

[Holmberg.]

vel være naturligt at underkaste lovforslaget en kort udvalgsbehandling, hvad jeg vil anbefale.

Vi er godt nok tilfreds med, at disse ruter får en lettelse, men en nedsættelse af afgiften ville måske alligevel være mere naturlig end refusion, selv om nedslaget bliver det samme. Endvidere er jeg ikke helt sikker på, om den foreslåede beregningsform, nemlig 36 kr. pr. passagerplads, er den rigtige. Ville det ikke i højere grad komme dem til hjælp, som virkelig trænger til hjælp, hvis der kom til at stå „siddeplads“ i stedet for „passagerplads“? For det er vistnok sådan, at de store busser, der nu kører til byerne, har lige så mange ståpladser som siddepladser; det har rutebilerne på landet derimod ikke, og jeg har forstået det sådan, at det fortrinsvis er dem, der skulle hjælpes. Disse ruter har slet ingen ståpladser; det må de simpelt hen ikke have ifølge politivedtægten.

Jeg forlanger ikke svar i dag på de spørgsmål, jeg har stillet, men jeg ønsker en udvalgsbehandling, hvorunder vi så kan drøfte dem videre. Jeg tilsigter mit partis velvillige behandling af lovforslaget.

**Adolph Sørensen:** Jeg vil gerne til indledning slå fast, at det konservative folkeparti betragter den tendens, det foreliggende lovforslag i princippet er udtryk for, som forkert, farlig og meget lidt anbefalelsesværdig, for det, som lovforslaget sigter mod, er ganske enkelt at yde tilskud til en erhvervsgruppe, der er bragt i vanskeligheder bl. a. som følge af en for hårdhændet beskatning fra de samme myndigheders side, som nu anser det for nødvendigt at træde hjælpende til. Principielt må vi altså tage afstand fra lovforslaget, som i øvrigt er et led i en kæde af beviser på, at man er gået for vidt i beskatningen, i afgiftsbyrden på erhvervslivet, så vidt, at staten nu må påtage sig gavegiverens rolle over for en række erhvervsgrupper. Det er efter vor mening hverken nogen rimelig eller retfærdig fremgangsmåde; det er det akkurat lige så lidt, som f. eks. et tyveri retfærdiggøres ved, at den, der begik det, leverer en del af det stjålne tilbage til ejermanden.

Men også for os er det uden for enhver

tvivl, at det erhverv, som lovforslaget omhandler, er ude i store vanskeligheder. Disse vanskeligheder kunne jo nok afbødes på andre måder, måder, som måske endda ville være mindst lige så velkomne. Staten kunne f. eks. afholde sig fra turistikørsel i ind- og udland og overlade de private rutebilejere denne opgave; det tror jeg ville være meget velkomment. Derimod kan vi ikke vide, i hvor høj grad man gennem en lovgivning som denne kommer de private rutebilejere til hjælp. Jeg ved i hvert fald, at den ikke gavner alle de tidligere ejere, som i sin tid ved starten af de respektive ruter løb en risiko, men som staten gennem årene erhvervsmæssigt har sat udenfor ved overtagelse af ruter og koncessioner. Vi kender vel alle sammen eksempler på ruter, der, da de blev drevet privat, gav overskud og deres ejer et rimeligt udkomme, som ofte tillod ham at dække også de tyndt befolkede egne, der jo er et særligt problem, men som senere, undergivet statsdriften og dens vilkår, gav underskud.

Nu vil jeg dog meget nødig skyde den højtærede finansminister mindre pæne motiver i skoene for initiativet til dette lovforslag — vi har jo halvt om halvt mere end lovet at være rare ved hinanden — men et og andet kunne nok ligesom tyde i retning af, at den højtærede trafikminister om ikke ligefrem har haft en finger med i spillet, så dog måske har hvisket den højtærede finansminister et og andet i øret. For det er da en kendsgerning, at DSB betaler vægtafgift af sin, mange mener med mig alt for omfattende rutebilpark, og det kan altså være for andet og mere end de private bilejeres blå øjnes skyld, at dette lovforslag har set dagens lys. Dets gennemførelse vil i hvert fald tjene til at pynte på statsrutebilernes økonomi, hvad jeg i og for sig ikke har noget imod. Jeg skal ikke nægte, at min opfattelse mere bygger på fornemmelser end på rene fakta, men det kan jo ikke være andet, al den stund hverken bemærkningerne til lovforslaget eller den højtærede finansministers fremsættelse indeholder nogen oplysning om, hvorvidt, i hvilken udstrækning eller hvor statsrutebilerne kører med underskud.

Nu er det måske sådan, at det af regnskabstekniske grunde ikke er muligt at give sådanne oplysninger; det kan jeg ikke vide