

og kommuner – i påkommende fald siges at ramme skatteyderne.

Hertil kommer et tab hos kreditorerne og en udgift som følge af, at amtet til trafikskabet må udrede den i svaret på spørgsmål 2487 nævnte merbetaling på 8 mio. kr.

Et nyt udbud af busruterne på Lolland-Falster vil blive fremrykket, således at nye kontrakter kan indgås forventelig med virkning fra den 20. maj 1998 mod oprindeligt 1. juli 1998.

---

#### Ad spm. nr. S 2490

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 8446, lød således:

Til trafikministeren (9/6 97) af:

**Svend Erik Hovmand (V):**

»Kan ministeren bekræfte, at Lollandsbanens busser, som blev solgt til LF-Bus A/S for 23,4 mio. kr., kunne have hjembragt Lollandsbanen væsentligt mere – måske henved 40 mio. kr., og at dette ville have været langt bedre for skatteyderne, og kan ministeren forsikre, at den pris, LF-Bus A/S har betalt for at få malet alle busser på Lollandsbanens anlæg, svarer til den almindelige markedspris?«

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

**Trafikministeren (Bjørn Westh):**

Ved etableringen af LF-Bus A/S blev Lollandsbanens busmateriel vurderet af en af Justitsministeriet anerkendt vurderingsmand. Værdiansættelsen er sket i overensstemmelse med aktieselskabslovens § 6A og § 6B til handelsværdien.

Med hensyn til malingen af LF-Bus A/S busser er det over for mig oplyst, at malingen er foretaget på selskabets eget anlæg, og ikke som anført af spørgeren på anlæg tilhørende A/S Lollandsbanen.

#### Ad spm. nr. S 2491

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 8446, lød således:

Til trafikministeren (9/6 97) af:

**Svend Erik Hovmand (V):**

»Kan ministeren bekræfte, at også andre offentligt ejede busselskaber end i sagen med LF-Bus A/S har givet urealistisk lave licitationstilbud, bl.a. baseret på, at man har overtaget en billig vognpark med det resultat, at henved 30 pct. af de private busvognmænd har måttet lukke, og kan ministeren tilkendegive, hvilke konsekvenser regeringen vil drage af denne udvikling?«

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

**Trafikministeren (Bjørn Westh):**

I de offentligt ejede busaktieselskaber er vognparken overtaget til handelsværdi på baggrund af en vurdering foretaget af den af Justitsministeriet beskikkede vurderingsmand. Formålet hermed har været at etablere busaktieselskaberne på sådanne vilkår, så disse kan konkurrere på lige vilkår med de privatejede busselskaber.

Det grundlag, hvorpå de offentligt ejede busselskaber har indregnet kapitalomkostninger i licitationstilbuddene, har derfor ikke været konkurrenceforvridende. Jeg er ikke i besiddelse af oplysninger, der tyder på, at de andre offentligt ejede busaktieselskaber licitationstilbud har været urealistisk lave.

Den skærpede konkurrence i forbindelse med overgangen fra standardentreprenørkontrakter til egentligt udbud, som der har været meget bred politisk tilslutning til, har resulteret i et kraftigt fald i prisen pr. køreplantage og dermed i tilskudsbehovet til den kollektive busstrafik. Dette har ikke overraskende betydet, at en række busvirksomheder har måttet lukke. Hvor mange – og hvor stor en andel af de private busvirksomheder – er ministeriet ikke i besiddelse af statistiske oplysninger om.

Jeg finder ikke, at der er grundlag for initiativer for at ændre på denne udvikling.