[Th. Mikkelsen.]

betegnes som erstatning for goodwill, et begreb, alle ansvarsbevidste myndigheder advarer mod at gennemføre som lovprincip ved koncessionsafståelse.

Jeg tror, man skal gøre sig klart, at der er en stor sandsynlighed for, at tvangskøbt materiel kommer til at stå ubenyttet hen; det kan være en urimelig belastning af den nye koncessionshavers driftsøkonomi, som kunderne skal betale, særlig urimelig for de trafikkunder, der skal transporteres til og fra arbejdspladserne, og det kan vel ikke være vor opgave at indføre lovbestemmelser, der i givne tilfælde blot forøger det almindelige omkostningsniveau for den kollektive persontransport.

Jeg kan heller ikke se, at de meget få tilfælde, hvor der hidtil har været tale om tvangsafståelse af en koncessionsdrevet privatrute til DSB, kan give folketinget som helhed anledning til et ønske om at ændre den bestående lovgivning som foreslået af de to partier. I de få tilfælde af sådanne tvangsafståelser til fordel for DSB er beslutningen vist som regel truffet, hvor der har været tale om privat oprettede parallelruter til en tidligere veldrevet togforbindelse, hvor staten i tidens løb har investeret store millionbeløb til tidssvarende materielanskaffelse, til driftsudgifter, til lønninger til det ansatte togpersonale, til stationspersonalet, til sikringsanlæg; her er tale om betydelige samfundsmæssige investeringer, der kommer i klemme — en togforbindelse, hvor personbelægningen er blevet svag på grund af en urimelig konkurrence, der påføres statsbanerne af sådanne oprettede parallelruter, der vist med rimelig grund har kunnet betegnes som spekulation i konkurrence med DSB. Et sådant eksempel kan man vist betegne den privatdrevne parallelrute Grenå-Århus som, men her blev der jo truffet en fornuftig ordning mellem DSB og koncessionshaveren. Da min taletid er udløbet, vil jeg gerne blot gøre opmærksom på, at ved den lejlighed blev den tidligere indehavers vidt forgrenede rutenet til det øvrige Mols og Djursland ikke anfægtet af DSB, og dermed fastslog DSB jo selv, at de ikke havde betragtet disse private ruter som en konkurrence til DSBs persontransport på Djursland.

Jeg vil slutte med at sige, at jeg mener, folketinget har grund til nærmere at overveje de foreslåede lovændringer. Jeg takker formanden, fordi han ikke tabte tålmodigheden, skønt jeg overskred tiden.

Ninn-Hansen: Det er ikke længe siden, folketinget foretog en mindre ændring af denne lov, og nu får vi igen et forslag, hvis dimensioner absolut ikke er voldsomme — det er jo også en mindre ændring, der her foreslås — men jeg synes nok, det kan være tvivlsomt, om vi alt for ofte skal ændre loven, når det ikke drejer sig om noget meget væsentligt. Vi er indstillet på — det meddelte jeg sidste gang — at medvirke til en gennemgribende revision af loven, hvis det kan bevirke en øget liberalisering, en konkurrence inden for området.

Jeg vil tilføje i anledning af dette forslag, at vi i det konservative folkeparti gerne vil medvirke til at sikre den private sektor inden for lovens område, og at vi gerne vil gøre, hvad vi kan for, at den bliver større. Det er i en del tilfælde gået på den måde, at private rutebillinjer er blevet nedlagt og overtaget af det offentlige. Men det kan jo også være rimeligt, at det undertiden går den anden vej; man kan også se, at offentlige myndigheder kan falde i søvn, og der kunne foretages en udbygning af en linje, der kunne give forbrugerne bedre muligheder. Jeg synes, det er helt rimeligt, hvis man også er opmærksom på dette og opmærksom på, at det kan gå den vej; hvis man ønsker en privat sektor, må det også være sådan, at den, der har tilladelsen til at køre i henhold til loven, kan foretage investeringer; både af hensyn til ham selv og af hensyn til dem, der bor i området og er interesseret i kørslen, er det jo nødvendigt, og hvis loven ikke er tilstrækkelig i øjeblikket, så vil vi da gerne overveje at gøre den bedre.

Der kan jo tænkes forskellige muligheder; man kunne tænke sig en forlængelse af koncessionsperioden, man kunne tænke sig et lidt længere opsigelsesvarsel, således at ejeren kan få tid nok til at afskrive det materiel, han sætter ind til kørslen; man kan også tænke sig i tilfælde, hvor det er en offentlig myndighed, der vil overtage en privat rute, som den pågældende ejer har oparbejdet, og der kan komme konfliktspørgsmål for den myndighed, der giver tilladelsen, i forbindelse med den samme