

sikkerhed i løse-repantebrev eller mod anden form for sikkerhed udlåner pengene til afbetalingskøberne. I så fald er der tale om rene lån, og rentebetalingen vil i så fald under alle omstændigheder være uden for den foreslåede lovs område.

En lang række forskellige argumenter taler således for at holde ikke alene rene renter, men også egentlige afbetalingstillæg, finansieringstillæg eller rentetillæg uden for afgiftspligten.

Vi kan ikke anerkende, således som det er påstået i „den grønne redegørelse“ side 89, afsnit 9, stk. 2, at det under en sådan løsning af problemet skulle være nødvendigt at have nogen speciel „maksimalprisordning“ for finansieringstillæggets størrelse. Afbetalingslovens regler om, at finansieringstillægget automatisk skal reguleres nedad ved købesummens indfrielse før tiden, ville gøre det til en halsløs gerning for automobilforhandlerne at lægge nogen del af den egentlige pris over på finansieringstillægget. Hertil kommer, at afbetalingsloven i forvejen åbner mulighed for nedsættelse af afbetalingstillæg, der skønnes urimelige, jfr. fjernsynets „Retten er sat“, og det vil af domstole og fogedretter ikke blive accepteret, at finansieringstillægget er betaling for noget som helst andet end netop finansieringen. Der har da heller ikke hidtil været vanskeligheder af den frygtede art, uanset loven om registreringsafgift af motor-køretøjer som tidligere nævnt holder finansieringstillæg uden for den afgiftspligtige værdi.

IV.

Kommentarer til lovforslagets § 10, stk. 3, vedrørende salg af brugte motor-køretøjer.

Vi henleder opmærksomheden på, at der ikke i teksten er taget hensyn til den omsætning, der sker efter betalingsmetoden i stedet for faktureringsmetoden, men vi går ud fra, at dette, således som vi har fået indtrykket af det under forhandlinger i tolddepartementet, skyldes en ren og skær

forglemmelse, og at forholdet vil blive rettet.

Vi går ud fra, at den pågældende bestemmelse vil medføre, at praktisk talt alle tidligere indregistrerede personmotorkøretøjer vil kunne omsættes uden afgift, idet det vel må være meningen, uden at det ses udtrykt helt klart, at intet køretøj skal kunne blive udsat for dobbeltbeskatning med afgift af den samme værdi mere end én gang.

Vi henviser herom nærmere til kommentarerne nedenfor til forslaget § 16, stk. 3 f.

V.

Kommentarer til lovforslagets § 16, stk. 3 f, vedrørende anskaffelse af personmotorkøretøjer.

Denne regel medfører — så vidt vi forstår — at merværdiafgiften af personmotorkøretøjer fuldt ud kommer til at hvile på køberen, og at denne altså ikke — selv om han er registreret — har nogen mulighed for at modregne den betalte indgående afgift i den udgående afgift.

Vi peger imidlertid på, at det *ikke* — hvad der vel efter motiverne må være meningen — af lovtæksten *klart fremgår*, at der til gengæld ikke ved *videresalg* af køretøjerne i brugt tilstand skal *opkræves* merværdiafgift. I så fald ville der jo blive tale om en uhyggelig dobbeltbeskatning.

Da der rent faktisk er beregnet merværdiafgift hos køberen, er denne ved videresalget efter reglerne i forslaget § 10, stk. 3, jo ikke uden videre — hvis han er registreret — fritaget for at opkræve afgift ved salget.

Der bør for at undgå dobbeltbeskatning tilvejebringes harmoni på dette punkt mellem bestemmelserne i § 16, stk. 3 f, og § 10, stk. 3.

Vi tager *forbehold* med hensyn til yderligere indsigelser og kommentarer, *ligesom vi beder om adgang til eventuelt senere mundtligt over for udvalget at fremkomme med vore synspunkter.*

På foreningens vegne

Agdal.