

ifølge de officielle målinger århundredets nedbør, og det er vandløbene ikke indrettet til at modtage.

### Spm. nr. S 915

Til trafikministeren (10/2 95) af:

**Jens Løgstrup Madsen (V):**

»Hvorledes ville DSB's produktregnskab se ud, hvis fællesudgifter på 2.688 mio. kr., som ikke er fordelt på de enkelte divisioner, blev fordelt på disse?«

### Begrundelse

I DSB's årsregnskab for 1993 fremgår det, at de enkelte divisioner i DSB havde følgende produktresultat:

Passagertrafik .....	1.647 mio. kr.
S-togs-trafik .....	478 mio. kr.
Gods .....	232 mio. kr.
Rederi .....	418 mio. kr.
Busser .....	21 mio. kr.
Forpagtning .....	235 mio. kr.
Rejsebureau .....	7 mio. kr.
I alt .....	1.676 mio. kr.

Det samlede tilskud til DSB fra staten var i 1993 4.364 mio. kr., og de ikkefordelte udgifter var således 2.688 mio. kr.

### Svar (22/2 95)

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

DSB oplyser, at DSB's økonomistyring til og med 1993 ikke rummede mulighed for at produkttilknytte væsentlige dele af de samlede omkostninger.

Fra 1. januar 1994 er mulighederne blevet væsentlig forøget. Den øgede gennemsnitlighed i DSB's økonomi, der herved opnås, fremgår af finansloven for 1995, hvorfra følgende oplysninger er trukket ud:

### Tilskud til DSB's produkter og virksomheder 1994

Mio. kr.	Drifts-tilskud	Anlægs-tilskud
DSB Bane .....	1.021	1.302
DSB Passager .....	641	1.339
DSB Gods .....	280	198
DSB Rederi .....	-615	95
DSB Busser .....	-29	2
DSB Rejsebureau .....	-7	12
DSB Stab (koncernledelse) ..	287	12
I alt .....	1.578	2.960

### Tilskuddet til DSB Passager kan underopdeles som følger:

#### Tilskud til DSB Passager i 1994

Mio. kr.	Drifts-tilskud	Anlægs-tilskud
DSB Intercity .....	-49	71
DSB Regional .....	518	1.002
DSB S-tog .....	-35	166
DSB International .....	64	0
DSB Passager, øvrige .....	144	100
I alt .....	641	1.339

Det understreges, at foranstående tal fra finansloven er budgettal, og at der til disse er knyttet lidt større usikkerhed end normalt. Det skyldes, at 1994 var det første budgetår i den nye organisation og efter de nye principper.

1993-regnskabet kan ikke uden betydelig definatorisk usikkerhed »omskrives« til den nye organisation og de nye principper, hvorfor resultatet ikke ville være brugbart.

Det er således en konsekvens af den tilvejebragte øgede gennemsnitlighed af den samlede tilskudsanvendelse, at kontinuiteten i en række talserier brydes ved årsskiftet 1993-94.

Det skal tilføjes, at tilskudsbilledet i de kommende år vil ændre sig en del, bl.a. fordi den faste Storebæltsforbindelse vil påvirke såvel indtægter som omkostninger væsentligt. Desuden forventes indført en infrastrukturafgift, som vil medføre, at en del af DSB Banes omkostninger skal betales af brugerne af banelystemet.