rent regnskabsmæssig udgiftspostering, der ville blive modsvaret af en til-

svarende forøget indtægtspostering for staten på statsregnskabet § 30.

Reelt ville stigningen i DSBs regnskabsmæssige underskud og dermed i statens tilskud til driften ikke koste skatteyderne én krone ekstra.

Det, der reelt har betydning for statens tilskud til driften af DSB, er forskellen mellem på den ene side driftsindtægterne og på den anden side de løbende udgifter på driftsregnskabet til løn og brændselolie m. v. samt de årlige anlægsbevillinger til nyanlæg eller fornyelse af anlæg og indkøb af nye færger og rullende jernbanemateriel m. v.

Disse anlægsbevillinger vil jo selvsagt altid blive afholdt i nupriser for det år, hvor anlægsarbejdet udføres eller f. eks. lokomotiverne anskaffes.

Hvorledes man fastsætter de formelle regler for disse anlægsinvesteringers afskrivning, har som foran nævnt ingen betydning for statens og skatteydernes reelle årlige tilskud til driften af DSB.

Af *Jørgen Junior* (FP) til socialministeren (5/10 76):

»Vil ministeren udsende et cirkulære, der meddeler kommunerne, at det ikke kan accepteres, at pensionistægtepar skilles fra hinanden ved plejhjemsanbringelser?«

(Spm. nr. 26).

Begrundelse.

Det må være samfundets pligt, at ældre ægtepar ikke mod deres vilje skilles fra hinanden ved plejhjemsanbringelse. Kan kommunerne ikke finde fælles plejhjemsplads, hvis plejhjemssindlægelse er nødvendig for begge ægtefæller, må der ofres offentlige midler på pleje i det fælles hjem. Der henvises til artiklen i Ekstra Bladet af 4. oktober 1976, hvori det påstås, at nævnte tilfælde ikke er isoleret, hvilket virker yderligere foruroligende.

Socialminister *Eva Gredals* svar (18/10 76):

Det er altid en meget uheldig situation, der opstår for de mennesker, hvis helbred svigter i et så stort omfang, at de bliver tvunget bort fra de vante omgivelser. Det er da også for at undskyde en sådan situation længst muligt, at kommunerne lægger så stor vægt på hjemmehjælpen.

I bistandsloven er det klart fastslået, at det