

[Justitsministeren.]

om monopol, et monopol, hvor der er tale om, at kommunen bestemmer antallet af koncessioner, af bevillinger. Hvordan kan der være tale om et monopol, når det er helt i kommunens hånd at bestemme, at hvis der er for få vogne, må man udstede nogle flere bevillinger? Det er da ganske simpelt selvmodsigende.

Og så til hr. Gudme. Der er mange definitioner på socialisme. Jeg kan henvise til fortiden og nok uden større anstrengelser finde love, som er gennemført i samarbejde mellem socialdemokratiet og det radikale venstre, om hvilke man med god ret kan sige, at de er præget af socialisme. Jeg skammer mig ikke over, om man skulle karakterisere dette lovforslag som praktisk socialisme. Vi har masser af eksempler på praktisk socialisme i Danmark, der er etableret med tilslutning fra samtlige partier her i tinget.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Formanden:** Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motor-køretøjer m. v.*

(Lovforslaget (nr. 147) findes i tillæg A. sp. 3489, fremsættelsen i tidenden sp. 2266).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Harris Jensen:** I den nugældende lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m. v., hvor der ved køb af vogn til erhvervsmæssig personbefordring betales en nedsat afgift på 20 pct. af værdien, er det sådan, at for droschevognmændenes vedkommende får de denne nedsættelse på grundlag af deres bevilling, hvorimod det for taxis vedkommende er en betingelse, at det er vognmandskørsel, der er deres hovederhverv. Afgørelsen af,

hvornår det er hovederhverv, træffes for tiden af et særligt afgiftsnævn. Det er selvfølgelig en forudsætning for, at det af justitsministeren fremsatte lovforslag, som lige er diskuteret, gennemføres, at vi får dette gennemført også.

Men hvis beføjelsen bliver lagt ud til kommunerne, så det bliver dem, der kommer til at give bevilling til hyrevognskørsel og de bliver medbestemmende om antallet af hyrevogne, afgør de jo, hvornår det er hovederhverv, og så vil den beføjelse, som det særlige afgiftsnævn har i øjeblikket vedrørende afgiftsnedsættelse, blive overflødig, idet droscher og hyrevogne bliver ligestillet, og samtidig vil det medføre en væsentlig arbejdsbesparelse inden for toldvæsenet. Da den nugældende 20 pct. afgift ikke ændres, vil det ikke kræve øgede udgifter, men betyde en lettelse på det administrative område, og jeg kan på mit partis vegne anbefale lovforslaget til velvillig behandling.

**Stæhr Johansen:** Da dette lovforslag er en konsekvens af det tidligere drøftede lovforslag om ændring af færdselsloven, som jeg var en lille smule forbeholden over for, vil jeg sige, at jeg opretholder det samme forbehold over for dette lovforslag.

**Kofoed:** Om lovforslaget kan jeg sige, at hvis det lovforslag, som man nu har behandlet under det forrige punkt på dagsordenen, bliver vedtaget, skal vi behandle dette lovforslag. Bliver det ikke vedtaget, kan vi sige nej til lovforslaget.

**Gudme:** Man er jo kommet til, at dette lovforslag skal i skatte- og afgiftsudvalget, og det er ikke særlig praktisk, men sådan er det altså blevet. Mit partis ordfører er derfor hr. Gunnar Jensen, der desværre er forhindret i at være til stede nu. Jeg skal på hans vegne sige, at bedømmelsen af dette lovforslag er helt parallel med bedømmelsen af det lovforslag, vi lige har behandlet, og så kan jeg vel passende sige som hr. Kofoed: lad os først se, hvordan det går med det første lovforslag, så skal vi bagefter svare med hensyn til dette.

**Arne Larsen:** Da jeg meget håber, at lovforslaget om hyrevognskørsel bliver gennemført, vil det selvfølgelig være en natur-