

at forhøje en eller flere af de traditionelle afgifter. Gør man det, kommer alle, også senere ejere, automatisk til at bære deres andel af denne forhøjede afgift, og de kommer til at bære denne andel i et vel næsten matematisk retfærdigt forhold i relation til køretøjets værdi til enhver tid eller i relation til køretøjets faktiske afbenyttelse.

En sådan forhøjelse eller udvidelse af de traditionelle afgifter indebærer ikke momenter, der påvirker det frie forbrugsvalg eller branchens handelsmønster i samme grad som den foreslåede afgift.

Vi beder regering og folketing forstå, at foranstående absolut ikke må tolkes som en anbefaling af højere afgifter på bilområdet. Det skal forstås som en sammenligning mellem de traditionelle afgiftsformer og den nu foreslåede, og i denne sammenligning er der med branchens øjne en himmelvid og ubehagelig forskel mellem de traditionelle former og den nye.

Uagtet Danmarks Automobil-Forhandler-Forening, således som det fremgår af det foranstående, indtrængende af de nævnte grunde fraråder en vedtagelse af det fremsatte forslag om ejerskifteafgift, og selvom organisationen som følge af argumenternes vægt må nære tiltro til, at regering og folketing vil finde andre udveje, føler organisationen sig dog forpligtet til også at beskæftige sig med forslaget enkeltheder under den forudsætning, at der mod forventning skulle vise sig tilstrækkelig seriøs interesse for en vedtagelse.

9. Specielle betragtninger vedrørende ejerskifteafgift på brugte vare- og lastbiler.

Det må være ulogisk at lægge en ejerskifteafgift på brugte vare- og lastvogne, idet der jo ikke er nogen tilsvarende registreringsafgift knyttet til nye køretøjer af denne art. Der kan ikke findes nogen grundelse for, at disse køretøjer specielt skal rammes, når de gennem kortere eller længere tid har været i brug og skiftet ejer.

Det er jo igen de mindrebemidlede, det går ud over, de, der coutumemæssigt begynder netop med købet af en brugt bil.

10. Automobildetailhandelens nuværende lagre af brugte køretøjer bør undtages fra afgiften.

Hvis man trods foranstående bemærkninger ønsker at gennemføre en ejerskifte-

afgift, vil det være nødvendigt i loven at indføje undtagelsesbestemmelser for de køretøjer, der ved lovforslagets fremsættelse henstod på forhandlernes lagre. Det drejer sig om henimod 40.000 automobiler. Hertil kommer motorcykler. Disse køretøjer er indkøbt eller indbyttet uden viden om, at ejerskifteafgift ville blive indført. De nævnte køretøjer repræsenterer efter lovforslaget en afgift på tilsammen ca. 30 millioner kroner, et beløb, som branchen kan befrygte fuldt ud at skulle bære alene, hvis loven ikke ændres.

Enhver vil kunne forestille sig, hvilke konsekvenser en sådan særskat på branchen vil kunne få for den enkelte. Han har ikke som fremtidens købere haft mulighed for at gardere sig. Der er i virkeligheden ikke alene tale om en særskat på branchen, men om en særskattelov med tilbagevirkende kraft.

11. Automobilbranchens demonstrationskøretøjer bør undtages.

Demonstrationsvogne er branchens „værktøj“ på handelssiden. Det er ikke alene nye køretøjer, der indregistreres til demonstrationsbrug. Det er også brugte køretøjer.

Et brugt køretøj sælges lettest, hvis det demonstreres i indregistreret stand. Af let forståelige grunde må branchen derfor indtrængende — hvis lovforslaget trods alt fastholdes — henstille, at de af branchens erhvervsudøvere til demonstrationsbrug indregistrerede køretøjer friholdes for afgiften ved videresalg. I modsat fald vil der også på dette område blive tale om en ekstra dobbeltbeskatning, der tillige har karakter af en særbeskatning af en enkelt branche. Som et kuriosum kan peges på, at nye demonstrationsbiler gennemsnitligt sælges i løbet af et år, nogle umiddelbart efter indregistreringen, andre nogle måneder senere. Hvis lovforslaget vedtages, vil der ikke være plads til nogen ejerskifteafgift. — Den brugte demonstrationsbil ville da komme til at koste mere end en helt ny.

12. Også branchens fremtidige beholdning af „indregistrerede“ køretøjer bør undtages.

Hvis forslaget gennemføres, bør det ikke alene være branchens nuværende lagerbeholdning af køretøjer, hvad enten de måtte