

Bilag 24.**Finansministerens kommentarer til bilag 23.****FINANSMINISTERIET**

Departementet for told- og forbrugsafgifter

Den 29. marts 1971.

En kreds af automobilimportører og fabrikanter, repræsenterende tilsammen ca. 60 pct. af salget af vare- og lastautomobiler med totalvægt op til 4 tons, foreslår en ændring af registreringsafgiften af varevogne.

Hertil bemærkes:

Henvendelsen er tiltrådt af de i bilag 2 opførte virksomheder, som i 1970 tegnede sig for 86 pct. af totalmarkedet for varevogne til og med 3 tons. Af virksomheder, som ikke har tiltrådt henvendelsen, kan nævnes Nordisk Fiat A/S, A/S Søren Tranberg, Kolding, jfr. bilag 8 og bemærkningerne hertil, samt Erla Auto Import A/S (Toyota).

Indholdet i henvendelsen er praktisk taget identisk med indholdet af en tidligere henvendelse indsendt af General Motors International A/S (GMI), jfr. bilag 19 og bemærkningerne hertil.

I henvendelsen foreslås ligesom i henvendelsen, bilag 19, at værdiafgiften af varevogne erstattes med en fast afgift pr. køretøj, uanset køretøjernes vægt og værdi. Afgiftens størrelse foreslås også i denne henvendelse fastsat til 4.000 kr. pr. køretøj, dog kun for køretøjer indtil en totalvægt på 4 tons, og ikke 5 tons som tidligere foreslået.

I henvendelsen anføres en række punkter til støtte for forslaget.

I punkt 1 omtales, at forslaget udjævner den uforholdsmæssig store prisforskel mellem vogne under og over 3 tons totalvægt. Man mener ikke, at dette vil medføre så store ændringer i prisrelationerne varevogne imellem, at der foretages udvidede køb af varevogne med henblik på privat kørsel.

Som nævnt i bemærkningerne til bilag 19 vil en fast afgift pr. varevogn medføre væsentlige ændringer i prisrelationerne mellem varevogne og personvogne. Udover de i bilag 19 nævnte eksempler skal yderligere blot nævnes, at en Toyota Crown varevogn efter

det foreliggende forslag vil falde med ca. 4.600 kr. til en udsalgspris på ca. 20.000 kr., og at køretøjet dermed bliver ca. 2.000 kr. billigere end en VW 1300 personbil.

Ad punkt 2 og 3. Heri omtales forskellige administrative lettelser ved en fast afgift i forhold til en værdiafgift.

Hertil haves ingen bemærkninger.

Ad punkt 4. Heri omtales de heldige virkninger af forslaget med hensyn til at normalisere varevognsmarkedet.

Det forekommer ikke ganske indlysende, at en stærk degressiv afgift skulle være uden indflydelse på efterspørgslen af varevogne, idet man snarere må antage, at en sådan afgift vil indeholde en tilskyndelse til at købe større køretøjer.

Ad punkt 5. Det hævdes, at forslaget vil give et afgiftsprovenu på samme beløb eller mere end den nuværende afgift. Heroverfor må dog erindres om, at en så kraftig afgifts-nedsættelse for varevogne må befrygtes at ville medføre en betragtelig stigning af varevognssalget på bekostning af personvognssalget, hvilket vil medføre et betydeligt indtægtstab for statskassen.

Ad punkt 6 og 7. Det heri anførte giver ikke anledning til særlige bemærkninger.

Ad punkt 8. Heri omtales de vanskelige problemer, der opstår, hvis afgiften af nye varevogne nedsættes og priserne på brugte varevogne som følge deraf falder. Det fremhæves, at de mindre vognes nyvognspriser fremdeles vil være uforandrede, og at brugtvognspriserne derfor heller ikke ændres. For større vogne, som ganske vist vil blive billigere efter forslaget, vil der ikke være behov for særlige foranstaltninger, fordi disse vogne erfaringsmæssigt forringes så hurtigt, at en sænkning af nyvognspriserne kun vil være mærkbar en kortere periode efter gennemførelsen af forslaget.

Heroverfor må dog gøres opmærksom på,