

Bilag 20.

Finansministerens kommentarer til bilag 18 og 19.

Ford Motor Company A/S og General Motors International A/S (GMI) foreslår ændringer i afgiftsreglerne for varevogne.

Hertil bemærkes:

Forslaget fra Ford Motor Company A/S (bilag 19) går ud på, at der pålægges samtlige varevogne med en totalvægt indtil 4 tons en registreringsafgift på 25 pct. af den ubeskattede detailpris inclusive moms. Køretøjerne skulle have ret til uindskrænket kørsel efter de nugældende bestemmelser.

Selskabet advarer samtidig imod sådanne ændringer i afgiftsbestemmelserne, som medfører enten en nedsættelse af grænsen for afgifts fritagelse for varevogne fra 3 tons til 2 tons eller pålæg af 1/2 afgift af varevogne op til 3½ tons totalvægt.

General Motors International A/S foreslår (bilag 21), at der pålægges samtlige vare- og lastvogne med totalvægt op til 5 tons en fast afgift på 4.000 kr. pr. enhed. En sådan afgift vil ifølge henvendelsen indbringe det samme provenu som den nuværende afgift og medføre en betydelig administrativ forenkling, ligesom der ikke vil blive tale om markedsforvridninger, da der kun findes få biler omkring 5 tons totalvægt. Det er formentlig en forudsætning for forslaget, at alle køretøjerne skal kunne benyttes til såvel godstransport som personbefordring i samme omfang, som det efter de gældende regler er tilfældet med almindelige varevogne.

Begge forslagene tager således deres udgangspunkt i en betydelig nedsættelse af afgiften af almindelige varevogne samtidig med, at området for afgiftspligten strækkes ud over det egentlige varevognsområde op til lastbiler med totalvægt på 4, henholdsvis 5 tons. Ved en sådan udvidelse af afgiftsområdet vil indtægten af afgiften kunne holdes uforandret selv med en betydelig nedsættelse af afgiftssatsen.

Forslaget fra Ford Motor Company A/S

om en afgift på 25 pct. svarer for de billigere varevogne nogenlunde til halvdelen af den nuværende afgift, som er svagt progressiv, fordi den beregnes som halvdelen af den fulde afgift.

General Motors International A/S's forslag om en fast afgift på 4.000 kr. pr. varevogn, uanset pris og totalvægt, medfører en betydelig nedsættelse af afgiften for almindelige varevogne, men vil også medføre en væsentlig forskydning af afgiftsbyrden til fordel for de dyre vogne. Således vil en fast afgift på 4.000 kr. svare til en uændret afgift på 47 pct. af værdien af en billig vogn (Citroën 2 CH), men kun 25 pct. for en dyrere (Opel Rekord Van), hvilket svarer til en halvering af den gældende afgift. For køretøjer med totalvægt over 3 tons vil en afgift på 4.000 kr. svare til en afgift på 15-20 pct. Der kan dog næppe være tvivl om, at en fast afgift pr. varevogn vil være meget enkel at administrere.

Det afgørende spørgsmål må formentlig blive, om en væsentlig nedsættelse af afgifterne og dermed af priserne på almindelige varevogne vil medføre en uønsket forskydning af salget fra almindelige personvogne til personvognsprægede varevogne, som det er tilladt at anvende til personbefordring og privatkørsel af enhver art, når blot der ikke medtages passagerer i varerummet. Det skal i denne forbindelse understreges, at de populæreste personautomobiler tillige fås i varevognsudgaver, som i det ydre ikke adskiller sig fra personvogne af station car-typer, undtagen for så vidt angår nummerpladerne. Eksempelvis skal anføres detailpriserne inklusive afgift for enkelte af de 2 virksomheders særlig kendte køretøjer, henholdsvis som personvogne og som varevogne, og til sammenligning varevognspriserne beregnet med afgifter som foreslået af virksomhederne: