

Til *ministeren for offentlige arbejder* (12/3 87) af:

**Erenbjerg (S):**

»Hvor store udgifter har DSBs rederitjeneste afholdt i finansåret 1986 til fremmede tjenesteydelser for så vidt angår småreparationer og vedligeholdelsesarbejder på DSB-færger på Rødbyhavn-Puttgarden og Storebæltsoverfarten?«

#### Begrundelse

Småreparationer og normalt vedligeholdelsesarbejde udføres som oftest af færgernes faste mandskab. Spørgeren ønsker oplyst, i hvor høj grad DSB afholder udgifter til disse arbejder placeret på virksomheder i land. Der ønskes en opgørelse delt op på materialer og arbejds løn til fremmede tjenesteydelser. Kun udgifter til disse arbejder for tidsrum, hvor færgerne ikke er taget ud af drift, ønskes oplyst.

*Svar* (20/3 87):

**Ministeren for offentlige arbejder** (Nør Christensen):

DSBs udgifter til fremmede ydelser ved færgervedligeholdelse under drift har i 1986 andraget 14,071 mill. kr. på Storebæltsoverfarterne og 4,862 mill. kr. på Rødby-Puttgarden overfarten.

Det er ikke muligt i DSBs regnskaber at opdele den samlede, registrerede udgift til fremmede ydelser i arbejds løn og materialer.

#### Spm. nr. S 845

Mill. kr.	1981	1982	1983	1984
Besparelse ved olieforbrug .....	1,05	2,21	1,78	0,69
Merforbrug				
– øget vedligeholdelse .....	0,27	0,12	0,19	0,24
– øget smøreolieforbrug .....	0,14	0,14	0,14	0,14
Opvarmning af fuelolie til brugstemperatur .....	0,48	0,55	0,50	0,44
Samlede omkostninger .....	0,89	0,81	0,83	0,82
Dækningsbidrag .....	0,16	1,40	0,95	÷ 0,13

At dækningsbidraget var så lavt i 1981, skyldes, at færgen kun har anvendt fuelolie i en del af året. Årsagen til det negative dækningsbidrag i 1984 var, at prisforskellen på fuel- og dieselolie var meget lille.

Til *ministeren for offentlige arbejder* (12/3 87) af:

**Erenbjerg (S):**

»Hvorledes har det økonomiske resultat været af de investeringer, som DSBs rederitjeneste har foretaget på færgerne for at kunne anvende fuelolie som brændstof?«

#### Begrundelse

Spørgeren ønsker oplyst, om de resultater, man har opnået ved overgangen fra dieselolie til fuelolie på nogle af færgerne, har medført økonomiske besparelser og miljømæssige forbedringer. Endvidere ønskes investeringernes rentabilitet oplyst.

*Svar* (20/3 87):

**Ministeren for offentlige arbejder** (Nør Christensen):

Spørgsmålet om det økonomiske resultat af DSBs investeringer til fueloliedrift har været genstand for en nærmere analyse på foranledning af statsrevisorerne, og rigsrevisionen har udarbejdet et notat til statsrevisorerne om spørgsmålet, dateret 29. januar 1986. Hovedkonklusionen i notatet er følgende:

»De samlede økonomiske virkninger af ombygningen til fuelolie for hver enkelt færge er ikke oplyst, men for den først ombyggede færge, M/F Romsø, er der udarbejdet en efterkalkulation, der for perioden 1981–1984 viser besparelsen på fueloliedrift, meromkostninger til vedligeholdelse m.v. samt dækningsbidrag.

Den samlede investering i ombygning af færgens maskineri har i samme periode været 4,0 mill. kr. Det samlede dækningsbidrag i perioden har været i alt 2,38 mill. kr.

Ved en forventet prisforskel på fuel- og dieselolie på ca. 600 kr. pr. ton antages det,