

**Bilag 21.**

Den 18. marts 1971.

Med anledning i den megen omtale vedrørende eventuelle nye ændringer i lov om registreringsafgift af kommercielle køretøjer tillader vi os hermed at gøre udvalget opmærksom på, at vort selskab i egenskab af generalrepræsentant for Toyota Motor Sales Co., Ltd. i Japan er strengt kontraktligt bundet til en lang og ufravigelig ordreprocedure og ekspeditionsprocedure, idet vore „firm and irrevocable orders“, som afgives den første i hver måned, ikke kan forventes effektueret før ca. 6-8 måneder efter ordredato, sådan at forstå at de bestilte køretøjer først landsættes i dansk havn nævnte 6-8 måneder efter ordreafgivelse.

Da ovennævnte lov om registreringsafgift af kommercielle køretøjer ændredes for ca. 2 år siden til sin nuværende form, måtte vort selskab igennem en svær strukturel økonomisk belastning, som først netop nu er ved at være overstået.

Gennemføres allerede nu atter en ny ændring, da stilles i hvert fald vort selskab atter en gang over for en ganske unødigt og helt uforskyldt krise af alleralvorligste karakter.

I tillid til stabilitet fra lovgivningsside har vi gennemført strukturændringer i salgsplanlægning, serviceanlæg, reservedelslager og investeret i de faciliteter, som er nødvendige for at møde den nuværende markedsstruktur. Ikke mindst har vi investeret i ordrer på kommercielle køretøjer frem til ca. oktober 1971.

Vi må fra vort selskabs side tage bestemt afstand fra denne vilkårlighed, som kommer til udtryk gennem sådanne eventuelle gentagne lovændringer, og vi må ligeledes på det bestemtteste henstille, at såfremt man atter hovedkulds ændrer i bestående afgiftslove, som væsentligt griber ind i den markedsstruktur, man netop er blevet tvunget

til at tilpasse sig, da må der etableres en sådan overgangstid, som giver de involverede selskaber og parter mulighed for at afsætte bestående lagre og bestående ordrer på forsvarlig vis, hvilket for vort vedkommende vil betyde minimum 12 måneder fra lovændringen eventuelle vedtagelse.

Vi har i vort selskab naturligvis hørt utallige forslag og motiveringer, som i ovennævnte anledning verserer mand og mand imellem blandt de til bilbranchen direkte eller indirekte tilknyttede parter, og vi kan i den anledning kun sige, at lovens udgangspunkt bør bibeholdes for kontinuitetens og stabilitetens skyld således at forstå, at nulgrænsen for afgiftsberegningen fortsat bør bestå ved lastbiler med 3000 kg totalvægt.

Ønsker man så af en eller anden grund en glidende afgiftsskala nedefter for at mildne overgangen fra små til store kommercielle køretøjer, da kunne man gradvis øge denne afgift fra 0 ved 3000 kg-grænsen stigende i fire tempi, eksempelvis ved 2500 kg, 2000 kg, 1500 kg og 1000 kg, således at man ved nævnte 1000 kg nåede op på den halve afgift. Dette skulle i så fald gælde ethvert kommercielt køretøj uanset art og opbygning, således at kunstige sondringer blandt de mindre kommercielle køretøjer kan undgås til lettelse for alle parter. En lastbil med totalbelastning over 3000 kg er jo i hvert fald unddraget sådanne sonderingsvanskeligheder. Ingen vil vel med føje kunne påstå, at en lastbil med totalvægt over 3000 kg ikke er en lastbil både af udseende, opbygning og funktion.

Vi er i vort selskab „bilmæssigt“ repræsenteret på begge sider af den bestående afgiftsberegning, og vi håber derfor, at vor naturlige objektivitet vil betyde forståelse for ovennævnte synspunkter.

Med venlig hilsen

Erla Auto Import A/S

O. Hee.