

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.“

Ved 1. behandling blev forslaget modtaget med skepsis fra alle andre end dem, der repræsenterede forslagsstillerne (V og RV). Man var dog villig til at undersøge problemerne i et udvalg.

*Ministeren for offentlige arbejder* (Horn) fandt, at det måske var mere aktuelt at tage spørgsmålet op, „når vi forhåbentlig en dag stilles over for at skulle være med i det større europæiske fællesmarked; til den tid må vi også på transportens område tilpasse os de særlige forhold, som det store europæiske marked nu giver på en lang række områder. Det var ikke kun på transportens område, at man havde tidsbegrænsede koncessioner eller bevillinger, uden at der var sikret afhændelsesmuligheder for koncessionshaveren af hans effekter, hvis han ikke selv kunne bruge dem. Det gjaldt f. eks. også beværtninger eller totalisatorspil. Det ville være betænkeligt at komme ind på noget sådant. Der var en række tvivlsspørgsmål ved forslaget, men han ville ikke afvise, at der var et problem. Det ville være nærliggende at lade den kommende trafikkommission se på det.

*Th. Mikkelsen* (S) fandt ikke, at der var nogen grund til forslaget. Det var en stor fordel for koncessionshaveren at have den tryghed, som den offentlige bevilling gav. Risikoen ved koncessionsvirksomhed og almindelig privat virksomhed burde ikke blive for stor. Han fandt i øvrigt, at der ville være stor sandsynlighed for, at tvangskøbt materiel ville komme til at stå ubenyttet hen og derved blive en urimelig belastning af den nye koncessionshavers driftsøkonomi.

*Ninn-Hansen* (KF) var ligeledes skeptisk. Han ville gerne være med til at styrke den private sektor, men mente ikke, at denne ved det fremsatte forslag ville blive styrket. Man kunne tænke sig andre muligheder, f. eks. en forlængelse af koncessionsperioden, længere opsigelsesvarsel eller en særlig ankeadgang, såfremt det var en offentlig myndighed, der ville overtage en privat rute, som den pågældende ejer havde oparbejdet.

*Arne Larsen* (SF) fandt det helt urimeligt, at f. eks. en institution som Københavns sporveje skulle overtage noget materiel, som ikke var på højde med det, man selv rådede over. Han afviste ligeledes den foreslåede bestemmelse om, at tilladelsen kunne overdrages inden for perioden, hvis det kompetente organ kunne godkende den ny indehaver, de grunde, der anførtes for ønsket om overdragelse, og overdragelsens vilkår. Hvis en koncession blev ledig, så måtte den opslås som ledig, og koncessionsmyndigheden måtte have mulighed for at vrage og vælge mellem ansøgerne.

*Inger-Lise Bech Hansen* (LC) anførte på Antonsens vegne, at problemet muligvis kunne løses ved, at beslutningen om koncessionsmeddelelse blev truffet et par år før den løbende koncession udløber.