

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om ændring i lov om folketingets ombudsmand.

(Første behandling findes i tidenden sp. 3312).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets tekst og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Lovforslagets tekst og dets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til folketingsbeslutning angående folketingets ombudsmands beretning for året 1956.

(Ombudsmandsudvalgets betænkning med tilhørende forslag til folketingsbeslutning findes i tillæg B. sp. 359).

Sagen sættes til forhandling.

Udvalgets ordfører (Per Hækkerup): Jeg skal herved forelægge ombudsmandsudvalgets betænkning over ombudsmandens beretning for året 1956.

Som det fremgår af betænkningen, har ombudsmandens beretning ikke givet udvalget anledning til bemærkninger. Det er min opfattelse, at dette er et udtryk blandt andre for, at man fra alle sider påskønner det arbejde, der udføres af ombudsmanden og hans medarbejdere. Det er imidlertid også mit indtryk, at der er en stadig vækst i arbejdets omfang, og som det fremgår af udvalgets betænkning, har dette givet anledning til, at udvalget har stillet ombudsmanden forskellige spørgsmål, der er blevet besvaret.

Der er naturligvis ikke noget ønske om, at ombudsmandsinstitutionen skal vokse ud over alle grænser, tværtimod. Jeg sigter hermed ikke til det spørgsmål, som den foregående sag på dagsordenen drejede sig om — det blev ved en tidligere lejlighed, ved dette lovforslags første behandling, drøftet her i salen, og det vil vi senere få lejlighed til at tage stilling til — men jeg tænker på, at ingen naturligvis kan ønske, at ombudsmandsinstitutionen vokser til at blive en stor og omfattende etat. Jeg har forstået, at dette også er ombudsmandens opfattelse.

Som det fremgår af betænkningen, har udvalget haft samråd med den højtærede minister for offentlige arbejder angående statsbanernes overtagelse af nogle hidtil privat drevne omnibusruter. I den anledning har udvalget drøftet spørgsmålet om forretningsgangen i udvalget og de problemer, det rejser med hensyn til formuleringen af bestemmelserne om udvalgets stilling i folketingets forretningsorden. Jeg skal ikke komme ind på selve den konkrete sag, statsbanernes overtagelse af disse omnibusruter, men kun på det forretningsordensspørgsmål, der i den anledning opstod for udvalget. Når vi i udvalget for første gang anmodede en minister om at komme til samråd, betød det naturligvis, at vi måtte gøre os vor stilling med hensyn til ombudsmandsudvalgets opgaver klar, og jeg har forstået, at der i udvalget er enighed om visse synspunkter på dette område.

Det er udvalgets opfattelse, at det ikke kan være udvalgets opgave at gentage det arbejde, ombudsmanden allerede har gjort, og på den måde udvikle sig til en slags overinstans i forhold til ombudsmanden. Det er endvidere udvalgets opfattelse, at ombudsmandsudvalget i første række har med ombudsmanden at gøre, og at det derfor ikke bør være en sædvanlig foreteelse, at udvalget anmoder ministre om at komme til samråd vedrørende de sager, ombudsmanden har behandlet og har afgivet beretning om.

Det må naturligvis være sådan, at ombudsmandsudvalget som ethvert andet folketingsudvalg må have en formel adgang til at søge samråd med en minister, men det er udvalgets opfattelse, at dette kun

[Per Hækkerup.]

bør ske i ganske særlige tilfælde, hvor ganske særlige forhold gør det rimeligt. Det er også udvalgets opfattelse, at det på den anden side må stå ethvert medlem af udvalget — som ethvert andet medlem af det høje ting — frit for at rejse spørgsmål her i salen, der er omtalt i ombudsmandens beretning eller i øvrigt er behandlet af ombudsmanden.

Med disse bemærkninger om udvalgets opfattelse af stillingen skal jeg på hele udvalgets vegne indstille til det høje ting at vedtage forslag til folketingsbeslutning angående folketingets ombudsmands beretning for året 1956 gående ud på, at folketinget tager folketingets ombudsmands beretning for året 1956 til efterretning.

Vagn Bro: Jeg skal på mit partis og egne vegne anbefale, at folketinget i overensstemmelse med ombudsmandsudvalgets indstilling tager folketingets ombudsmands beretning for året 1956 til efterretning. Jeg kan i øvrigt slutte mig til de anerkendende ord, som lød fra det ærede medlem, der nys havde ordet. Jeg kan også slutte mig til de bemærkninger, det ærede medlem hr. Per Hækkerup gjorde om forretningsgangen: det må normalt ikke være fremgangsmåden, at ombudsmandsudvalget har samråd med ministre. Jeg ønsker dog at føje til, at medens udvalget i år og formentlig i de kommende år må slutte med at tage ombudsmandens beretning til efterretning, så vil der jo, hvis udvalget ikke kan gøre dette, kunne opstå situationer, hvor vi må drøfte sagen med de parter, som er interesseret i den. Det går jeg imidlertid ud fra egentlig også ligger i det ærede medlems ord.

Må jeg hertil føje nogle bemærkninger om en enkelt sag. Som det fremgår af betænkningen, har udvalget haft samråd med ministeren for offentlige arbejder angående statens overtagelse af nogle hidtil privatdrevne omnibusruter, og ombudsmanden har om den sag, jeg særlig ønsker at omtale, overtagelsen af de gule omnibusser, afgivet en meget udførlig redegørelse med en række dertil knyttede, jeg tør måske sige — efter hans sædvanligvis meget beherskede form — meget kritiske bemærkninger i skrivelse af 12. november

1957 til Landsforeningen Danmarks Bilruter. Af denne skrivelse har folketingets medlemmer modtaget en genpart, der formentlig vil blive optaget i ombudsmandens beretning for 1957. Skrivelsen giver en dokumenteret fremstilling af spørgsmålet om ydelse af goodwill ikke alene vedrørende den her omhandlede rute, de såkaldte gule omnibusser ved Hillerød, men også andre.

Det fremgår af redegørelsen, at trafikudvalget for Københavns amtsrådsreds den 21. december 1956 meddelte såvel landsnævnet vedrørende omnibus- og fragtmandskørsel som Frederiksborg amts trafikudvalg, at man ikke skulle udtale sig imod overdragelsen af de omhandlede ruter, men at udvalget af principielle grunde og af hensyn til konsekvenserne ikke kunne tillade, at der blev ydet ejeren, direktør Gran Jacobsen, et årligt vederlag på 18 000 kr., da dette måtte betragtes som goodwill.

Det fremgår endvidere af redegørelsen, at efter at landsnævnet på et møde havde behandlet sagen, fandt der en konference sted mellem landsnævnets formand, kontorchef Bang Christensen, og rutebilchef Herluf Larsen. På dette møde blev det — for at gøre denne fremstilling meget kort resumerer jeg — betydet sælgeren, at såfremt ordene „så længe han lever“ — altså det antal år, i hvilke han skulle modtage 18 000 kr. om året — blev ændret til: „så længe statsbanerne har brug for hans bistand“, ville overdragelsen formentlig blive godkendt. Resultatet blev, at generaldirektoratet optog nye forhandlinger med rutebilejer Gran Jacobsen, og den 25. januar 1957 blev der i den oprindelige ansættelsesoverenskomst indsat en bemærkning, som jeg med den højtærede formands tilladelse gerne vil citere. Den lyder således:

„For den i § 1 nævnte rådgivervirksomhed betaler danske statsbaner til direktør E. Gran Jacobsen, så længe statsbanerne har brug for direktørens medarbejderskab, et beløb på 1 500 kr., skriver femten hundrede kroner, pr. måned. Beløbet udbetales . . .“ o. s. v.

Dette var altså det resultat, som nu blev opnået. Denne tillægspåtegning blev derefter indsendt til landsnævnet, der ved skrivelse af 12. februar 1957 meddelte

[Vagn Bro.]

generaldirektoratet, at det havde vedtaget at imødekomme generaldirektoratets ansøgning med hensyn til de pågældende ruter, linjerne 184 og 185, for så vidt angik den resterende koncessionsperiode indtil 1. april 1961. Jeg må dog tilføje, at det var ikke nogen enstemmig beslutning.

