

Af *Helge Nielsen* til justitsministeren (30. august 1967):

„Overvejer ministeren i den kommende folketingssamling at stille forslag om en skærpelse af bestemmelserne om hyrevognskørslen?“

Hyrevognserhvervet er ifølge de oplysninger, der foreligger, i mange tilfælde blevet et skalkeskjul for forskellige ulovligheder.

Er disse oplysninger rigtige, bør betingelserne for udstedelsen af erhvervskørekort strammes.

Mange hyrevogne bruges i udstrakt grad til privatkørsel, og da en hyrevogn indkøbes til stærkt nedsat afgift, bør man også se på dette forhold.

Justitsminister *K. Axel Nielsens* svar (7. september 1967):

Den gældende hyrevognsordning, der bygger på færdselsloven af 1955 med nogle enkelte tilføjelser fra 1962, har undertiden givet anledning til debat.

I 1965 rettede hyrevognsorganisationerne en henvendelse til mig med et forslag til en ny hyrevognslovgivning. Samme henvendelse blev året efter rettet til det folketingsudvalg, der var nedsat i anledning af de seneste ændringer i færdselsloven.

Senere har jeg fået en ny henvendelse fra organisationerne, og jeg har på et møde i sommer, hvor også chaufførerne var repræsenteret, med organisationerne drøftet denne henvendelse og forskellige problemer vedrørende hyrevognserhvervet, bl. a. om der bør gennemføres skærpede regler vedrørende erhvervelse af førerbevis med ret til erhvervsmæssig personbefordring, og vedrørende de krav, der stilles til hyrevognes udstyr og indretning. Endvidere blev på mødet berørt spørgsmålet om, hvorvidt et køretøj, der er godkendt som hyrevogn, tillige bør kunne anvendes til andre formål, f. eks. privatkørsel, såfremt der er betalt fuld omsætningsafgift af køretøjet.

Jeg har over for organisationerne givet udtryk for, at jeg vil se nærmere på disse spørgsmål. Den kritik, der er rejst, synes at vise, at den gældende lovgivning næppe er helt tilfredsstillende.

Der er her tale om en ret kompliceret lovgivning, og det må nærmere overvejes, om eventuelle skærpede bestemmelser kan og

bør gives administrativt eller ved lov. Om mine overvejelser vil munde ud i konkrete forslag til ændringer, kan jeg ikke sige på nuværende tidspunkt, men jeg er indstillet på at bidrage til en løsning af de problemer, som hyrevognserhvervet måtte have, og jeg kan tilsige velvillig behandling af disse spørgsmål.

Af *Svend Haugaard* til finansministeren (1. september 1967):

„Mener ministeren, det er berettiget, at idrætshaller, svømmebassiner og andre sportsanlæg, hvor der ikke er tale om et forretningsmæssigt overskud, belægges med merværdiafgift?“

Idrætshaller, svømmebassiner og lignende sportsanlæg bliver ofte gennemført under betydelige lokale økonomiske ofre, hvor indsamlinger, bortlodninger o. lign. indgår.

Engrosomsen blev tidligere godtgjort, men efter merværdiafgiftens indførelse er enhver godtgørelse ophørt til idrætsanlæg. Dette betyder en så stærk økonomisk belastning for de pågældende initiativer, at de i mange tilfælde må udsættes eller opgives.

Jeg har stillet mit spørgsmål i håb om, at ministeren vil prøve at finde udvej for, at sportsanlæg, hvor der ikke bliver tale om forretningsmæssigt overskud, kan blive fritaget for merværdiafgiften.

Finansminister *Grünbarums* svar (7. september 1967):

Loven om merværdiafgift undtager ikke bygningsarbejde som sådant, men indeholder i § 30 en bestemmelse om, at finansministeren efter nærmere forhandling med boligministeren fastsætter bestemmelser om, i hvilket omfang der kan ydes godtgørelse for afgift, der er betalt af nyt byggeri til boliger, alderdomshjem, plejehjem, børneinstitutioner, hospitaler eller lignende formål samt skoler. Godtgørelsen ydes med et fast beløb pr. kvadratmeter etageareal, for tiden 85 kr.

Det vil af denne lovbestemmelse ses, at ministeren ikke har nogen mulighed for at lade idrætshaller, svømmebassiner og andre sportsanlæg slippe for merværdiafgift, medmindre de indgår i skolebyggeri, det være sig folkeskoler, gymnasier, læreanstalter,