

[Th. Mikkelsen.]

rute at have modtaget sin koncession af en offentlig myndighed med den tryghed i selve erhvervet, at han ikke kan udsættes for konkurrence på sin rute af andre vognmænd, på trods af at der sikkert i tidens løb nok har været nogle vognmænd, der havde stor lyst til at konkurrere på en god rute. Dette har dog ikke kunnet lade sig gøre, fordi offentlige myndigheder har skabt tryghed for koncessionshaveren gennem lovgivningsmagten.

Jeg mener derfor, at den foreslåede lovændring er noget overflødig. Jeg kan ikke mindes, at man har frataget en koncessionshaver retten til at drive sin rute, når han efter de i koncessionsbestemmelserne fastsatte regler passer sin kundebetjening. Det foreslåede nye stykke 5 i § 5 skal formentlig ses i sammenhæng med de meget få og ganske specielle tilfælde, hvor man fratager en koncessionshaver retten til at videreføre sin koncession, fordi han efter et lokalt trafikudvalgs bedømmelse på utilfredsstilende måde tilsidesætter sine koncessionsbestemmelser eller driver ruten måske med et så ringe driftsmateriel, at der ydes en dårlig kundeservice, der måske medfører en dårlig belægning af driftsmateriellet i den daglige ruteforbindelse, et forhold, der så tid efter anden måske medfører koncessionshaverens egenmægtige bortskæring af visse dele af ruteforbindelsen, der efter hans mening nu er blevet for dårligt belagt, men som dog på stedet skal yde en befolkningsmæssig kundeservice, og som er ønsket opretholdt af det lokale trafikudvalg. Jeg kan derfor ikke forarges over, at den offentlige koncessionsgivende myndighed holder kontrol med, at en koncessionshaver driver ruten med en rimelig og ansvarlig form for kundebetjening, når samme myndighed tilvejebringer en stærkt beskyttet driftsform for ham. Man bør vel også ansøge koncessionshaverens pligter og ansvar over for kundebetjeningen i det koncessionsområde, han har fået tildelt, og dette begreb synes jeg ikke folkettinget skal udhule ved uhenigtsmæssige tvangserstatningsregler i givne ganske specielle forhold.

En tilsvarende erhvervsbeskyttelse som den, der gives en rutebilkoncessionshaver, giver folkettinget jo ikke lovmæssigt til f. eks. en håndværksmester i en eller anden

branche, der opretter egen selvstændig virksomhed; hvis han får en konkurrent en gade eller to fra sit værksted, der konkurrerer ham ud, så får han ingen erstatning af nogen for det dyrt anskaffede materiel, og de tab, der påføres ham ved afsætningen af materiellet, må han selv bære. Den samme risiko bæres af dansk industri som helhed i dag; her må erhvervslivet eksistere og bestå under hårde konkurrencevilkår eller også ophøre med at bestå; her er der en vis økonomisk utryghed i kampen om kundebetjeningen.

Ud fra sådanne betragtninger tror jeg, at folkettinget skal være noget varsom med at skabe alt for stor forskel på risikoen ved at drive privat erhvervsvirksomhed, og af denne grund vil jeg gerne have en noget klarere defineret af, hvad der skal forstås ved tidssvarende aktiver. Mener hr. Holmberg dermed, at den, der overdrager en koncessionsdrevet rute, under alle omstændigheder skal være forpligtet til at overtage et materiel fra den tidligere koncessionsindehaver, som eventuelt er frataget koncessionen på grund af en for dårlig kundeservice?

Lad os forudsætte, at det drejer sig om et materiel bestående af benzindrevne busser af ældre model og med sædetyper, der ikke svarer til tidens krav, hverken af belægningshensyn eller af hensyn til trafikkunden, og materiellet ikke er udtryk for den rette kundebetjening, men hidtil er blevet benyttet, fordi koncessionsbestemmelserne udelukkede nogen som helst form for konkurrence og rutens kunder ville være henvist til at benytte ruten trods stor utilfredshed, indtil den lokale koncessionsgivende myndighed skred ind og ønskede en ændring af forholdene.

Lad os endvidere forudsætte, at den nye koncessionshaver ønsker at benytte dieselbusser for at få en fornuftig vognbelægning frem og dermed i kundernes interesse en rimelig trafiktakst som et udtryk for god kunderservice; er det så rimeligt, at den nye koncessionshaver tvinges til at købe et materiel, der efter hans mening er ubrugeligt til rationel busdrift, medens materiellet efter sælgerens mening er brugbart og anvendeligt? Det vil vist blive svært ved en uvildig vurdering at fastslå den rette materielværdi over for tvangskøberen. En sådan tvangshandel kan vist derfor kun