Til denne godkendelse gjorde landsnævnet den tilføjelse til tydeliggørelse for generaldirektoratet,

„at rutebilejerens ansættelse som rådgiver for statsbanerne efter de indgåede senere ændrede overenskomster angår de første år efter overtagelsen og kun skal vedvare, så længe statsbanerne har brug for rutebilejerens medarbejderskab.“

Generaldirektøren har senere ved forskellige lejligheder talt om, at det gælder om at optræde forretningsmæssigt. Når landsnævnet, der sikkert ej heller savner forretningsmæssig kyndighed, læser den pågældende skrivelse, må det formentlig gå ud fra efter den ændrede kontrakts affattelse, at den forretningsmæssige og kyndige generaldirektør måtte være interesseret i, at den periode, hvori statsbanerne havde brug for rutebilejerens medarbejderskab, blev så kort som muligt, thi da ville de spare 18 000 kr. pr. år. Men nu skete der — og det er derfor jeg fremdrager spørgsmålet og ikke, fordi jeg ønsker at vende mig med stærke ord mod en høj embedsmand, der uden tvivl gør et overmåde fortjenstfuldt arbejde — nu skete der det meget sjældne i dansk administration, hvilket altså er klarlagt i ombudsmandens redegørelse, at samtidig med at tillægspåtegningen af 23. oktober 1956 blev tilstillet landsnævnet, sendte generaldirektøren sælgeren, direktør Gran Jacobsen, en skrivelse af et noget andet indhold om det samme spørgsmål, en skrivelse, som jeg også må bede om tilladelse til at læse op af. Heri står der:

„Under henvisning til de stedfundne drøftelser om statsbanernes køb af Deres rutebiler, ejendomme og inventar m. v. ... skal forstås således, at statsbanerne tilsiger Dem beskæftigelse og betaling herfor indtil udgangen af den måned, i hvilken De fylder 65 år (d. v. s. indtil udgangen af februar måned 1971), idet det dog er en forudsætning, at statsbanerne bevarer koncessionerne på ruterne

og De ikke selv ønsker at træde fra forinden.“

Denne skrivelse blev højst mærkværdigt ikke tilstillet landsnævnet, og det er det, ombudsmanden har kaldt i høj grad kritisabelt og i strid med god forretningsskik. Jeg ville tro, at disse meget stilfærdige og saglige ord egentlig ville dække det gamle romerske ord: *suaviter in modo*, fortiter in re. Havde denne undladelse kunnet tilregnes — jeg ved ikke, om jeg må sige det sådan — en laverestående embedsmand, ville jeg have forudset, at den højtærede minister var gået hårdere til værks. Derfor vil jeg også gerne have lov til at sige, at da generaldirektoratet faktisk er et departement under ministeriet for offentlige arbejder, kan man efter min mening ikke fratage dette ministerium et medansvar. Det drejer sig dog om beløb, der er på over 1 mill. kr. Jeg går ud fra, at den højtærede minister for offentlige arbejder vil udtale, at også han kan tage ombudsmandens beretning til efterretning på dette punkt, og at man fremtidig vil følge de angivne retningslinjer. Jeg er klar over, at det ikke er efter ministerens hoved, og jeg går også ud fra, at den højtærede minister vil gentage en beklagelse af generaldirektoratets mærkelige forretningsgang ved at forholde den bevilgende myndighed en så afgørende skrivelse; jeg tør vistnok sige, at de gule rutebiler ikke var blevet afhændet til statsbanerne, i hvert tilfælde ikke på det grundlag, om ikke ansættelsesvilkårene var blevet ændret. Jeg synes egentlig, det er meget beklageligt, at der først nu, efter at andre har rejst sagen, kommer en beklagelse fra den højtærede minister. Han vidste jo allerede den 22. marts 1957, at det afgørende flertal i denne sal, nemlig det konservative folkeparti, venstre og det radikale venstre, var imod den anvendte fremgangsmåde. Det fremgår af statsrevisorernes betænkning vedrørende nævnte sag.

Nu er der sket det for så vidt meget rimelige, at landsnævnet, der jo efter det foreliggende er blevet forholdt en vigtig oplysning — formentlig så vigtig, at resultatet kunne være blevet et ganske andet — selv har taget sagen i hænde. På et møde den 27. marts i landsnævnet har generaldirektør Skov da også givet et meget vigtigt løfte for fremtiden, ganske vist et

[Vagn Bro.]

løfte, der efter min mening skulle være selvfølgeligt, og det burde også være givet, før denne sags afgørelse kom frem, nemlig det, at ved fremtidige koncessionsandragender vil alle aktstykker blive sendt til landsnævnet. Derefter har landsnævnet vedtaget at lade det have sit forblivende ved den omhandlede overenskomst, og så skal jeg for mit vedkommende heller ikke sige mere om dette. Nu er det formentlig slået fast, at fremtidig kan man ikke alene ikke bruge den fremgangsmåde at sende nogle skrivelser til den bevilgende myndighed, men beholde andre, og navnlig — indtil der er sket en ændring i lovgivningen — kan man ikke, for at sige det lige ud, betale for goodwill.

Hertil skal jeg kun føje, at i Vingehjulet, som jo er de danske statsbaners blad, for 10. februar dette år har generaldirektøren med den formentlig fra hans side ironisk mente overskrift „I høj grad kritisabelt“ skrevet et forsvarsindlæg, og han er i et senere nummer af samme blad blevet fulgt op af, om jeg så må sige, sine „mæner“ — det er det udtryk, vi bruger i politiet. Denne fremstilling skulle generaldirektøren efter min mening have undladt, navnlig når han anvender overskriften „I høj grad kritisabelt“, thi det afgørende punkt er i virkeligheden den skrivelse, der i 14 år sikrede direktør Jacobsen 18 000 kr. om året, og som ikke blev sendt til landsnævnet. Dette imødegås overhovedet ikke i Vingehjulet, og det er det alene, som gør, at vi her i tinget har ønsket at fremdrage denne sag. Nu er den klarlagt, og jeg vil håbe, at landets høje embedsmænd og også ministrene vil drage lære af den.

Jeg kan ikke udtale mig om længden af det høje tings langmodighed, men det kunne jo være, at denne også engang fik en ende. Det glædelige ved sagen — er det ikke H. C. Andersen, der peger på, at man gerne skal slutte med det glædelige — er, at folketingets tillid til sin ombudsmand er blevet styrket ved hans gennempløjning af denne sag, som for mig betyder én ting, og jeg tror, jeg tør sige, det er afgørende for hele tinget, nemlig lighed for loven for såvel borgerne som staten. Når private vognmænd og omnibusejere ikke, selv efter et veludført arbejde, kan købe eller sælge

under reglerne om goodwill, bør staten heller ikke kunne det. Der har været talt så meget om det forretningsmæssige i sagen, men vi må ikke glemme, at den private koncessionshaver kun har sine egne ressourcer at ty til. Statsbanerne har jo dog statskassen, og derfor må der være lighed i spørgsmålet om køb og salg, hvis staten ikke skal betragtes som en „hellig ko“, hvad et flertal i denne sal vist ikke er tilhænger af. Jeg kender i hvert tilfælde et eksempel, hvor der af en privat var handlet under bordet, hvilket medførte, at koncessionen blev taget fra den pågældende. Her er jo også på en måde — i forhold til landsnævnet — blevet handlet under bordet, men dette skulle nu være forbi efter ombudsmandens redegørelse og den forhandling, vi forhåbentlig kan slutte her i enighed, således at lighedsprincippet er anerkendt. Om loven skal ændres, kan jo et flertal afgøre.

Ninn-Hansen: Ombudsmandens beretning indeholder et så righoldigt materiale; at det ikke er muligt at foretage en gennemgang af det ved denne lejlighed; men jeg vil dog gerne sige om dette materiale, at for hver ny beretning, vi modtager fra ombudsmanden, bliver man mere og mere bestyrket i, at det var rigtigt at indføre denne institution. Jeg tror, det havde og har den allerstørste betydning, at vi til den første ombudsmand fandt en så kyndig vejleder i disse spørgsmål som professor Hurwitz. For hver gang vi får disse meget kyndige beretninger om det fortræffelige og indgående arbejde, der udføres, bliver den skepsis, visse kredse nærrede over for institutionen, stadig mindre. De viser, hvilken betydning hele denne institution kan have, idet ombudsmanden har forstået, at det afgørende i denne forbindelse er, at han optræder som borgernes beskytter. Når det kommer til stykket, er det afgørende ved disse beretninger, at man herigennem har fået fastslået betydningen af institutionen og ombudsmandens hele virksomhed.

Det er heller ikke nødvendigt at gennemgå materialet i enkeltheder, fordi de allerfleste af de fejl, der er påpeget af ombudsmanden, er blevet rettet og rettet straks; men vi har vist lov til at sige, at hvis ikke ombuds-

[Ninn-Hansen.]

manden og hans medarbejdere havde undersøgt disse spørgsmål, var mange af disse fejl aldrig blevet afdækket. Det er først gennem ombudsmandens virksomhed, at disse fejl, der ellers kunne været blevet om ikke stedsevarende, så dog af længere varighed, er blevet rettet.

Med hensyn til behandlingsmåden for de beretninger, der afgives af ombudsmanden, kan jeg tilslutte mig de bemærkninger, der er fremsat af det ærede medlem hr. Per Hækkerup. Meningen med disse beretninger til det høje ting er, at de skal afgive et materiale, således at ethvert medlem af det høje ting på grundlag heraf kan rejse en sag her og føre den til den afslutning, det pågældende medlem eller medlemmerne i det hele taget mener er rimelig. Derfor tror vi, det er bedst, at ombudsmandsudvalget ikke søger at færdigbehandle disse spørgsmål vedrørende administrationen og andre ting, som ombudsmandens beretning kan give anledning til, i et lukket udvalgs møde, men at vi får dem til fri drøftelse her. Dermed vil jeg altså for mit partis vedkommende sige, at vi forbeholder os ret til på ethvert tidspunkt at anvende dette materiale her i det høje ting på den måde, vi mener det er rimeligt at gøre det i den givne situation over for det givne spørgsmål.

