

Bilag 10.

Finansministerens kommentarer til bilag 9.

Skandinavisk Motor Co. A/S, København, foreslår en ændring af beskættningen af varevogne.

Hertil bemærkes:

Selskabets henvendelse er foranlediget af, at gennemførelsen af halv omsætningsafgift af varevogne ved § 1, nr. 4, i lov nr. 197 af 23. maj 1969 har medført, at salget af VW kassevogn 211 (folkevognsrugbrødet) er gået væsentligt tilbage, medens salget af små, afgiftsfrie lastbiler har taget et væsentligt opsving.

I henvendelsen skitseres forskellige muligheder for at imødegå denne virkning af afgiftsomlægningen i maj 1969, og selskabets principale forslag går ud på at genindføre afgiftsfritagelsen for varevogne, men begrænset til at omfatte, hvad selskabet karakteriserer som „egentlige“ varevogne, d. v. s. kassevogne med frembygget førerhus. Selskabet er dog inde på muligheden af at bevare en mindre afgift på disse „egentlige“ varevogne, men således, at denne afgift tillige skulle omfatte små lastbiler med totalvægt over 3 tons, men ikke over 3½ eller 4 tons, totalvægt.

Den i maj 1969 gennemførte halve omsætningsafgift af varevogne med totalvægt ikke over 3 tons var begrundet med, at det ikke længere er muligt at drage en afgiftsmæssig skillelinje mellem varevogne, der udelukkende må anvendes til godstransport, og andre varevogne. Så godt som alle varevogne er velegnede til almindelig forretningskørsel, servicekørsel o. lign. kørsel, som det ikke er rimeligt at fritage for afgift, samtidig med at der pålægges personvogne af ganske tilsvarende konstruktion en meget høj omsætningsafgift. Ved afgiftsomlægningen i maj 1969 ophævedes sondringen mellem persontransport og godstransport for så vidt angår varevogne, og disse kan herefter frit bruges til forretningskørsel, servicekør-

sel og privat kørsel med den ene begrænsning, at der ikke må ske personbefordring uden for førerrummet. Det er også tilladt at forsyne køretøjerne med sideruder i varekassen.

Som nærmere dokumenteret af selskabet har prisforholdene efter afgiftspålægget i 1969 mellem køretøjer under og over 3 tonsgrænsen medført en markant stigning i salget af små, afgiftsfrie lastbiler med en totalvægt lidt over 3 tons, medens omsætningen af de større varevogne, herunder navnlig folkevognsrugbrødet, omvendt er gået stærkt tilbage. Derimod er omsætningen af mindre varevogne med totalvægt ikke over 2 tons steget væsentligt, således at det samlede salg af varevognene i 1970 svarer ganske godt til salget i 1968.

Om de af selskabet skitserede muligheder for ændringer skal følgende bemærkes:

1. Selskabet er som nævnt inde på, at afgiften af såkaldte „egentlige“ varevogne enten helt ophæves eller nedsættes væsentligt. Kendetegnet for en „egentlig“ varevogn skulle være, om køretøjet har helt eller delvis frembygget førerhus og derfor fremtræder som en kassevogn. Varevogne med traditionelt langt forparti skulle fortsat berigtiges med halv omsætningsafgift. Som anført af selskabet vil en sådan opdeling af varevognene næppe volde tekniske vanskeligheder. De „egentlige“ varevogne skulle alene kunne anvendes til godstransport.

Selskabets forslag om afgiftsfritagelse for varevogne af kassevognstypen vil imidlertid medføre en væsentlig ændring af prisforholdet mellem kassevogne og andre varevogne. Eksempelvis kan nævnes, at VW kassevogn 211 vil falde med ca. 9.000 kr. til ca. 16.700 kr. (inclusive moms), og at denne vogn dermed vil blive billigere i anskaffelse end så godt som alle almindelige varevogne med traditionelt forparti, og berigtiget med halv omsætningsafgift, herunder f. eks. billigere