

[Holmberg.]

jeg kommer med en kort kommentar til samme henvendelse, da den er sendt til samtlige folketingets medlemmer og der er visse ting, som trænger til en korrektion. Texas Landsorganisation skriver til sidst:

„Hvorfor indfører man fra regeringens side beskyttende foranstaltninger over for SAS?“

Jeg må nok have lov at sige, at i et kort indlæg bliver det meget, meget svært umiddelbart at drage sammenligninger. Landsforeningen skriver videre:

„Hvordan kan man overlade til kommunerne at give koncession på bybusdrift og busruter i landdistrikterne?“

Hertil er i alt fald at svare, at det er jo koncession, de får, og hermed pligt til at køre på bestemte tidspunkter efter en bestemt køreplan, og de skal køre, selv om der overhovedet ingen passagerer er i vognen, hvad der ofte sker, i alle tilfælde ude på landet og endda på de relativt lange afstande. Der bliver også spurgt, hvorfor der gives koncession på fragtruterne. Der er for øvrigt ikke så forfærdelig mange koncessioner her, men vi ved også, at det gives til dem, der har kørt på kontrakt i mange, mange år, og så bliver det en pligt til betjening, som skal opfyldes. Endvidere spørger man, hvorfor statsbanerne skal have monopol på jernbanedrift. Det kan godt være, det kunne være lidt svært uden videre at starte sit eget tog. Man nævner også statsbanernes busdriftsmonopol. Der er grund til at gøre opmærksom på, at det har statsbanerne overhovedet ingen monopol på, ikke spor. Hvis de søger ind på en rute, så søger de ind nøjagtig på samme måde som de private, og det er også her trafikudvalgene, der giver koncessionen. Der er altså ingen grund til at nævne de ting, som, for at sige det meget mildt, i visse tilfælde er forkerte.

Til sidst i henvendelsen står der bl. a., at det, de vil bebrejde justitsministeren, er, at han er en kold og kynisk mand, der fejler det hele af bordet. Vi kender altså ikke vor justitsminister på samme måde. Der står også, han vender det døde øre til; mig bekendt har han ikke et sådant, han kan vist godt høre uden briller. Men det er de ting, der følger med.

Jeg synes i alt fald, det er rimeligt, at vi ser nærmere på det hele i et udvalg, og vi vil da fra vores side være absolut lydher over for ønsker om ændringer i det fremsatte regeringsforslag.

Helge von Rosen: Da vi i 1955 fik fri hyreret på gaden, skete der et afgørende fremskridt i den service, der bydes publikum, stridighederne mellem Taxa og lillebiler hørte stort set op, og de mest vakse chauffører kunne samtidig tjene flere penge ved at krydse dér, hvor der foregår noget. Liberaliseringen blev altså en succes.

En ny forbedring skete der, da kommunerne i 1962 fik adgang til at påbyde taxametre og dermed satte en stopper for bl. a. klagerne fra udenlandske krydstogtpassagerer, som havde måttet betale f. eks. 25 kr. for at komme fra Kgs. Nytorv til Lange-linje. Vi må håbe, at det, der nu er ved at ske, må virke lige så godt.

Der er jo tre forslagsmuligheder at vælge imellem, en sand overflod. Jeg trådte jo vande, da to af forslagene var fremme i foråret; det vakte moro hos nogle, men det gør det lettere at komme på land bagefter, når man ikke har været ude at svømme, så jeg har ikke så forfærdelig meget at tilføje heller nu, ud over at det radikale venstre foretrækker det forslag, som justitsministeren har fremsat.

Vi noterer med tilfredshed justitsministerens beslutning om at fremsætte forslag, der giver piraterne en mulighed for at overleve. Det gør vi af mange grunde, Vi mener, at en effektiv og fri konkurrence på så store forbrugsfelter som muligt tjener befolkningens interesser i almindelighed. Det gælder ikke mindst på de områder, hvor der er tale om personlige serviceydelser.

Erfaringsmæssigt er det meget svært netop på disse områder at fremkalde konkurrence på prisen. Det er derfor med tilfredshed, jeg ser, at forslaget kun giver kommunerne mulighed for at fastsætte maksimaltakster, ikke minimaltakster. Det vil som sagt næppe have stor betydning, da man erfaringsmæssigt ikke konkurrerer meget på prisen, men det er dog en indirekte opfordring til hyrevognsfaget. Det er måske også mest ønskeligt, at konkurrencen ikke især forekommer på prisen, men på servicen på dette område.