Med hensyn til beretningen skal jeg i øvrigt kun gå ind på den sag, som også det ærede medlem hr. Vagn Bro omtalte. Jeg mener, det er rigtig specielt at omtale denne sag, fordi der dér er afdækket en række principielle spørgsmål. Ganske vist er også her fejlen rettet; jeg har forstået den erklæring, der er afgivet af generaldirektøren, således, at han anerkender det standpunkt, ombudsmanden har taget, og dermed erkender, at det er en fejl, der er begået — og så er der i og for sig ikke mere at tale om med hensyn til den embedsmand, der har haft ansvaret for denne sags behandling. Hvis man ønsker at have en uafhængig og loyal embedsmandsstand, er

det jo dog således, at man må give den en vis margen, og det er klart, at når fejlen indrømmes, er der ikke mere at tale om fra det høje tings side. Jeg skal heller ikke gøre mere ved det, men blot yderligere sige, at meningen med behandlingen af spørgsmål, som fremdrages af ombudsmanden, er jo ikke at trække det personlige frem i første række, tværtimod vil jeg sige, at der har været tilfælde, hvor det kan synes at man fra visse sider har været for tilbøjelig til at foranstalte angreb, som kan kaldes jagter, på statseembedsmænd og også på kommunale embedsmænd, og det synes vi i hvert fald ikke om at man gør, da det jo ikke er embedsmændene, men andre, der er de egentlig ansvarlige, og således også her.

De principper, der er lagt til grund for denne sags behandling, er jo principper, som den minister, der har området under sig, er ansvarlig for. Men selv om fejlen er erkendt — og jeg har fået den opfattelse, at den højtærede minister på samme måde som generaldirektøren vil sige, at det var en fejl, og en fejl, der ikke skal gentages — er der alligevel i forbindelse med disse sager om rutebilkoncessioner og rutebilkøb afdækket visse principper, som der vil være al mulig grund til at diskutere nærmere. Jeg tror, vi er nødsaget til at få endelig og afgørende besked fra den højtærede minister på, om man fortsat vil følge de retningslinjer, eller om vi på grundlag af den drøftelse, der finder sted her i dag, mener, at der bør foretages ændringer i de principper, man følger, og af de formål, man følger.

Det ærede medlem hr. Vagn Bro har indgående redegjort for den ene af de omtalte sager. Lad mig om spørgsmålet goodwill blot sige, at det er da klart, at det kan være helt rimeligt at søge at fastsætte en goodwill til et eller andet beløb. Staten anerkender jo også dels i skattelovgivningen, dels på anden måde, at goodwill er noget, man kan fastsætte til et beløb, og i det hele taget noget, man kan anvende i forretningslivet; men

[Ninn-Hansen.]

på koncessionsområdet synes jeg i hvert fald det vil være betænkeligt at godkende goodwill. Man må vel nærmest sige, at hvis det drejer sig om koncessionsområder, bliver der tale om restriktioner over for andre eller i hvert fald udelukkelse af konkurrence; en sådan goodwill er ikke skabt alene af den pågældende selv. Man kunne måske endda sige, at goodwill i det tilfælde er en samfundsskabt værdi, men der findes jo eksperter på det område herinde, så det tør jeg slet ikke komme ind på! Det vil i hvert fald være betænkeligt at lade goodwill få indpas i forbindelse med overtagelse af koncessionerede ruter.

Det er jo også det standpunkt, det høje ting hidtil har indtaget. Som det fremgår af ombudsmandens beretning, var det tilfældet ved forhandlingerne i folketinget i 1952, da socialdemokratiets og venstres ordførere udtalte sig om spørgsmålet, og især udtalte retsforbundets ordfører sig stærkt imod ydelse af vederlag for goodwill. Netop som tilhænger af inddragelsen af de samfundsskabte værdier kunne retsforbundet selvfølgelig slet ikke acceptere, at der blev ydet betaling for goodwill. Det er vel også således i dag, sådan som det fastslås af ombudsmanden, at der ikke er noget direkte forbud imod, at de koncessionsgivende myndigheder meddeler tilladelse til overtagelse af ruter, ved hvis overtagelse der ydes en såkaldt goodwill, men at man dog må fremhæve, at det så absolut må høre til undtagelserne.

Jeg vil gerne stille et spørgsmål til den højtærede minister, der ligger på linje med det, det ærede medlem hr. Vagn Bro var inde på: mener den højtærede minister og dermed den regering, der jo altså også repræsenterer sagkundskaben vedrørende de samfundsskabte værdier, at man i det hele taget skal anerkende, at der kan ydes betaling for goodwill i de tilfælde, hvor der overtages koncessionerede ruter? Hvis den højtærede minister mener, at man kan gøre det, vil jeg gerne yderligere stille ministeren det spørgsmål, om så den højtærede minister er af samme opfattelse som ombudsmanden, at så må man i hvert fald stille det offentlige og de private lige. Hvis det offentlige har lov til ved en

overtagelse at anvende sine midler til betaling af goodwill under den ene eller den anden form, må private have lov til at gøre det samme.

I øvrigt synes jeg også, der er grund til at anmode den højtærede minister om at få nærmere oplysning om, hvilken holdning ministeren mener DSB fremtidigt skal indtage ved køb af ruter, hvilke metoder der skal bringes i anvendelse, og hvilke formål man skal søge fremmet gennem køb af sådanne ruter.

Jeg henleder i den forbindelse opmærksomheden på en anden sag, der ligeledes omtales i ombudsmandens beretning, nemlig sagen vedrørende overtagelse af ruten Fredericia-Middelfart. Da sagen var, om jeg så må sige, forældet over for ombudsmandens virksomhedsområde, foreligger der ingen udtalelse, ingen konklusion fra ombudsmanden vedrørende denne sag, men jeg synes, det er nødvendigt at fremhæve forskellige ting i forbindelse med spørgsmålet om, hvilke skridt DSB vil tage for at overtage disse ruter. Det fremgår af den skrivelse, der er optaget i særberetningen, side 8, at DSB har ønsket at overtage netop denne rute; jeg anmoder om tilladelse til et citat fra et brev af 19. juni 1956 fra generaldirektoratet, hvori der står:

„Ud fra det længe nærede ønske om at overtage ruten Fredericia-Middelfart, og under hensyn til at man var vidende om, at en kapitalstærk rutebilejer i givet fald måtte formodes at ville overtage ruten, indledede man forhandlinger om dennes overgang til statsbanerne, idet man dels anså det for en uomtvistelig fordel at opnå kontrol med denne konkurrerende rute, dels anså det for særdeles ønskeligt at undgå, at ruten kom på andres hænder, hvorved konkurrencen kunne forøges endnu mere.“

Det vil altså sige, at man i dette tilfælde købte ruten dels for at opnå kontrol med en konkurrerende rute, dels for at der ikke skulle ske et salg af ruten, således at den overgik til andre, til private hænder. Endvidere betalte man for denne rute 82 000 kr.; man gjorde det på den måde, at man overtog to vogne. Det må siges, at 82 000 kr. var en meget høj pris for disse to vogne, idet man bagefter måtte

[Ninn-Hansen.]

sælge den ene for 1.250 kr. og den anden blev ophugget umiddelbart efter overtagelsen. Det er klart, at der i dette tilfælde har været tale om en meget dårligt maskeret goodwill. Man har altså her anvendt statens midler til at give en overbetaling, og så er det, jeg gerne vil spørge den højtærede minister: er det nu en rimelig opfattelse af, hvad der er statsbanernes opgave, der her er tilkendegivet? Skal det være således, at statsbanerne ser et formål i at udelukke konkurrence? Skal det være således, at man anvender skatteydernes penge til at hindre andre i at købe en rute eller anvender dem til at give en overpris, en goodwill, som man ikke tillader, når det drejer sig om andre? Jeg synes, der er grund til at anmode den højtærede minister om at give et helt klart svar på dette af hensyn til den fremtidige fremgangsmåde.

Jeg synes ikke, at man skal udelukke konkurrence; der kan tværtimod være grund til, tror jeg, når man tænker på den nuværende omnibuslov, at finde frem til mere liberale former, end vi har i øjeblikket. Man kan måske — hvis ikke den højtærede justitsminister bliver ked af det — sige, at også på dette område trænger vi til en slags fri hyreret eller en friere hyreret, end vi har i øjeblikket; og hvis man skulle gå i nogen retning af hensyn til konkurrencen, tror jeg, det skulle være en mere liberal retning.

Men de metoder, der bringes til anvendelse, er det metoder, der kan anerkendes? Jeg synes, det kunne være interessant at få at vide, om retsforbundet — hvis principielle opfattelse det er, at man skal inddrage de samfundsskabte værdier — mener, det er rimeligt, som det sker her, at man går den direkte modsatte vej: at opskrive værdierne, belaste omsætningen og lade staten ikke alene anerkende fiktive værdier, men lade den selv producere de fiktive værdier.

Jeg er ganske sikker på, at hvis den højtærede økonomiminister indtog en ordførers plads i dag — hvad jeg af mange grunde gerne ville have han gjorde — ville den højtærede minister have mange ord at sige om den etik, der må herske i forbindelse med hele statens virksomhed, om, at staten

ikke på én gang kan være det kontrollerende organ over for borgerne, det organ, der kræver noget af borgerne, også rent etisk, og samtidig være et organ, der anvender de metoder, som her er brugt, og som jeg i hvert fald ikke finder videre pyntelige.

