

[Ministeren for offentlige arbejder.]

gående behandlet af 2. hovedrevisorat, ministeriet for offentlige arbejders departement og det pågældende trafikudvalg.

Jeg har for så vidt intet at føje til det i betænkningen anførte, men jeg vil dog gerne understrege, at statsbanernes indgåelse af den pågældende handel udelukkende er sket, fordi statsbanerne efter de før købet foretagne undersøgelser af ruternes økonomi fandt, at købet måtte være en god forretning for statsbanerne. Som grundlag for disse undersøgelser blev benyttet bl. a. de for de sidste tre år før ruternes overtagelse foreliggende regnskaber, der var ført af en statsautoriseret revisor, og som viste, at ruterne, selv efter afholdelse af godtgørelsen til de tidligere ejere, ville give statsbanerne et pænt nettooverskud. Denne beregning har da også vist sig at holde stik, idet ruterne i det sidst afsluttede finansår, finansåret 1955-56, gav et nettooverskud på ca. 59 000 kr., uagtet at driftsudgifterne var blevet væsentlig forøget som følge af den pr. 1. april 1955 gennemførte forhøjelse af vægtafgiften for dieselmotorkøretøjer.

Spørgsmålet om, hvorvidt en sådan handel skulle være i strid med loven, har været undersøgt af ministeriet for offentlige arbejders departement. Departementet er — således som det fremgår af betænkningen over statsregnskabet side 19 — af den opfattelse, at disse koncessioner ikke kan anses for et formuegode, der bør være genstand for omsætning med dertil knyttet fortjeneste. Men det tilføjes, at der kan foreligge tilfælde, hvor det ikke vil være unaturligt, at de koncessionsgivende myndigheder tillader, at der ydes en vis godtgørelse for en oparbejdet goodwill. I øvrigt udtaler departementet, at det ikke ses, at lovgivningen indeholder noget forbud herimod. Hverken statsbanerne eller det trafikudvalg, som har udstedt koncession på de pågældende ruter til statsbanerne, har derfor overtrådt nogen gældende lovbestemmelse, og ministeriet for offentlige arbejders departement har da heller ikke fundet, at der var grundlag for indskriden. Alt i alt synes der derfor ikke at være grundlag for at foretage en ydeligere undersøgelse af denne handel.

Hvad angår rutebilernes kommende pen-

sionsforpligtelser, synes der ikke at være grund til at nære nogen ængstelse for, at de skal give sig videre udslag i rutebilernes regnskab. Forholdet er nemlig det, at ca. 96 pct. af det ved rutebilerne beskæftigede personale ikke er tjenestemænd, men overenskomstlønnet, altså chauffører, mekanikere o. s. v., som ikke er pensionsberettigede i henhold til tjenestemandsløven, men som har mulighed for at oppebære en art understøttelse i henhold til finansministeriets cirkulære af 8. maj 1950. For de resterende ca. 4 pct. af rutebilpersonalet, der er tjenestemandsansat, beregnes og opføres statsbanernes pensionsudgifter allerede nu på rutebilvæsenets årlige rentabilitetsberegninger. Rutebilerne afholder derfor fuldt ud deres andel af disse udgifter.

Det ærede medlem hr. Th. Mikkelsen henstillede, at spørgsmålet om samvirke mellem de nordiske lande på energiforsyningsområdet blev taget op til undersøgelse. Et samarbejde på dette område har siden 1914 været i gang mellem Danmark og Sverige. Kraftudvekslingen, der fra dansk side formidles gennem interessentskabet „Kraftimport“, finder i øjeblikket sted gennem 4 kabler under Øresund og er af et ret betydeligt omfang; således overførtes i året fra 1. november 1955 til 31. oktober 1956 356 mill. kWh fra Danmark til Sverige, medens overførslen fra Sverige til Danmark i samme periode kun androg 215 mill. kWh. Det danske eksportoverskud skyldes, at nedbørsmængden i Sverige har været under normal.

Også spørgsmålet om overføring af elektrisk kraft fra Norge til Danmark er jo et gammelt problem, idet det allerede blev undersøgt af en i 1921 nedsat interskandinavisk kommission. Herefter er sagen taget op flere gange, senest i 1948 af en af regeringerne i Danmark, Norge og Sverige nedsat fælleskomité. Denne komité anbefalede et projekt, hvorefter kraftoverføringen fra Norge skulle iværksættes ved hjælp af vekselstrøm gennem luftledninger fra Norge gennem Sverige til Helsingborg, derfra gennem søkabler til Helsingør og videre gennem luftledninger. Finansieringen skulle ske dels ved hjælp af et dansk lån til Norge, dels gennem tilskud fra Marshallmidlerne. Som bekendt måtte man imid-