

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Om lovforslagets første bestemmelse, der taler om overdragelse af tilladelser, skal jeg kun gøre få bemærkninger. Jeg finder, at bestemmelsen er overflødig, fordi den jo allerede findes i den lovgivning, vi har i dag. Ifølge den er det muligt for vedkommende koncessionsgivende myndighed at tillade en ruteovertagelse og fastsætte vilkårene herfor; det sker jo også i en lang række tilfælde, at der er forskellige vilkår, som skal godtages af den bevilligende myndighed, og det ordnes i praksis og har vist sig at kunne ordnes i praksis. Der er jo blot tale om, at den ene koncessionshaver opgiver sin tilladelse, og at koncessionsgiveren derfor tildeler den til en ny ansøger. Det kræver altså ikke nogen særlig lovbestemmelse. Jeg er bange for, at bestemmelsen kan føre til, at koncessionshaverne efterhånden vil få en fornemmelse af, at det er deres ret at kunne overdrage deres koncession på visse normalvilkår. Herfra er skridtet jo ikke langt til et krav om erstatning, hvis overdragelse nægttes, og så er vi efter min formening kommet alt for langt væk fra udgangspunktet: at den offentlige tilladelse er en tidsbegrænset mulighed for at kunne udøve en vis virksomhed. Man må jo ikke glemme — som jeg også sagde til indledning — at det er udgangspunktet.

Jeg har ikke med disse bemærkninger og betragtninger villet afvise, at der er et problem. Trafikforholdene undergår jo så mange omskiftelser, at tingene kan ændre sig, bl.a. er der, som jeg før nævnte, og som ordføreren for forslagsstillerne har nævnt, det med kommunesammenlægningerne.

Jeg vil være meget i tvivl om, om det er rigtigt at gøre noget ved dette, men jeg så gerne, at kommissionen kiggede på det, idet den alligevel skal beskæftige sig med koncessionsvilkårene.

Jeg må derfor egentlig tilråde, at man ikke vedtager dette lovforslag, men at man måske kunne være tilfreds med, at jeg vil føle mig bundet til at give kommissionen en henstilling om at kigge på hele dette problem.

Ordføreren for forslagsstillerne (*Holmberg*):  
Jeg var selvfølgelig glad ved, at ministeren ikke ville afvise, at der var et problem. Det havde jeg egentlig heller ikke regnet

med at han ville, for den højtærede minister og jeg har jo siddet sammen i landsnævnet og har fulgt en del af de problemer, som kan opstå, og de vil måske fremover blive flere end hidtil. Vi har jo været forskånet for den sådan i store træk.

Men ser vi på hele udviklingen, synes jeg alligevel, der er grund til at gøre opmærksom på, at der er sket meget netop på disse områder i de sidste mange år. Hvis vi går lidt tilbage i tiden, ser vi, at den første rutebilrute blev oprettet i Danmark i 1903, og så er der altså sket en hel del siden da. Siden 1923 har der været lovgrundlag for rutebilruters oprettelse og drift. Der har altså i denne lange tid været regler for udstedelse af tilladelse. Derimod har der aldrig været bestemmelser om, hvorledes man skulle forholde sig ved overdragelse eller overtagelse af ruter. Der findes herom et cirkulære fra 1930 fra ministeriet for offentlige arbejder til amtmændene, og deri understreges det, at amtmændene skal påse, at der ved overdragelse af rutebilruter ikke ydes betaling for goodwill. Denne henstilling mener jeg stort set er fulgt i praksis, for praksis har siden da nemlig sagt: ikke goodwill. Der har jo egentlig været mange, der har troet, at det var ulovligt med goodwill, men ombudsmanden har jo i sin beretning givet udtryk for, at der er ikke nogen retsforordning herom, at der ikke er direkte forbud herimod. Jeg mener, jeg kan sige, at reglerne i det store og hele er blevet administreret tilfredsstillende, i alle tilfælde siden vi fik loven af 1950.

Men her kommer vi til noget ret principielt, for i 1930'erne — altså efter ændringerne i 1930-loven — var det slet ikke ualmindeligt, at statsbanerne søgte om tilladelse til at udføre rutebilkørsel på strækninger, der i forvejen var betjent af private rutebilejere, og i tilfælde af uenighed var det ministeren for offentlige arbejder, der havde afgørelsen. Men da han jo var højeste chef for DSB, var der egentlig her skabt, jeg kan godt sige en retstilstand, som ikke var særlig god, for at sige det meget mildt, og det skabte utryghed hos de private koncessionshavere i 1930'erne. Det skal dog med det samme nævnes, at det dengang var praksis, at DSB tilbød at overtage det til ruten hørende materiel, og i de fleste tilfælde blev den hidtidige ejer driftsleder på ruten. Men alli-