Det er muligt, at den højtærede minister for offentlige arbejder ikke har så meget imod den målsætning, der ligger bag DSBs skrivelse: dette, at man ønsker at opnå en monopolstilling — for det må jo være meningen, hvis man vil udelukke konkurrence. Men jeg tror dog heller ikke, at den højtærede minister vil kunne anerkende de metoder, der her er bragt i anvendelse. Jeg vil gerne tilføje, at det er ikke den højtærede minister, der har sendt den pågældende skrivelse, og den er heller ikke afsendt i den tid, den højtærede minister har stået i spidsen for det ministerium, han har i dag. Det, jeg sagde før om, at man ikke skulle anvende ombudsmandens beretning over for personer, gælder også med hensyn til den højtærede minister. Men jeg synes, at der i dette tilfælde gennem beretningen og gennem den pågældende skrivelse i så høj grad er afdækket en principiel opfattelse, at der er grund til at tage en principiel diskussion om sagen, en diskussion, der altså mindre vedrører den højtærede minister som ansvarlig minister, end den vedrører de principer, der ligger til grund. Når vi nu har denne lejlighed til at drøfte problemet, synes jeg, vi må have fastslået, om staten skal opføre sig på den ene eller den anden måde. Netop ved at give anledning til en sådan principiel debat udøver ombudsmandsvirksomheden en betydningsfuld funktion.

Aksel Larsen: Jeg har ingen bemærkninger at fremkomme med til den beretning, vi formelt behandler her. Jeg finder, at det, der er sagt om den af udvalgets ærede ordfører, kan være fuldt tilstrækkeligt, og jeg kan kun tilslutte mig de ærede medlemmer af tinget, som herfra har sagt, at ombudsmandens beretninger år for år viser, at det er gavnligt og godt, at vi har fået ombudsmandsinstitutionen, og at hvervet bliver røgtet godt.

Jeg må dog tilføje, at jeg synes, de øvrige partier i denne sal måtte kunne

[Aksel Larsen.]

indse, at det er et urimeligt forhold, at man i spørgsmål om ombudsmandsinstitutionen, om indstilling angående valg af ombudsmand og om behandling af ombudsmandens beretning forfarer skematisk på den måde, at man vælger 17 mands udvalg, hvor ikke alle tingets partier kan blive repræsenteret. Det strider efter min bedste overbevisning og efter min ikke helt dårlige hukommelse mod de ideer, vi syslede med i forfatningskommissionen. Jeg må måske have lov at sige, at det var mig selv, der fremsatte den idé, at man for at undgå en diskussion her i tinget om kandidater til ombudsmandsposten burde lade et udvalg, repræsenterende alle partier, diskutere eventuelle kandidater og komme med indstilling til tinget. Ideen er blevet ført ud i livet på den måde, at hvis en partigruppe ikke er tilstrækkelig stor, får den ikke noget medlem i udvalget og altså ikke nogen indflydelse på dets forhandlinger. Det samme er tilfældet, når det drejer sig om ombudsmandens beretning.

Jeg kan til nød forstå, at man kan være interesseret i at udelukke et parti som vort fra udvalg om visse politiske lovforslag, men jeg kan ikke forstå, at de partier, som stemmemæssigt har magten i dette ting, ikke kunne forfare således, at de gav vort parti en repræsentant eller et medlem i det udvalg, som har aflagt beretning og fremsat det forslag til folketingsbeslutning, vi nu behandler.

Når dette er sagt, må jeg gå ind på det, som i øvrigt har behersket diskussionen, nemlig spørgsmålet om statsbanernes overtagelse eller ikke-overtagelse af forskellige rutebillinjer. Jeg har lige så indgående som de øvrige ærede medlemmer, der har haft ordet, studeret beretningen fra folketingets ombudsmand, og jeg må erkende, at han har foretaget særdeles grundige og samvittighedsfulde undersøgelser, og at han ikke har kunnet komme til andet resultat end det, han er kommet til. Det, jeg her har at sige, må altså ikke på nogen måde opfattes som en kritik af ombudsmanden; jeg kan ikke se andet, end at ombudsmanden måtte komme med den påtale, han er kommet med. Men det betyder ikke, at jeg finder, at man har ret til så hæmningsløst, om jeg så må sige,

som tilfældet har været, at kaste sig over generaldirektoratet for de danske statsbaner, og jeg forstår for øvrigt ikke dette statsbanehad, der næsten lyser ud af de ærede medlemmer hr. Ninn-Hansens og hr. Vagn Bros taler.

Der tales jo om, at statsbanerne ikke må bruge skatteydernes penge til at konkurrere med private borgere, men så vidt jeg kan se, er ingen af skatteydernes penge brugt til at konkurrere med private medborgere. Statsbanerne har gjort gode forretninger og derved — måske i et beskedent omfang, men dog alligevel — nedbragt statsbanernes underskud og har altså tjent skatteydernes interesser. Det er realiteten i dette.

Det formelle er, at statsbanerne ganske åbenbart — jeg er i den situation, at jeg kan tillade mig at tale åbent — har ydet en maskeret goodwill ved overtagelsen af visse private rutebiler, og det må erkendes, at statsbanerne i en bestemt sag, nemlig vedrørende de gule rutebiler, har sendt ufuldstændige oplysninger til landsnævnet, og man kan antage — jeg ved ikke, om man kan antage med sikkerhed, men man kan antage — at hvis der var tilstillet landsnævnet udførlige og fuldstændige oplysninger, havde statsbanerne ikke fået lov til at overtage den pågældende koncession. Det siger imidlertid noget om, at statsbanerne befinder sig i en meget vanskelig stilling, hvis det kan gøres til et politisk eller endda et partipolitisk spørgsmål, om statsbanerne skal have lov til at overtage en rutebillinje. Det ville være ønskeligt, om der her blev forfaret mere ud fra hensynet til landets befolkning og til statsbanernes og statskassens interesser; men meget, deriblandt den ildhu, hvormed man fra visse partiers side optræder i denne sag, kan tyde på, at der er kræfter, som kunne være interesseret i at få grundlag for at nægte statsbanerne tilladelse til at overtage rutebillinjer og i stedet give koncession til private liebhavere.

Det ærede medlem hr. Vagn Bro siger, at der skal være lighed for loven for borgerne i forhold til staten, og at staten eller statsbanerne ikke skal have lov til at yde goodwill, når private ikke har lov til det. Jeg erkender, at dette er rigtigt, men jeg ved også, at i livets mangfoldighed er det en formalistisk betragtning. General-

[Aksel Larsen.]

direktøren for statsbanerne er i den situation, at han ikke ved en rutebillhandel under bordet kan betale et eller to hundrede tusinde kroner kontant; han er nødt til at have et bogholderi og et regnskab. Men selv om det er fastslået i praksis, at der ikke ved overtagelse af rutebillinjer, som er koncessionerede, kan ydes goodwill, så kan jeg ikke se, at der er noget, som udelukker, at der i strid med denne praksis ydes goodwill, når det er private, kapitalstærke købere, der overtager de pågældende rutebillinjer. Vi ved alle sammen, at den slags forekommer ved mangfoldige forretninger, og jeg kan ikke se, at der ikke skulle være mulighed for, at det også forekom, når private, kapitalstærke købere ønsker at overtage rutebillinjer. Jeg kan godt se, at generaldirektoratet for statsbanerne formelt har gjort noget, der er forkert, men jeg kan også se, at hvis det ikke havde gjort det, havde der været en meget alvorlig risiko for, at de pågældende rutebillinjer var blevet overtaget af private købere, som under bordet havde betalt en goodwill, der ikke var mindre end den maskerede goodwill, statsbanerne har betalt.

Det er dette dilemma, generaldirektoratet har befundet sig i, og jeg kan fuldt ud tilslutte mig, hvad ombudsmanden siger i slutningen af sin beretning:

„Efter alt foreliggende må det på den anden side betragtes som utvivlsomt, at de for statsbanerne handlende tjenestemænd i det hele har ladet sig lede udelukkende af hensynet til at tjene statsbanernes og dermed den danske stats interesser, ligesom det må antages, at de indgåede aftaler fra et forretningsmæssigt synspunkt har været til gavn for banerne.“

Hvis ikke de danske statsbaner skal have lov til at anlægge forretningsmæssige synspunkter, så kommer det til i alvorlig grad at gå ud over skatteyderne. Jeg stiller ikke det krav, at statsbanerne ikke må give underskud, men jeg synes på den anden side, at det er prisværdigt, hvis man bestræber sig på at gøre underskuddet så lille som muligt. Man må erindre sig — men det synes nogle at glemme — at statsbanerne har befordringspligt, og at det er denne befordringspligt, der bevirker, at statsbanerne giver underskud. Så må man

også være interesseret i, at statsbanerne bl. a. ved overtagelse af visse rutebillinjer søger at udnytte mulighederne for at nedbringe dette underskud og at forhindre en urimelig konkurrence.

Ja, man rider den liberale kæphest og taler om fri hyreret og om, at der skal være konkurrence; det kan kun være gavnligt for statsbanerne. Men der er blot det forhold, at de private transportforetagender, der konkurrerer med statsbanerne, ikke har befordringspligt i samme omfang, som statsbanerne har det, og det synes jeg at man her i dette høje ting, som dog vist ikke blot repræsenterer privatkapitalistiske aspiranter til rutebillinjerne, men også repræsenterer statsbanerne, bør tage hensyn til. Ja, dermed har jeg talt og reddet min sjæl.

Jeg erkender, at ombudsmanden har handlet, som han bør handle, og er kommet til det resultat, han bør komme til. Men det forekommer mig på den anden side, at hvis man ikke kan skaffe noget, der ligner sikkerhed for, at der ikke imod vedtagen praksis ydes goodwill, når private købere overtager en rutebillinje, så må man give statsbanerne mulighed for at konkurrere på lige fod med de privatkapitalistiske aspiranter til rutebillinjerne, og man bør i hvert fald ikke benytte sager som de her foreliggende til på den måde at angribe statsbanernes ledelse, fordi den har varetaget statsbanernes forretningsmæssige og dermed også landets og statskassens interesser.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Der er meget af det, det ærede medlem hr. Aksel Larsen i sit indlæg fremdrog, som jeg kan være enig med ham i. Jeg synes, at denne sag er skruet op i et plan, hvor den ikke hører hjemme. Efter min opfattelse havde det været unødvendigt at tage denne diskussion op i dag; sagen har jo været belyst både i pressen og i det samråd, som jeg havde med det ærede udvalg, der behandler ombudsmandens beretning.

