

cemæssigt set er lige for alle bydere, herunder bl.a. vedrørende åbningsbalance og fuldstændig uafhængighed mellem moder- og datterselskaber. Tvivlen, som også fremgår af bilag omdelt i Folketingets Trafikudvalg, er i særlig grad rejst på baggrund af resultaterne af de afholdte licitationer, hvor der er sket en væsentlig forrykning i fordelingen af kontrakterne fra private vognmænd til de nyudskilte busselskaber.

Der henvises i øvrigt til Trafikudvalget, folketingssamlingen 1994-95, L 144 (Forslag til lov om DSB Busser A/S), bilag 4, 10 og 13.

### Svar (7/5 96)

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Storstrøms Trafikselskab har oplyst, at udbudsbetingelserne har været ens for alle udbydere, og at disse betingelser fremgik af de udsendte udbudsvilkår. Heraf fremgik det bl.a., at kontrakt kunne indgås med enkeltperson, selskab eller anden juridisk enhed. Byderen skulle opfylde lovens kvalifikationskrav, ligesom en række kriterier nævnt i udbudsmaterialet skulle være opfyldt. Endelig skulle byder kunne stille de krævede sikkerheder, før kontrakt kunne indgås. Blev de i udbudsmaterialet stillede krav opfyldt, så trafikelskabet det ikke som sin opgave nærmere at analysere byders selskabsstruktur.

Den kollektive bustrafik uden for hovedstadsområdet har fra 1979 og frem til 1994 været reguleret på grundlag af et aftalesystem – de såkaldte standardentreprenørkontrakter – forhandlet mellem Amtsrådsforeningen og Landsforeningen Danmarks Bilruter. Standardkontraktsystemet har dels angivet rollefordelingen mellem trafikelskaberne på den ene side og trafikudøverne på den anden side. Herudover har en væsentlig del af kontraktsystemet været prisaftaler, herunder aftale om, hvorledes busprisen skulle fastsættes i den situation, hvor entreprenøren ikke fik fornyet sin kontrakt (den såkaldte overtagelsespris eller kontraktpris).

Modellen for busprisfastsættelsen bygger på en tilbagediskontering af de fremtidige aftalte ydelser til afskrivning og forrentning i bussens restlevetid uden hensyntagen til bussens faktiske anskaffelsesværdi, driftsøkonomiske/skattemæssige nedskrevne værdi eller markedsværdi.

Med trafikelskabets indførelse af udlicitering af regional og lokal kollektiv bustrafik bliver

standardentreprenørkontrakterne opsagt, hvorfor entreprenøren – i tilfælde af, at denne ikke vinder licitationen – skal have afsat sine busser til kontraktpriser.

Udskillelse af Lollandsbanens og Østbanens busvirksomheder er sket i overensstemmelse med lov om ændring af lov om privatbanerne, hvor en etablering af selvstændige busaktieselskaber blev gjort mulig, og selve udskillelsen er foregået i overensstemmelse med reglerne i aktieselskabsloven.

I privatbanernes regnskaber har busdriften hele tiden været regnskabsmæssigt adskilt fra jernbanedriften, ligesom der ikke er givet tilskud til investeringer i busmateriel. På normal vis har der i banernes regnskaber været foretaget afskrivninger på busmateriellet, og busdriften har udvist et overskud, som er kommet jernbanevirksomheden til gode i den forstand, at overskuddet har indgået i beregningsgrundlaget for driftstilskud til privatbanen.

Til gengæld har denne anvendelse af overskuddet været en ulempe for privatbanens busvirksomhed, da denne ikke har haft mulighed for at konsolidere sig, som tilfældet er for selvstændige busselskaber.

På denne baggrund fremsatte jeg den 18. januar 1995 forslag til lov om ændring af lov om privatbanerne, der ville gøre det muligt for privatbanerne at udskille deres busvirksomheder i selvstændige aktieselskaber, således at de kunne konkurrere på lige vilkår med andre busselskaber. Samtidig sikredes det ved lovforslaget vedtagelse, at privatbaner, der ikke udskiller deres busvirksomhed i selvstændige aktieselskaber, ikke vil kunne oppebære tilskud til en eventuel underskudsgivende busdrift. En konkurrenceforvridning som følge af statstilskud har således ikke fundet sted og kan med lovændringen nu heller ikke finde sted.

Lovændringen gjorde det muligt for Lollandsbanen og Østbanen at stifte busaktieselskaber ved apportindskud af busvirksomhedernes aktiver, som hovedsagelig bestod af busmateriellet. Til gengæld overtog de nye busaktieselskaber den gæld, som de respektive baner havde i busserne som følge af lånefinansiering af busanskaffelserne. Værdiansættelsen af bygninger og tekniske anlæg er foretaget af en anerkendt statsautoriseret ejendomsmægler, og har taget udgangspunkt i en beregnet markedspris efter sædvanlige kriterier for beregning af en sådan. Da busselskaberne ved etableringen indtrådte i alle de forpligtelser, som banerne ved