

## Statens direkte indtægter via skatter og afgifter fra olie- og gasindvinding

	1999	2000	
Selskabsskat	2,1	4,8	Mia.kr 1999-priser
Kulbrinteskate	0,0	0,0	«
Produktionsafgift	0,9	1,1	«
Olierørlednings- og dispensationsafgift	0,5	1,1	«
Total	3,5	7,0	«

Til sammenligning kan oplyses, at der i Finansloven for 2000 er angivet følgende forventede indtægter: selskabsskat: 2,4 mia. kr., kulbrinteskate: 0 mia. kr., produktionsafgift: 1,1 mia. kr. og olierørlednings- og dispensationsafgift på 0,8 mia. kr., svarende til i alt 4,3 mia. kr. En del af stigningen fra de anførte indtægter i Finansloven til indtægterne på 7 mia. kr. i ovenstående beregning for 2000 skyldes forventninger om en højere olie og gasproduktion i år.

Staten modtager endvidere udbytte fra Dansk Olie og Naturgas A/S. Størrelsen af dette udbytte afhænger blandt andet af priserne på olie og gas. Jeg har derfor forelagt spørgsmålet for DONG, som har oplyst følgende:

»DONGs regnskab for 1999 foreligger først, når bestyrelsen har afholdt bestyrelsesmøde den 31. marts 2000. På dette møde vil bestyrelsen indstille størrelsen af udbyttet for 1999 til generalforsamlingen.

Selskabet fik i 1998 et resultat på 666 mio. kr. efter skat. Resultatet for 1999 ventes at ligge på samme niveau.«

Når oplysninger om DONG's regnskab for 1999 foreligger vil jeg vende tilbage.

## Spm. nr. S 1864

Til trafikministeren (9/3 2000) af:

**Brian Mikkelsen (KF):**

»Kan ministeren oplyse, om der eksisterer undersøgelser af effekten af ATC-systemet på de danske jernbanestrækninger, og er ministeren enig i, at der mangler fuldendte oplysninger over, hvad ATC-systemet betyder for den daglige jernbanekørsel, og vil ministeren tage initiativ til at etablere et system med en slags sort boks, der løbende kan registrere udsving, hvis ATC'en går i gang, f.eks. i et sving, hvor der køres for hurtigt?«

## Svar (22/3 2000)

**Trafikministeren (Jacob Buksti):**

For så vidt angår effekten af ATC-systemet på de danske jernbanestrækninger forholder det sig således, at der efter indførelsen af ATC-systemet ikke er sket ulykker på ATC-dækkede strækninger med ATC-udstyrede tog. Systemet har effektivt forhindret ulykker af den slags, hvor et tog kører forbi et stopvisende signal eller kører med for høj fart.

Ifølge Banestyrelsen registreres alle hændelser i en uheldsdatabase. Det gælder også hændelser, der ikke har ført til egentlige faresituationer. Hver enkelt hændelse gennemgås, og eventuelle tendenser analyseres. På baggrund heraf vurderes det, hvorvidt der skal ske skærper mv.

Med hensyn til spørgsmålet om, hvorvidt der mangler fuldendte oplysninger over, hvad systemet betyder for den daglige jernbanekørsel, kan det oplyses, at en ATC-driftsgruppe med repræsentanter fra DSB og Banestyrelsen følger op på driftserfaringerne med ATC-systemet med henblik på at sikre, at der tages hånd om eventuelle u hensigtsmæssige forhold.

Banestyrelsen oplyser, at der i den periode, hvor systemet har fungeret, ikke har været tilkendegivelser fra styrelsen selv, Jernbanetilsynet eller DSB om, at der mangler oplysninger.

For så vidt angår spørgsmålet om etablering af et system med en sort boks, der løbende kan registrere udsving, hvis ATC-systemet går i gang, kan det oplyses, at tog med ATC er udstyret med en såkaldt havariol, der løbende modtager og registrerer sikkerhedsdata fra togets ATC-datamat og impuls giver, herunder data vedrørende hastighed samt eventuelle nedbremsninger som følge af overskridelse af den tilladte toghastighed.

DSB udskriver jævnligt oplysningerne, der indgår som led i rekonstruktionen af hændelser samt fejlretning. Der synes således ikke for øje-