Nu vel, jeg forstår de interesser, der ligger bag bemærkningerne fra de ærede medlemmer hr. Vagn Bro og hr. Ninn-Hansen; der er måske ikke noget at sige til, at de benyttede lejligheden til i dag at fremsætte de udtalelser, de kom med. Må jeg — som det ærede medlem hr. Vagn Bro bad mig

[Ministeren for offentlige arbejder.]

om, og for at der ikke skal være nogen som helst misforståelse — gentage, hvad jeg har sagt i udvalget, at jeg tager ombudsmandens beretning til efterretning og beklager, at genparten af skrivelsen af 25. januar 1957 til tidligere rutebilejer Gran Jacobsen ikke var fremsendt til landsnævnet. Men jeg vil også gerne have lov til at sige, at når sagen har udviklet sig på den måde, som sket er, er det ikke, fordi jeg eller statsbanernes ledelse har ønsket at skjule noget i denne sag.

Jeg vil gerne erindre det høje tings medlemmer om, at jeg på en forespørgsel af det ærede medlem hr. Carsten Raft under finanslovbehandlingen i 1957 redegjorde for denne sag. Jeg forklarede de vilkår, hvorunder statsbanerne havde overtaget de gule rutebiler, og gjorde opmærksom på, at man var indgået på at betale rutebilejer Gran Jacobsen en årlig sum på 18 000 kr., så længe han lever. Det er altså ikke, fordi vi fra administrationens eller ministeriets side har villet skjule noget over for det høje ting.

Når tingene har udviklet sig så uheldigt under behandlingen hos ombudsmanden, at skrivelsen af 25. januar ikke blev fremsendt, skyldes det efter de oplysninger, jeg er i besiddelse af, ikke, at generaldirektoratet for statsbanerne ville skjule noget for landsnævnet, men statsbanernes praksis, at man med hensyn til personforhold inden for statsbanerne ikke brugte at fremsende skrivelser. Man er nu bagefter blevet klar over, at landsnævnet har tillagt denne skrivelse til rutebilejer Gran Jacobsen en vis betydning i bedømmelsen af sagen, da spørgsmålet om, hvorvidt man skulle give koncessionen, var til endelig behandling; og når man nu er blevet gjort bekendt dermed, må det selvfølgelig beklages, at skrivelsen ikke forelå. Men jeg vil dog gerne gøre det ærede medlem hr. Vagn Bro opmærksom på, at det af ombudsmandens beretning om denne sag meget tydeligt fremgår, at den samtale, som formanden for landsnævnet, kontorchef Bang Christensen, har haft med rutebilchefen om dette spørgsmål, godt kan misforstås med hensyn til, hvor langt man skulle gå med det åremål, hr. Jacobsen skulle stå i statsbanernes tjeneste, og

spørgsmålet er altså, om det skal være 14 eller 8 år. Det kan man selvfølgelig altid diskutere, men kendsgerningen er, at havde statsbanerne været klar over, at landsnævnet tillagde denne skrivelse så stor betydning, var den selvfølgelig blevet fremsendt. Det er jo også baggrunden for det, som generaldirektør Skov har erklæret i landsnævnets sidste møde: at man i fremtiden vil fremsende også den slags skrivelser til landsnævnet, hvor der er tale om koncessionsansøgninger.

Jeg vil også gerne sige, at spørgsmålet om goodwill eller ikke goodwill ikke er så ligetil. En ting ligger fast: at der ikke i loven om disse forhold er fastsat noget forbud mod vederlag for goodwill. Der er altså, hvis man holder sig inden for lovens grænser, i og for sig adgang til at yde vederlag for goodwill, men statsbanerne har ikke efter deres opfattelse i sagen om de gule rutebiler ydet et sådant. De har villet sikre sig et vist medarbejderskab fra den tidligere ejer og ment, at det var rimeligt, at man affandt sig på den måde, som tilfældet var, da man overtog rutebilerne, og så kan man til dommedag diskutere, om det skal betragtes som goodwill eller ikke goodwill. Jeg hørte godt, at det ærede medlem hr. Aksel Larsen sagde, at han ikke var bange for at erkende, at det var maskeret goodwill, men statsbanerne har ikke følt det som nogen goodwill; de har ment, det var en rimelig ordning at træffe for at få den bedst mulige service på de linjer, det drejer sig om.

Det afgørende for mig i denne sag er imidlertid, når vi taler om goodwill, ikke ombudsmandens beretning, i hvert fald ikke isoleret. Det afgørende er det, som skete i udvalget vedrørende statsrevisorernes betænkning i marts 1957, da man behandlede spørgsmålet om ruten Hillerød-Roskilde. Et flertal i folketinget tilsluttede sig den 22. marts 1957 en kritik af det, der var sket ved overtagelsen af ruten Hillerød-Roskilde, og jeg mener, det er den dato, man må sætte som skillelinjen mellem det, der er foregået tidligere, og det, der skal foregå i fremtiden. Den 22. marts 1957 havde landsnævnet behandlet sagen om de gule rutebiler. Statsbanerne, ministeriet og jeg som minister kunne ikke i januar 1957 være kendt med stillingen

[Ministeren for offentlige arbejder.]

her i folketinget. Det er baggrunden for, at jeg kan sige det, jeg her har sagt, idet jeg tager ombudsmandens beretning til efterretning og beklager, at skrivelsen af 25. januar ikke er fremsendt til landsnævnet.

Det ærede medlem hr. Ninn-Hansen ville gerne have en drøftelse af principperne fremover med hensyn til statsbanernes overtagelse af rutebiler. Jeg mener, at jeg har givet svaret i det, jeg har sagt.

Det ærede medlem berørte en tidligere sag, som også behandles i ombudsmandens beretning, nemlig spørgsmålet om statsbanernes overtagelse af Fredericia-Middelfart ruten. Han var selv inde på, at det er noget, der ligger ikke alene før min tid som minister, men også før den nuværende generaldirektørs tid, og det er derfor klart, at vi ikke kan have ansvar for det, og jeg mener, at det, det ærede medlem nærmest var ude efter, var de begrundelser, der senere er fremført for statsbanernes overtagelse af denne rute. Her vil jeg gerne sige, at jeg finder det naturligt, når vi altså ser væk fra spørgsmålet om goodwill og må følge de regler, der er fastlagt, at man rationaliserer, hvor der køres parallelkørsel af en privat rutebilejer. Om det så er den private forretning eller statsbanerne, der skal rationalisere, kan man tale om, men en rationalisering må være rimelig ikke alene her, men alle steder i landet, hvor der er tale om unødvendig kørsel. Der er efter min mening megen unødvendig kørsel, fordi vor trafik ikke er samordnet på den rigtige måde. Det er derfor, statsbanerne har ment at måtte overtage denne rute, nemlig for at få rimelige kørselsforhold på den strækning, idet de selvfølgelig bedre kunne indrette sig, når de både havde toggang og rutebiler.

Jeg synes også, at de ærede medlemmer hr. Vagn Bro og hr. Ninn-Hansen i høj grad giver udtryk for, at de alene er det private erhvervslivs repræsentanter. Det må dog være mere naturligt, synes jeg, at se således på det, at man her i tinget også i nogen grad repræsenterer statens interesser. Det, der ligger bag statsbanernes overtagelse af rutebilerne — det er også tydeligt kommet frem i ombudsmandens beretning — er ikke, at staten skal give flere

penge ud, men derimod, at staten skal tjene penge, og når man kan dokumentere, som jeg har gjort fra denne talerstol, at der ved overtagelse af de gule rutebiler kunne tjenes 225 000 kr. netto om året, kan det efter min opfattelse ikke være ligegyldigt for staten, om den kan få en sådan forretning eller ej. Om andre ærede medlemmer i det høje ting måtte mene, at det var bedre, at private fik fortjenesten, må de jo om, men jeg synes i hvert tilfælde, det er rimeligt, at staten, som skal drive de linjer, hvor den, som det ærede medlem hr. Aksel Larsen meget rigtig sagde, har pligt til at køre, uanset om der er noget at køre med eller ej, også får lejlighed til at drive sådanne rutebillinjer, som virkelig giver fortjeneste, således at underskuddet på statsbanerne ad den vej kan blive mindre.

Det ærede medlem hr. Vagn Bro sluttede med at sige, at det, der var hans hovedinteresse i dette spørgsmål, var, at der for borgerne og staten blev skabt lighed for loven. Jeg vil gerne spørge det ærede medlem og andre, som måtte dele hans opfattelse: er der skabt lighed nu, er der skabt lighed ved, at jeg erklærer, at vi vil følge de retningslinjer, som er nedlagt i ombudsmandens beretning og i den beslutning, som den 22. marts 1957 blev truffet af et flertal i dette ting? Jeg mener nej. Jeg mener tværtimod, at der er skabt ulighed, for man må huske på, at hvis en privatmand vil overtage en rutebilkoncession, har man ingen mulighed for at gå ham efter i sømme på samme måde, som man kan gøre det over for statsbanerne; der er ingen statsrevisorer, der er intet hovedrevisorat og der er ingen ombudsmand, som man kan henvende sig til, når det drejer sig om en privat bilejers overtagelse af koncessioner. Derfor mener jeg, at det, der i virkeligheden er sket på dette område, er, at man nu har givet hele spørgsmålet om lighed en stærk slagside til fordel for de private erhverv i vort land. Det må vi jo bøje os for, så længe der i det høje ting er flertal for noget sådant, men jeg mener altså ikke, at det ærede medlem hr. Vagn Bro har opnået det, som han mente var virkelig lighed for loven; tværtimod mener jeg, at der er en skævhed til stede, som kommer statsinstitutionen til skade og andre til gode.

