

hvorved A/S Lollandsbanen har haft et større tilgodehavende i LF-Bus A/S. På revisors anmodning, bl.a. under henvisning til intentionerne i den ændrede privatbanelov, iværksatte banens ledelse i efteråret 1996 imidlertid forretningsgange, der sikrede en løbende udligning af mellemværender. Ved årsskiftet 1996 var mellemregningskontoen i praksis afviklet, idet LF-Bus A/S havde et mindre tilgodehavende i Lollandsbanen.

I den sammenhæng kan jeg oplyse, at ministeriet i forlængelse af gennemgangen af banernes regnskaber for 1995, i december 1996 bad samtlige privatbaner om at berigtige revisorerens bemærkninger i revisionsprotokollatet.

Jeg vil overveje hvilke konsekvenser sagen vil få, når konkursboets tilsynsførende har afsluttet sin behandling af sagen, idet jeg går ud fra, at han tager stilling til, om der er sket overtrædelse af lovgivningen. Jeg vil underrette den tilsynsførende herom.

I den sammenhæng bemærker jeg, at der i øjeblikket foretages en vurdering af principperne for privatbanernes regnskabsaflæggelse, herunder spørgsmålet om en revision af den gældende revisionsinstruks.

---

#### Ad spm. nr. S 2488

Fra trafikministeren er modtaget supplerende besvarelse af et af Svend Erik Hovmand stillet spørgsmål. Spørgsmålet, der sammen med det foreløbige svar er optaget i Folketingstidende 1996-97, forhandlingerne side 8445, lød således:

Til trafikministeren (9/6 97) af:

**Svend Erik Hovmand (V):**

»Mener ministeren, at det var eller burde være forudsigeligt også for ledelsen, at de afgivne tilbud ville betyde et tab for LF-Bus A/S, herunder at man burde have taget højde for købsprisen for de busser, man måtte overtage?«

#### Supplerende svar (5/9 97)

**Trafikministeren (Bjørn Westh):**

I følge de foreliggende oplysninger har LF-Bus A/S afgivet tilbud ud fra en forudsætning om, at man herved kunne opnå rentabel drift og har herunder taget højde for de forhøjede buspriser, som var bekendtgjort i udbudsbetingelserne.

Som nævnt i besvarelsen af spørgsmål S 2487 var der ved udgangen af 1995 overskud på busdriften på Lolland-Falster.

Det efterfølgende tab efter licitationer på Sydsjælland og Møn samt i Vestsjællandsområdet skyldes i følge det oplyste de særlige forhold, som selskabets ledelse har redegjort for i årsberetningen til regnskabet for 1996, jf. mit svar på spørgsmål S 2487. Jeg kan ikke på det for mig foreliggende grundlag bedømme, om det var eller burde være forudsigeligt for LF-Bus' bestyrelse, at de afgivne tilbud ville betyde et tab for selskabet.

---

#### Ad spm. nr. S 2489

Fra trafikministeren er modtaget supplerende besvarelse af et af Svend Erik Hovmand stillet spørgsmål. Spørgsmålet, der sammen med det foreløbige svar er optaget i Folketingstidende 1996-97, forhandlingerne side 8445, lød således:

Til trafikministeren (9/6 97) af:

**Svend Erik Hovmand (V):**

»Kan ministeren oplyse, hvem der i givet fald skal betale et eventuelt tab, og garantere, at der hverken direkte eller indirekte har været eller vil blive tale om, at skatteyderne lider tab i forbindelse med LF-Bus A/S?«

#### Supplerende svar (5/9 97)

**Trafikministeren (Bjørn Westh):**

I bemærkningerne til lovforslag om ændring af privatbaneloven i 1995 blev der gjort opmærksom på, at overgangen fra standardentreprenørkontrakter til udbud har medført en skærpet konkurrence på markedet for rutebilkørsel.

Konstruktionen hvorved busaktiviteten udskilles i et særligt aktieselskab indebærer bl.a. også, at aktiekapitalen kan gå tabt ved en selskabskonkurs, idet udskillelsen i et selvstændigt selskab netop sikrer, at en konkurssituation ikke påfører moderselskabet tab udover et tab af aktiekapital.

Ved konstruktionen af det nye busselskab »NyBus A/S« og den efterfølgende afvikling af LF-Bus A/S må konstateres, at Lollandsbanens aktiekapital i LF-Bus formentlig må anses for tabt. Dette tab må – da aktierne ejes af stat, amt