

Bilag 9.

SKANDINAVISK MOTOR CO. A/S

Den 5. februar 1971.

Vedrørende beskatning af varevogne.

Lov nr. 197 af 23. maj 1969 havde følgende hovedindhold:

1. En afskaffelse af den hidtidige papegøjevognsordning.

2. Samtlige varevogne under 3.000 kg totalvægt blev pålagt en registreringsafgift på 50 pct. af personvognsafgiften. Samtidig fik disse varevogne en udvidet kørselsret — dog uden passagerer i varekassen.

Af bemærkninger til lovforslaget fremgår det:

„Fremkomsten i de senere år af talrige personvognsprægede varevognsmodeller, velegnede til almindelig forretningskørsel, servicekørsel o. lign., har imidlertid forringet mulighederne for i praksis at skille personbefordring ud fra godstransport . . .“

at dette forhold har været motiveringen for 3.000 kg's grænse.

Fra branchens side blev det fremført, at denne grænse var urimelig, da den i stort omfang ville ramme ægte godstransport med deraf følgende økonomiske konsekvenser for samfundet.

I den efterfølgende folketingsdebat syntes det klart at fremgå, at det ikke var den ægte varevogn, man ville til livs, jvnfr. bl. a. Niels Helveg Petersen: (Folketingsreferatet side 6919)

„Under udvalgsarbejdet har vi både fået henvendelser, der går ud på, at denne grænse burde sættes op — i så fald til 3.500 kg, svarende til den grænse, der er gældende

for, hvornår stort kørekort skal anvendes — og henvendelser gående i retning af, at grænsen burde nedsættes til 2.000 eller endog 1.500 kg. Jeg tror ikke, man skal være blind for, at grænsen på de 3.000 kg kan volde besvær. Det er blevet anført, at man kan frygte en forvridning af konkurrencen mellem forskellige vogntyper, således at firmaer måske kunne fristes til at vælge større og dyrere, mere uhensigtsmæssige, men afgiftsfri vogne i stedet for en vogn, der måske bedre passede til firmaets behov“.

Fra oppositionens side blev der ligeledes udtalt stor betænkelighed netop på dette punkt. Jvnfr. således Egon Jensen: (Folketingsreferatet side 6911)

„Spørgsmålet er nu, om ikke erhvervslivet vil gå over til større vogne, altså til vogne over 3 t; det vil samfundsmæssigt ikke være nogen fordel. Der vil både være tale om større valutaomkostninger og større forbrug af brændstof, altså en uhensigtsmæssig udnyttelse. Tilbage står, at man pålægger erhvervslivet større omkostninger. Disse omkostninger kan erhvervene kun få betalt gennem højere priser, som igen vil påvirke konkurrenceevnen“.

Det kan nu konstateres, at loven på dette punkt har haft særdeles uønskede virkninger.

Det er nu dokumenteret, at der er sket en meget voldsom forvridning af konkurrencen, efter at loven har været i kraft siden maj 1969:

	1968	1970	Ændring
	1/1-30/11	1/1-30/11	1968/1970
	stk.	stk.	stk.
Salg „egentlige“*) varevogne			
2-3 tons (afg. pl.)	7.336	1.913	- 5.423
3-3½ tons (afg. fri)	943	6.026	+ 5.083
Total	8.279	7.939	÷ 340

*) „egentlige“ varevogne er varevogne, som er konstrueret med ren godstransport for øje i modsætning til de personvognslignende varevogne, der er udviklet af personvognschassis'er. Skellet mellem disse to grupper varevogne ligger efter totalvægtskriteriet stort set omkring de 2.200 kg. Der er dog enkelte undtagelser herfra, jvnfr. bilag 5.