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Vi må prøve i fremtiden at rette på det, og det kan man jo gøre ved at foretage ændringer i den gældende lovgivning på dette område, men det er selvfølgelig en betingelse, at der er politiske muligheder for det.

Vagn Bro: Jeg skal ikke gøre mange bemærkninger, da vi jo nu af den højtærede minister er blevet gjort bekendt med, at det resultat, som fremgår af ombudsmandens beretning, vil danne retningslinjen fremefter.

Den højtærede minister spurgte — og det forekommer mig at være det væsentligste — har vi nu opnået denne lighed? Jeg må erkende, at jeg kender ikke alle kringelkrogene i trafikvæsenets administration, men jeg kender det distrikt, hvor jeg har fået pålæg om at varetage såvel statens som borgernes interesser, og jeg kan sige, at hver gang der finder salg af en koncession sted, f. eks. til en hyrevogn eller en rutebil, bliver den pågældendes forhold meget nøje undersøgt ikke alene ved en politirapport, men også ved henvendelse til skattevæsenet, og det hele bliver vurderet. Jeg kan ikke stå her og hævde, at der ikke bliver betalt et beløb under bordet, men jeg kan sige, at kommer det frem, bliver den pågældende lige så vel som en tyveknægt, der stjæler, stillet for retten, og så går handelen tilbage. Det har jeg allerede nævnt et eksempel på. Jeg er desværre ikke i stand til at gøre verden så god, som den skulle være. Kunne jeg det, ville jeg være ganske tryk og rolig. Der kan begås ulovligheder, men de mennesker, som begår dem, ved, at det kan føre til, at hele handelen går tilbage med tab for dem selv. Det vil jeg dog bede den højtærede minister have i erindring. Lighed er selvfølgelig et meget vidt begreb, men jeg kan ikke se andet, end at der er skabt den lighed, at staten ikke må gøre andet, end den lovlige borger må gøre, og hvad de ikke lovlige borgere gør, vil statsmagten kunne straffe dem for. Jeg tror ikke, vi kan komme nærmere til den rent jordiske lighed. Jeg har intet at indvende imod, at der gives politiovrigheden strenge ordrer til nøje at undersøge disse forhold; jeg har i øjeblikket to sådanne forhold dernede, som jeg stadig

trækker i langdrag, for jeg er meget i tvivl, om der ikke, om jeg så må sige, er visse hemmelige klausuler, og indtil dette bliver klargjort, kan vi hvert fald ikke medvirke.

Jeg vil håbe, at det, vi nu har drøftet i dag, og den klare, udmærkede og saglige redegørelse, vi har fået fra ministeren, må føre til bedre forhold. Jeg må bestemt sige, at jeg føler mig som repræsentant for det samfund, jeg tjener, og det gør mit parti også, men jeg beder blot om, at staten, som har en langt større magt og en økonomisk langt større kraft end den enkelte borger, ikke vil lade disse magtmidler blive de afgørende.

Hvis statsmagten vil simplificere og gøre det ad rimelige veje — jeg vil så nødig igen nævne skrivelsen af 25. januar 1957, for vi er jo alle enige om, at her var der ikke tale om nogen rimelig vej — er det klart, at det parti, som jeg repræsenterer, og for hvilket sparsommelighed betyder ikke så helt lidt, vil give ministeren al medhjælp dertil.

Der er talt om betjeningen af samfundet, og dér var det ærede medlem hr. Aksel Larsen den udmærkede kollega, som er stærk i ros og stærk i dadel; snart er det den ene embedsmand, der bliver anbragt i, jeg ved ikke, om jeg må bruge et udtryk som hede helvede, men så altså det, der svarer dertil, snart en anden embedsmand, der som i dag bringes meget højt op.

Jeg tør forsikre det ærede medlem om, at de private rutebilejere også har kørepligt. De har en af amterne og byerne godkendt plan, og den skal holdes. Der findes i dette rige mange, ikke mindst afsides boende, folk, som har megen tak at rette til de private rutebilejere, der yder de pågældende en overmåde stor service. Det gør statsbanernes folk også — lad mig endelig føje dette til. Men jeg tror ikke, at man i en tid som denne skal stille det op således, at det kun er statsruterne, der har kørepligt og servicepligt; der ydes også af private et fortræffeligt arbejde.

Ministeren hævdede, at generaldirektoratet ikke fandt det nødvendigt at lade skrivelsen fremsende, for om det var 14 år eller 8 år, direktør Jacobsen skulle stå i statsbanernes tjeneste, var ikke afgørende. Jeg må erkende, at når der i skrivelsen

[Vagn Bro.]

stod, at tjenesten kun skulle være så længe, som der var grund til at bruge den pågældendes kundskab, så troede jeg, at hvis de pjalt rutebiler deroppe i det lille distrikt kunne hjælpes i 2 eller 1½ år, måtte der siden være tilstrækkeligt udmærkede og kloge folk, der kunne have ført dem videre. Det er kernen i denne sag, men den skal jeg ikke komme nærmere ind på efter det gunstige resultat, jeg mener denne forhandling i dag har fået.

Ninn-Hansen: Det er egentlig mærkværdigt, at hvis der fremkommer nogle kritiske bemærkninger om en rent konkret sag i forbindelse med DSBs virksomhed, skal det straks udlægges på den måde, at det er en DSB-hader, der siger det. Således var jo det ærede medlem hr. Aksel Larsens udtryksform. Nu er det vel egentlig lidt svært at placere det ærede medlem hr. Vagn Bro og mig og vore partier som DSB-hadere. Det er dog ikke så forfærdelig længe siden, vi har stemt for et finanslovsforslag, hvis indhold havde en vis betydning for DSBs økonomi. Hvis vi hadede DSB, ville vi formentlig ikke have været med til at give det tilskud, der fulgte gennem vor positive afstemning for finanslovsforslaget. Men lad det ligge, det kan ikke være det afgørende. Hvad det drejer sig om, er, at vi dels skal varetage statens interesser, dels se på, om staten udfører sine funktioner på den rigtige måde, for det er vel, når alt kommer til alt, en af vore væsentligste opgaver at være ikke alene iagttagere, men også kritikere på dette område. Derfor har vi lov til at undersøge, om den fremgangsmåde, en statsinstitution anvender, nu er helt igennem rigtig, og dér er det ikke afgørende, om man synes om den eller ej.

Den højtærede minister henviste for en stor del til det ærede medlem hr. Aksel Larsens bemærkninger; det kan for så vidt ikke undre, at det ærede medlem hr. Aksel Larsen og den højtærede minister, der i denne sag har det samme principielle ud-

gangspunkt, er uenige med os andre, som mener, at DSB har en betydelig trafikmæssig opgave, men at denne opgave må være begrænset, og at den må være udsat for konkurrence. Det er det, det drejer sig om, når det kommer til stykket. Når det ærede medlem hr. Aksel Larsen, og vel også dermed den højtærede minister, mener at kunne fastslå, at vi vil gøre DSBs underskud større, idet vi vil forhindre DSB i at gøre en god forretning, så må jeg sige, at det er naturligvis ikke det, vi vil. Det, vi har vendt os imod, er, at en statsinstitution anvender metoder og midler, som andre, altså private, ikke har mulighed for at anvende og ikke har. Det er det, der er vort udgangspunkt, og det, der hele tiden er gået igennem de bemærkninger, vi har gjort herom.

Jeg synes, at både det ærede medlem hr. Aksel Larsen og den højtærede minister ganske glemmer at se på, hvordan sagen ser ud fra forbrugernes synspunkt. Vi har den opfattelse, at såfremt vi begrænser DSBs opgaver og placering i trafiknettet og tillader en konkurrence fra private, gør vi forbrugerne, dem, der skal køre, en tjeneste, for så bliver befordringen billigere. Hvis man derimod går den vej, som det ærede medlem hr. Aksel Larsen synes at være inde på, at tillade DSB med dens rutebilvirksomhed at gå langt videre — og det lå vel også i den højtærede ministers bemærkninger, da han sagde, at han var utilfreds med det flertal, der er i det høje ting — mener vi, det fører til en monopolstilling og dermed en fordyrelse for forbrugerne.

Jeg forstår ærlig talt ikke, at den højtærede minister gav udtryk for en vis utilfredshed med, at vi havde ønsket at drøfte disse spørgsmål i dag. Det må dog en gang imellem være således, at de principielle spørgsmål, der er os imellem — og der er et klart område her — skal vi have lejlighed til at drøfte, og den højtærede minister var jo ikke selv tilfreds med tingenes tilstand. Ministeren sagde, at vi ikke har fået

[Ninn-Hansen.]

skabt lighed, men ulighed til ugunst for DSB, til fordel for de private. Har den højtærede minister nu selv bidraget til at gøre tilstandene bedre? Gav den højtærede minister noget klart svar på et spørgsmål om, hvorvidt goodwill er tilladt eller ej? Jeg forstod i hvert fald ikke svaret.

