

[Holmberg.]

idet der dog er kendskab til nogle tilfælde, hvor trafikudvalg har tilladt, at statsbanerne ved køb af ruter har ydet betaling ud over materiellets værdi.

Der er igennem årene skabt en praksis for, hvorledes man forholder sig. Ved overdragelse af ruter private imellem — frivillige overdragelser — har myndighederne godkendt en brugsværdi for det til ruterne hørende materiel, og ved statsbanernes eller privatbaners overtagelse — tvungen eller dragelse — af ruter er ydet et mere eller mindre passende vederlag for det til den overtagne rute hørende materiel. Egentlig erstatning ved tvangsafståelse har der derimod aldrig været tale om.

Det er ubestrideligt, at vort lands mange rutebiler og bybusforetagender har været af overordentlig stor betydning for samfundsudviklingen — så sandt som trafik i det hele taget er en såre betydningsfuld faktor.

Forholdene er imidlertid i dag sådan, at der også på dette erhvervsområde finder en vis strukturrationalisering sted. De helt små enheder har svært ved at klare sig, og det ligger i mange tilfælde sådan, at investeringskravene er vanskeligt overkommelige.

Selv med den stadigt voksende individuelle transport er der dog behov for nye ruter — og ligesom for 60 år siden er der folk, der vover at sætte penge på kant i troen på et fremtidigt udbytte af rutebilsdrift. Det er især i og omkring vore større byer, noget sådant sker. Nye kvarterer — eller planetbyer — kræver trafik, og det er klart, at der går en rum tid, inden investering i en sådan ny trafik bliver rentabel. Det er imidlertid lige så klart, at kollektiv trafik imellem bycenter og sådanne nye kvarterer er en bydende nødvendighed, hvad enten trafikken er rentabel eller ej.

Det har i de fleste områder af landet ikke hidtil voldt større problemer at skaffe trafikdækning. Bestående eller nye trafikforetagender har vovet at oprette den nødvendige trafik, og i vid udstrækning er det private rutebilejere, der har påtaget sig opgaverne.

Med den hast, udviklingen nu forløber i, kan det imødeses, at spørgsmål om tvangsafståelser af rutebiler kan dukke op igen. F. eks. kan kommunesammenlægninger med-

føre beboerkrav om trafik, der er direkte tabgivende, men som kommunalbestyrelserne af hensyn til lighedsprincippet ønsker at gennemføre. Er situationen den, at et område, der således ønskes betjent, hidtil er blevet betjent af en privat rutebilejer, opstår spørgsmålet om tvangsafståelse.

Det vil da være rimeligt og naturligt, at lovgivningen om omnibuskørsel indeholder bestemmelser om, hvorledes den eller de, der gennemtvinger overtagelse af en bestående rute, skal forholde sig. Det er ikke rimeligt, at de, der har aflastet samfundet for investeringer i kollektiv trafik, ruineres som følge af statslige eller andre overordnede myndigheders ønsker om ændrede forhold.

Idet jeg i øvrigt henviser til de bemærkninger, der ledsager lovforslaget, skal jeg indstille det til folketingets velvillige behandling.

Ordføreren for forslagstillerne (Bomholt): Jeg skal hermed tillade mig for det høje folketing at fremsætte *forslag til lov om ændring i lov om revisionen af statsregnskabet*.

Der har været enighed om, at lovforslaget om udvidelsen af antallet af statsrevisorer fra 4 til 5 bør fremsættes af medlemmerne af folketingets præsidium, da lovforslaget vedrører et organ, der på tingets vegne skal udøve en kontrollerende virksomhed over for regeringen, og udgifterne til statsrevisorerne afholdes over folketingets budget. En tilsvarende fremgangsmåde er tidligere fulgt, for så vidt angår folketingsbeslutningen, senest ændret 16. marts 1966, om de mere detaljerede regler om ordningen af statsrevisoratets forhold. Det er i øvrigt ikke fundet nødvendigt i forbindelse med lovforslaget at foretage ændringer i den gældende folketingsbeslutning.

Idet der henvises til lovforslaget og bemærkningerne til lovforslaget, skal jeg tillade mig at anføre, at den foreslåede femte statsrevisor først vil kunne træde i funktion, når statsrevisorenes betænkning over statsregnskabet for regnskabsåret 1965-66 er afgivet, idet den nye statsrevisor ikke kan påtage sig noget ansvar for betænkningen ved at medunderskrive denne. Derimod vil der ikke være noget til hinder for at lade den tiltrædende statsrevisor påtage sig et medansvar for behandlingen af revisionsde-