

Bilag 18.

FORD MOTOR COMPANY A/S

Den 10. marts 1971.

På basis af de udtalelser, der er fremkommet i dagspressen angående overvejelser om forestående ændringer i afgiftsbestemmelserne for varevogne, skal vi høfligst tillade os at fremkomme med visse kommentarer.

Som bekendt indeholdt loven, der vedtoges i foråret 1969, bl. a. følgende ændringer af betydning for varevognsmarkedet i Danmark:

1. Bortfald af kategorien stationsvogne med blændede sideruder registreret med 50 pct. afgift. Det samlede salg heraf var i 1969 ca. 15.000 vogne.
2. Etablering af 50 pct. personvognsafgift for varevogne indtil 3.000 kg totalvægt.
3. Afgiftsfrigagelse — som tidligere — for varevogne over 3.000 kg totalvægt.

Vi skal i dette brev *ikke* komme ind på de økonomiske tab, som vort selskab led i forbindelse med overgangsbestemmelserne ved papegøjepladeordningens ophør, hvor vort selskabs arrangement med lokal blanding af stationsvogne ikke blev accepteret af myndighederne i modsætning til lokal samlevirkningssomhed såvel som import af vogne, hvis vinduer var blændet i udlandet.

Årsagen til, at vi henvender os til udvalget på nuværende tidspunkt, er de rygter, der verserer om, at myndighederne overvejer at nedsætte vægtgrænsen for de afgiftsfrie vogne til 2.000 eller 2.200 kg fra de nuværende 3.000 kg.

En klar konsekvens af etableringen af 1969 lovens 3.000 kg grænse har naturligvis også for vort selskab været, at salget af modellerne lige over 3.000 kg totalvægt er gået op på bekostning af modellerne lige under. Det må altså klart erkendes, at brugerne af denne kategori af køretøjer i øjeblikket tilskyndes, ja vel næsten tvinges til at købe vogne, der både er fyldigere, kraftigere og derfor importmæssigt dyrere, end de ellers ville have gjort under „normale“ for-

hold, hvis der havde været en naturlig balance modellerne imellem.

Det kunne — som rygterne antyder — være fristende at overveje en nedsættelse af 3.000 kg grænsen til ca. 2.000 kg. Vi er imidlertid overbevist om, at der heller ikke her er basis for en klar adskillelse mellem ren vare- og kombineret vare- og persontransport, og et sådant forslag har ydermere følgende meget uheldige konsekvenser til følge:

1. At de små og mellemstore varevogne af personvognstyperne bliver pålagt høje afgifter i forhold til vogne af kasse- og chassistyperne, hvorved transport af varer i små vogne fordyres urimeligt i forhold til transport med vogne på over ca. 2.000 kg totalvægt.
2. At de mellemstore varevogne under 2.000 kg bliver næsten usælgelige som følge af, at prisen langt overstiger priserne på vogne med totalvægt på 2.000-2.400 kg.
3. At vognene på 3.000-3.300 kg totalvægt indkøbt og på lager vil blive usælgelige, da salget vil gå over til andre typer. For vort selskab, der har mange vogne af disse typer med dobbeltmonterede baghjul på lager og i ordre, vil der være et stort økonomisk tab, og vi vil mene, at flere af vore konkurrenter vil befinde sig i samme situation. En overgangsordning til løsning af ovennævnte problem synes meget vanskelig, hvis der bliver tale om en nedsættelse af vægtgrænsen til 2.000 kg.
4. Yderligere vil forhandlerlagre af brugte vogne med afgift medføre tab, medmindre der indføres en aftrapningsordning over en flerårig periode.

Derfor vil vi advare folketingsudvalget mod at gennemføre en sådan ordning.

En forhøjelse af den 50 pct. afgiftsgrænse til