Hvis den højtærede minister giver et svar, der kan forstås således, at private må betale for goodwill, gør de det jo, og så fordyrer det hele omsætningen her i landet. Hvis man tillader DSB at betale for goodwill, vil der så være noget at sige til, at de private vil gøre det samme? Ja men så har den højtærede minister ikke sørget for en afklaring, der kunne være fremkommet, hvis den højtærede minister her sagde: vi ønsker ikke, der skal ydes betaling for goodwill; vi vil modvirke det og forfølge de sager, der kan komme på det grundlag, både over for statsmyndigheder og over for private. Hvis der forelå en klar tilkendegivelse, vidste vi, hvor vi var henne i denne sag, og så kunne vi få den lighed, som den højtærede minister tilstræber, og som han vel, når det kommer til stykket, selv er den eneste der har mulighed for at skabe. Den skabes ikke gennem en udtalelse, der ikke er klar, for DSB har anvendt betaling for goodwill direkte, det fremgår af den sag, jeg før nævnte, statsbanernes overtagelse af ruten Fredericia-Middelfart. I første omgang tilbød de 55 000 kr. og et yderligere goodwillbeløb på 10 000-15 000 kr. for ruten. Det siges i denne sag — jeg anmoder om tilladelse til et kort citat fra ombudsmandens særberetning —:

„Det stod statsbanerne klart, at de overtagne vogne ikke tilnærmelsesvis besad en værdi svarende til det nævnte beløb, og man besluttede sig derfor til ret hurtigt at udrangere begge vognene”

Dermed er det helt klart tilkendegivet, at DSB opererer med goodwillbetaling. Jeg synes ikke, vi har fået svar på, om det skal fortsætte; og når den højtærede minister ikke kan svare for sit administrationsområde, hvordan kan han så forvente at få skabt de tilstande, som han og jeg ønsker ved private overtagelse af koncessioner?

Jeg forstod i øvrigt på den højtærede

minister, at ministeren ikke mener, at den skrivelse fra generaldirektoratet af 19. juni 1956, som jeg citerede af, skal danne retningslinje for kommende køb, hvis det skal forstås på den måde, at man vil hindre konkurrence fra anden side. Den højtærede minister mente, at når det drejer sig om rationalisering, må man gøre noget for at foretage disse indkøb. Hvis dette er det begrænsede formål, der er tale om, går det nok, og så har vi, synes jeg, fået noget ud af den principielle debat i dag.

Aksel Larsen: De bemærkninger, der nu har været rettet til mig, kan ikke få mig til at ønske noget af det, jeg har sagt i min første tale, usagt. Det, jeg har sagt, er udtryk for min mening, og sådan set kunne jeg nøjes med at fastslå dette. Jeg vil have lov til at fremhæve, at når jeg har givet udtryk for, at man her optrådte på en måde, som om man var fjendsk mod statsbanerne — jeg husker ikke i øjeblikket, om jeg skulle have sagt statsbanehadere — er det, fordi denne sag er skruet op i et unødigt højt og meget voldsomt plan af venstres og det konservative partis ærede ordførere, et plan, hvor den efter min mening ikke hører hjemme, og hvori man ikke havde haft nødig at skrue den op, fordi vi har ombudsmandens udførlige materiale netop om denne sag; det kunne sådan set have været tilstrækkeligt, om de pågældende partier havde taget ombudsmandens beretning til efterretning og sagt: vi er ganske enige med ombudsmanden. Man har ikke nøjedes hermed, men man har lagt sagen op i et meget højt plan. Man har gjort det til noget i retning af en storpolitisk affære, og det kunne give det indtryk — og jeg har fortsat det indtryk — at de to ærede ordførere var mere interesserede i at tale de private liebhavere til rutebillinjernes sag end at tale statsbanernes og dermed i dette tilfælde også statens og hele samfundets sag.

Jeg ved godt, at de private kapitalister, eller hvad man skal kalde dem, der får koncession på rutebillinjerne, også har visse befordringspligter, og jeg ved, at der gøres et fortrinligt arbejde mange steder, men jeg ved også, at statsbanerne alligevel som forretningsforetagende er adskilligt

[Aksel Larsen.]

ugunstigere stillet, fordi de har den bevilgende myndighed at tage hensyn til, fordi de har hovedrevisoratet at tage hensyn til, og fordi de har det høje ting med dets sammensætning og de interesser, tingets enkelte medlemmer repræsenterer, at tage hensyn til. Det er dette, der har bevirket, at statsbanerne har fået en befordringspligt, som langt overstiger den befordringspligt, der kan påhvile de private indehavere af offentlige transportmidler, og som er medvirkende til, at statsbanerne har det store underskud.

Det er tinget, der beslutter, hvad statsbanerne skal betale i løn, og hvad der skal betales i pension til statsbanernes funktionærer; det er her, man beslutter, hvilke urentable jernbanelinjer der skal opretholdes, og det er her i dette ting, man fremfører klager, hvis statsbanerne ikke kører tilstrækkelig hyppigt med deres tog eller deres rutebiler.

Generaldirektoratet for statsbanerne har ikke de muligheder, som en privat forretning har for at drive transportvirksomheden rent forretningsmæssigt. De er stillet ugunstigere i konkurrencen, og jeg synes ikke, det er berettiget at tale om, at statsbanerne har større konkurrencemuligheder, fordi de kan operere med statens og skatteydernes penge og derved har langt større chancer, end private liebhavere til rutebilmateriel har. Jeg synes heller ikke, det er rigtigt, at statsbanerne, som det fremgår af ombudsmandens beretning, har anvendt metoder og midler, som private ikke har mulighed for at anvende. Herom kan man ikke udtale sig med nogen sikkerhed. Statsbanerne skal stå offentligheden til regnskab for, hvad de betaler ved overtagelse af rutebilmateriel o. lign.; de skal stå offentligheden til regnskab for, om de ansætter folk i mere eller mindre fiktive konsulentstillinger.

Man kan se, at jeg forsøger ikke på nogen måde at besmykke det, der er sket, men jeg tror ikke, der vil kunne tilvejebringes en virkelig betryggende og absolut sikker kontrol med, at der ikke ved privates overtagelse af rutebilkoncessioner ydes vederlag for goodwill i strid med det, der er almindelig anerkendt praksis.

Det er, fordi man fra visse sider har lagt

denne sag op i et så højt plan og er kørt så hårdt frem imod statsbanernes ledelse, at jeg har følt trang til at gøre de bemærkninger, jeg er fremkommet med; og uanset om man synes, jeg har udtalt mig hårdt eller ej — jeg fortryder dem ikke.

Udvalgets ordfører (Per Hækkerup): Hvis tingets ærede medlemmer skulle have glemt det, vil jeg gerne minde om, at det er ombudsmandens beretning, vi diskuterer. Jeg er naturligvis klar over, at der i denne forbindelse også er et spørgsmål om den formelle behandlingsmåde af den konkrete sag, der har været fremdraget i diskussionen her, og jeg har forstået, at det i ganske særlig grad er den skrivelse, som ikke er blevet tilsendt landsnævnet, som har været genstand for kritik. Jeg er for mit vedkommende helt tilfreds med de bemærkninger, den højtærede minister har gjort i denne sag, og jeg har også forstået, at de øvrige ærede ordførere er det.

Derimod vil jeg gerne sige, at jeg tror ikke, denne konkrete sag egner sig som grundlag for en almindelig trafikpolitisk diskussion, hvad man efterhånden har drejet sagen over til at blive her under behandlingen. Dels har vi rig lejlighed i øvrigt til at diskutere de trafikmæssige problemer, dels tror jeg, at vi, hvis vi skulle have en almindelig trafikdiskussion her i tinget, kunne finde et mere egnet grundlag.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg takker det ærede medlem hr. Vagn Bro, fordi han gav det tilsagn — ja, det var egentlig en praksis, der havde været i gang længe — at man i hans distrikt skulle gøre, hvad man kunne for at undersøge tilfælde, hvor private skulle overtage koncessioner. Jeg tvivler heller ikke om, at det ærede medlem hr. Vagn Bros kolleger i de distrikter, hvor de er politimestre, er lige så dygtige og tager lige så hårdt fat på det; men jeg tror alligevel ikke, det ærede medlem vil påstå over for mig, at selv den mest energiske politimester, der skal undersøge en privat mands forhold, har den samme mulighed for kontrol, som offentligheden har med hensyn til statsbanerne, hvis forhold først undersøges i hovedrevisoratet, derefter går til stats-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

revisorerne, derefter til ombudsmanden for endelig at havne i det høje ting. Jeg tror, at skal man se sagligt og nøgternt på tingene, må vi sige, at der i virkeligheden er en skævhed til stede her, som vi må se ved en kommende lejlighed at få rettet.

Jeg forstår ikke helt det ærede medlem hr. Ninn-Hansens begrundelse for, at jeg ikke skulle have givet et klart svar. Jeg synes, jeg har sagt så klart, som det kan siges her, at vi må følge de retningslinjer, der er nedlagt i betænkningen af 27. marts 1957 fra udvalget vedrørende statsrevisorernes betænkning og i ombudsmandens redogørelse, og både generaldirektøren og jeg har givet tilsagn om, at samtlige dokumenter, hvad enten det måtte være genpartier eller andet, skal fremsendes i de sager, hvor det drejer sig om overtagelse af rutebillinjer.

