

**Svar (25/6 01)**

**Skatteministeren (Frode Sørensen):**

Da spørgsmålet vedrører olie- og gasvirksomheders interne forrentning, har jeg forelagt spørgsmålet for miljø- og energiministeren, som har oplyst følgende:

»Olieselskaber beregner den interne forrentning, når de skal træffe beslutning om, hvorvidt de vil investere i efterforskning af konkrete olie/gas prospekter, eller efterfølgende vurdere, om de vil foretage udbygning af olie/gasfund. Det bemærkes, at den interne rente er den forventede forrentning af kapitalen i et projekt over hele investeringsens forløb baseret på en række forudsætninger om oliepris mv. Den kan derfor ikke umiddelbart sammenlignes med afkastningsgraden, som beregnes på regnskabstal i enkeltår. Selskabernes krav til forrentningen af investeringer er interne og ikke offentligt tilgængelige. Kravene afviger fra selskab til selskab og kan variere fra investering til investering på grund af forskelle i usikkerheden omkring de enkelte investeringer. Energistyrelsen vurderer, at når olieselskaberne overvejer, om de skal deltage i projekter, er deres krav til realforrentning af investeringer, dvs. forrentning efter fradrag for inflation og skat, i landene omkring Nordsøen i størrelsesordenen 10 til 15 %.

Olieselskaberne offentliggør normalt kun regnskaber for deres samlede virksomhed. Energistyrelsen har ikke oplysninger om den interne forrentning af konkrete investeringer hos nabolandenes operatører. Flere konsulentfirmaer udarbejder – med henblik på salg – beregninger af den interne rente for konkrete felter i Nordsøen. Disse beregninger foretages på grundlag af tilgængelige oplysninger fra selskaberne suppleret med konsulentfirmaernes egne skøn og viser derfor ikke nødvendigvis den faktiske interne forrentning.«

Jeg kan henholde mig hertil.

**Spm. nr. S 2986**

Til trafikministeren (14/6 01) af:

**Søren Kolstrup (EL):**

»Kan ministeren oplyse, i hvilken takt DSB vil fortsætte sin indfasning af IC3 materiale på hele Sydbanen (København-Nykøbing F.), for at leve

op til Jernbanerammeaftalens overordnede målsætning om reduceret rejsetid, intensiveret togdrift og forbedret materiel inden for den sjællandske regionaltogdrift?«

**Begrundelse**

I DSB's nye reklameavis »Flere og hurtigere tog« nævnes ikke noget sted forbedringer på Sydbanen, forstået som hele strækningen København-Nykøbing F. Eftersom der i Jernbanerammeaftalen af 26. november 1999 anføres, at »aftalen giver DSB mulighed for at styrke den sjællandske regionaltrafik gennem en fremrykket udskiftning af DSB's røde regionaltogsmateriel« og finanslovsteksten, der danner udgangspunkt for Jernbanerammeaftalen, omtaler indførelse af reduceret rejsetid, øget trafikintensitet samt forbedret materiel på hele den sjællandske regionaltrafik virker det påfaldende, at den hidtidige indfasning af IC3 tog tilsyneladende er standset. Spørgeren henviser i øvrigt til, at såvel indførelse af nye Øresundstog som den senere indførelse af IC4 tog på øst-vest trafikken skal skabes rum for forbedringer på Sydbanen ifølge Jernbanerammeaftalen og den deraf afledte kontrakt mellem Trafikministeriet og DSB.

**Svar (26/6 01)**

**Trafikministeren (Jacob Buksti):**

Der er i kontrakten med DSB bestemt, at mindst 75 pct. af afgangene på strækningen mellem København og Nykøbing F i løbet af første halvår 2004 skal udføres af moderne togsæt, og at samtlige afgangene inden udgangen af 2005 skal køres med moderne materiel.

DSB oplyser, at de første nye togsæt af typen IC4 forventes leveret ved udgangen af 2003 og indsat i fjerntrafikken som erstatning for IC3. Disse IC3 togsæt vil dermed gradvist kunne erstatte de røde vogne – i starten vil det være i enkelte regionaltog på Sjælland – men i løbet af foråret 2004 vil der ske en løbende indsættelse af IC3 på Sydbanen, således at 75 pct. af togene her vil blive kørt med moderne tog. De røde vogne vil være helt udfaset på Sjælland ved udgangen af 2005.