

[Ministeren for offentlige arbejder.]

skal ikke påstå, den ikke kan findes, men jeg synes nok, det ville være meget betænkeligt at gøre det.

Endelig er det jo sådan, at den gældende lovs § 5 fastsætter koncessionsperioden — 5-8 år giver man — og jeg kan huske, at man i sin tid i landsnævnet drøftede perioderne. Men bl. a. ud fra det synspunkt, at koncessionshaveren skulle have rimelig mulighed for at vurdere, hvad han ville investere, og hvordan han kunne udnytte de investeringer, han satte ind, og for at sikre ham yderligere gives der altså 1 eller 2 års varsel med opsigelsen af en sådan koncession, som der kan være forskellige årsager til at opsiges. Det er jo i virkeligheden et monopol, der her gives, som er under en vis kontrol, og igennem hele lovgivningen og igennem den praksis, der har været anlagt gennem årene, synes jeg nok, at koncessionshaveren er tilgodeset. Det er jo også kommet til udtryk ved, at der kun har været det ene tilfælde igennem de mange år.

Der kan være mange årsager til, at en myndighed ikke fornyer en koncession: dårlig udnyttelse af koncessionen — altså en dårlig betjening af den egn, der er tale om — ønsker om ændringer af linjen, altså ruten, eller nedlægning. Hvis koncessionshaveren ikke er indforstået med noget sådant, har vi en konflikt, og det er jo fuldstændig rigtigt, som ordføreren for forslagsstillerne har givet udtryk for i fremsættelsen, at i en periode med mange kommunesammenlægninger kan man udmærket forestille sig, at der kan blive ønsker i kommunen, fra kommunestyret, som er udtryk for borgernes synspunkter, om at ændre et og andet.

Hvis den pågældende koncessionshaver ikke uden videre synes, at det tjener hans interesser at imødekomme kommunestyret, opstår der visse stridigheder, sådan som det var tilfældet i denne sagsforvoldende sag. Det ville ikke være rimeligt, om der kunne rejses et sådant erstatningskrav; det tror jeg vi må erkende. Det kunne føre til, at man måtte opgive at få den bedst mulige trafikordning, fordi de koncessionsgivende myndigheder ville forny koncessionerne blot for at undgå uro og for at undgå at skulle

fastsætte et eller andet erstatningsbeløb. Det ville være yderst betænkeligt.

Man kunne også tænke sig andre eksempler: en rute er blevet så ringe, at den ikke med rimelighed kan opretholdes, men koncessionshaveren finder ud af, at han kan jo egentlig holde den gående og så ved fornyelsen håbe på, at der er en eller anden, som vil overtage den; så er han forpligtet til at svare en eller anden overtagelsessum. Det ville vel heller ikke være rimeligt. Der kunne også være tale om misrøgt af en rute, og det kan være årsag til, at der må ske noget.

Så er der de tvivlsspørgsmål, som kan opstå f. eks. ved statsbanernes overtagelse af en rute eller ved afvikling af ruter. Og hvordan er det med de private vognmænd, der søger en nedlagt privatbanekoncession? Skal de forpligtes til at overtage materiellet til en eller anden brugsværdi? Der er en række usikkerhedsmomenter i det, som ikke sådan uden videre kan sluges, men som jo en kommission udmærket kunne kigge på.

Så er der sådan et udtryk som ordene: den pågældende rute. Jeg synes, det må være angivet, at der i givet fald også skal ydes erstatning, når en tilladelse til kørsel med gods i rute, altså de såkaldte fragtvognsruter, ikke forlænges. Jeg tror, man må overveje meget nøje, om det virkelig er rimeligt at have godskørsel med. Det ses ikke af fremsættelsen, at forslagsstillerne har været inde på det område, men det vil jo uvilkårligt komme med, da det hører med i lovgivningen. Argumentationen i fremsættelsen tyder på, at man alene har haft personrutebilerne for øje, men det materiel, der anvendes ved fragtmandskørsel, er jo næppe i almindelighed væsensforskelligt fra det, der benyttes ved almindelig vognmandskørsel, så nogen meget overbevisende grund til at give afviklingserstatning, når en koncession ikke forlænges, synes jeg ikke rigtig, jeg kan se.

Endelig skal jeg til ordlyden af ændringen under nr. 2 bemærke, at det vil kunne give anledning til adskillige fortolkningstvivl i praksis, hvad der skal forstås ved „tidssvarende aktiver“ og „uvildig vurdering“. Jeg skal ikke gå nærmere ind på disse detaljer, men kun påpege, at der kan opstå nogle fortolkningskineserier.