At give nærmere besked om goodwill-reglen i al almindelighed er uhyre vanskeligt. Når det kommer til stykket, er det nemlig ikke ministeriet for offentlige arbejder, der skal vurdere disse ting. Det er trafikudvalgene ude omkring, som skal give koncessionerne, og i de tilfælde, hvor sagerne kommer til landsnævnet, er det landsnævnet, der skal vurdere dem; og det fremgår alene af de tre sager, der diskuteres i dag — den fra Fredericia-Middelfart, den fra Hillerød-Roskilde og den om de gule rutebiler — at man ser forskelligt på disse spørgsmål ude omkring. Man havde ikke kunnet få koncessionerne, hvis ikke der var en forskel i bedømmelsen af, hvad der er goodwill, og hvad der ikke er — hvad man tillader, og hvad man ikke tillader. Jeg vil anse det for nogenlunde umuligt at nedskrive nøjagtige regler vedrørende dette forhold, regler, som de enkelte trafikudvalg ude i amterne og landsnævnet skal følge. Jeg tror nok, vi rent praktisk bliver nødt til at overlade bedømmelsen til disse organer. Der er jo tidligere fra ministeriet for offentlige arbejder udsendt direktiv om disse forhold, og jeg går ud fra, at også det ærede medlem hr. Ninn-Hansen kender det.

Deri er nedlagt de betragtninger, som man fra ministeriets side mener at kunne gøre gældende med hensyn til begrebet goodwill, men at give nogen helt klar definition af det

bliver nok vanskeligt, for det kan være svært at vurdere, om man, når man køber rutebilmateriel, giver 10 000 kr. eller 20 000 kr. for lidt eller for meget. Der kan være så mange ting, der spiller ind, så derfor tror jeg ikke, at selv en jurist ville kunne opstille helt klare regler for, hvad goodwill betyder i disse forhold. Jeg kan altså ikke tjene det ærede medlem i at give en nærmere definition af, hvad goodwill betyder i afgørelsen af de enkelte sager; men jeg har — synes jeg selv — givet klar besked om, hvad vi vil gøre fra statsbanernes side i den fremtid, vi går i møde, når det drejer sig om overtagelse af rutebillinjer.

(Kort bemærkning).

Vagn Bro: Ja, jeg tror ikke, vi kan komme videre, og jeg er som sagt heller ikke utilfreds med ministerens udtalelser. Vi er jo under denne debat også kommet til at tangere spørgsmålet statssocialisme kontra privateje, og i den forbindelse må jeg måske til det ærede medlem hr. Aksel Larsen, repræsentanten par excellence for det første synspunkt, blot sige én ting. Det ærede medlem siger, at folketinget bestemmer lønninger, pensioner, køretider o. s. v. Ja, det er rigtigt, ærede medlem, men vi beslutter også at betale underskuddet. Ude i de private erhverv ligger det sådan, at går det galt, er det den pågældende, der selv betaler underskuddet.

Formanden: Jeg henstiller, at man ikke kommer yderligere bort fra emnet.

(Kort bemærkning).

Ninn-Hansen: Jeg forstår, at den højt-ærede minister i hvert fald ikke på dette tidspunkt tør sige, at vi skal udelukke enhver form for betaling for goodwill. Det undrer mig for så vidt, at en repræsentant for den nuværende regering har den opfattelse, for jeg går ud fra, at udtalelsen også dækker retsforbundets stilling; men vi har altså noteret, at regeringen har den opfattelse, at man ikke kan udelukke betaling for goodwill. Når det er tilfældet, må jeg endvidere sige, at jeg har forstået den højtærede minister således, at for så vidt og i den udstrækning der kan betales goodwill fra DSBs side, må man også kunne

[Ninn-Hansen.]

gøre det fra privat side, så at der bliver ligestilling på dette område. På den måde har i hvert fald jeg forstået den højtærede minister.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg beklager, at jeg skal gentage mine udtalelser over for det ærede medlem hr. Ninn-Hansen. Jeg har ikke sagt, at vi vil tillade betaling for goodwill i fremtiden. Jeg har sagt, at det er meget svært at skelne imellem, hvornår der er tale om goodwill, og hvornår der ikke er tale om goodwill. Det er det, jeg har sagt, og det står jeg ved. Det bliver endnu sværere, når det ikke er en enkelt person, der skal sidde og fortolke dette begreb, men mange forskellige forsamlinger rundt omkring. Derfor har jeg ikke kunnet svare mere klart. Efter min opfattelse bør der ikke i almindelighed finde betaling for goodwill sted, men der kan være sådanne omstændigheder ved overtagelsen af en bestemt rute, at man kan tillade et minimum af goodwill-vederlag, og det må så til syvende og sidst være overladt til dem, der skal give koncessionen, at bestemme, hvor langt de vil gå.

(Kort bemærkning).

Ninn-Hansen: Jeg har ikke sagt, at den højtærede minister har hævdet, at man skulle tillade betaling for goodwill, men jeg har sagt, at den højtærede minister altså ikke ville udelukke, at der kan betales for goodwill, og det var jo også det, den højtærede minister netop nu sagde. Men når det er tilfældet, er det, at jeg gerne vil have fastslået her ved afslutningen af debatten, at når man i visse tilfælde tillader, at DSB betaler for goodwill, må man under samme omstændigheder tillade private at gøre det.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg vil ikke udelukke, at der kan forekomme tilfælde, hvor jeg vil mene at der ikke er betalt for goodwill, medens det ærede medlem vil mene det modsatte.

Når det ærede medlem spørger, om vi i ministeriet vil følge den fremgangsmåde, at de retningslinjer, hvorefter statsbanerne

i fremtiden vil overtage rutebillinjer, også må være gældende for private, er det klart, at det er mit standpunkt; men jeg kan ikke garantere for, hvilket standpunkt landsnævn eller trafikudvalg ude omkring vil tage til dette spørgsmål.

(Kort bemærkning).

Aksel Larsen: Jeg henstiller til overvejelse, hvordan Landsforeningen Danmarks Bilruter og det private erhvervslivs fortalere her i tinget ville have stillet sig, hvis man med blot skygge af berettigelse havde kunnet sige, at en statsinstitution som de danske statsbaner havde været karrig ved overtagelsen af private erhvervsvirksomheder.

Hermed sluttede forhandlingen.

Forslag til folketingsbeslutning, sålydende:

„Folketinget tager folketingets ombudsmands beretning for året 1956 til efterretning“;

vedtoges uden afstemning.

Sagens overgang til anden (sidste) behandling

vedtoges uden afstemning.

Formanden: Der er ikke mere på dagsordenen.

Udvalget angående forslag til lov om ændring i lov om støtte til nybygning af færøske fiskerfartøjer m. v. har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 11. april, kl. 13 med følgende dagsorden:

1) *Valg af 1 medlem til det i henhold til § 6 i lov nr. 74 af 15. marts 1934 om spiritus og gær nedsatte udvalg (i stedet for O. Bouet).*

2) *Valg af 1 stedfortræder til Nordisk Råd (i stedet for Aksel Møller).*

3) *Tredje behandling af:*

Forslag til lov om oprettelse af et socialforskningsinstitut.

[Formanden.]

4) *Første behandling af:*

Forslag til lov om forlængelse af privatebaneeneretsbevillinger.

5) *Første behandling af:*

Forslag til lov om etablering af jernbane- og automobilfærgefarten over Femer Bælt, udgående fra Rødby Havn, med tilhørende jernbane- og motorvejsforbindelser.

Mødet hævet kl. 15.

77. møde.

Fredag den 11. april kl. 13.

Formanden: Det er meddelt mig, at *Poul Møller* ønsker at udtræde af finansudvalget. Til at indtræde i det nævnte udvalg i stedet for *Poul Møller* har vedkommende gruppe udpeget *Gottschalck-Hansen*, som herefter er valgt.

Den første sag på dagsordenen var:

Valg af 1 medlem til det i henhold til § 6 i lov nr. 74 af 15. marts 1934 om spiritus og gær nedsatte udvalg (i stedet for *O. Bouet*).

(Jfr. tidenden sp. 3278).

Formanden: Hertil har vedkommende gruppe udpeget den hidtidige stedfortræder *Erna Sørensen* og herefter som ny stedfortræder *Asger Jensen*, der således er valgt.

Den næste sag på dagsordenen var:

Valg af 1 stedfortræder til Nordisk Råd (i stedet for *Aksel Møller*).

(Jfr. tidenden sp. 3481).

Valgt blev: *Poul Sørensen*.

Formanden: Det er meddelt mig, at *Egon Lauritzen*, der er valgt til stedfortræder for *Bøgholm* i *Nordisk Råd*, ønsker at udtræde.

Jeg udbeder mig tingets samtykke til allerede i indeværende møde at lade foretagne valg af en ny stedfortræder i stedet for *Egon Lauritzen*. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg samtykket som givet. (Ophold). Det er givet.

Man gik da til:

Valg af 1 stedfortræder til Nordisk Råd (i stedet for *Egon Lauritzen*).

Valgt blev: *Poul Møller*.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om oprettelse af et socialforskningsinstitut.

(Anden behandling findes i tidenden sp. 3485, udvalgets tillæggsbetænkning i tillæg B. sp. 615).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges med 64 stemmer mod 24; 23 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om forlængelse af privatebaneeneretsbevillinger.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 1749, fremsættelsen i tidenden sp. 3517).

Lovforslaget sattes til forhandling.