

Bilag II.

HANOMAG

HANSCHHEL

A/S SØREN TRANBERG

Den 18. februar 1971.

Angående 3.000 kg vægtgrænsen for afgifter på varevogne.

I maj 1969 vedtoges en lov, hvorefter der skulle betales halv registreringsafgift på varevogne med totalvægt til og med 3.000 kg.

For Hanomag-importens vedkommende betød det, at varevognene model F 20 (totalvægt 2.400 kg) og model F 25 (totalvægt 2.700 kg) blev pålagt halv registreringsafgift, medens model F 30 (totalvægt 3.050 kg) og model F 35 (totalvægt 3.350 kg) forblev afgiftsfrie. Salget skiftede derfor fra model F 20 til F 30, da model F 30 nu var billigere leveret på gaden end model F 20.

De fra andre sider fremførte argumenter om, at det koster Danmark mere valuta at importere større og kraftigere varevogne, end hvad der er nødvendigt, holder ikke stik, idet model F 30 godt nok er lidt dyrere i indkøb end model F 20, men mange års erfaring har vist, at model F 30 på grund af kraftigere undervogn med dermed følgende mindre chancer for overbelastning har en længere levetid, og dette opvejer den lidt dyrere indkøbspris på langt sigt.

Hanomag-organisationen i Danmark tæller i dag 70 forhandlere. Ved en forandring af 3.000 kg grænsen vil der opstå store økonomiske vanskeligheder for disse 70 forhandlere.

Vor branche kan kun være interesseret i en nedsættelse af afgifter, men sænkes vægtgrænsen til under 3.000 kg for afgift på varevogne, opstår følgende problemer:

De 70 Hanomag forhandlere har over 1.000 stk. brugte varevogne på lager, som er taget i bytte til en pris, der svarer til hvad en ny varevogn med afgift koster. Sænkes vægtgrænsen, så nye varevogne bliver afgiftsfrie, vil det betyde et tab på ca. kr.

6.000 pr. vogn. Endvidere vil der ske det, at model F 30 ikke mere kan sælges, da salget jo så vil vende tilbage til model F 20 eller model F 25, alt efter hvor langt vægtgrænsen sænkes.

På lager i Danmark findes til enhver tid ca. 800 stk. nye model F 30 og i fast ordre fra fabrik ca. 2.000 stk., som leveres dagligt med ca. 15 stk. og derfor ikke kan annulleres.

De økonomiske vanskeligheder er her uoverskuelige, idet en tidsfrist for salg af disse intet vil hjælpe, da kendskab til en nedsætning af vægtgrænsen omgående vil standse dette salg.

Ovenstående følger er sikkert tilfældet for flere andre automobilorganisationer i Danmark, f. eks. Ford, Toyota, Nissan m. fl. Endvidere har ca. 2.000 købt varevogne alene i 1970 og betalt halv afgift. Disse vil føle sig uretfærdigt behandlet, om afgiften pludselig faldt bort.

En nedsætning af vægtgrænsen vil yderligere nedsætte statens afgiftsindtægter, altså har konsekvensen af en nedsættelse store økonomiske følger. Hvem skal betale disse?

En samlet branche er sikkert imod en yderligere forhøjelse af vægtgrænsen, da man jo så skal betale mere i afgifter, men skulle man trods dette gå ind for en forhøjelse, vil der igen ske dette, at de mange Hanomag model F 30 i ordre og på lager bliver usælgelige til fordel for Hanomag model F 35 eller model F 45, men her vil en tidsfrist for afvikling af lager og iordreværende vogne kunne afhjælpe vanskelighederne.

Folketinget har jo selv fastsat 3.000 kg vægtgrænsen i maj 1969, og selv om et en-