

## Bilag 4.

GROSSERER-SOCIETETET

Den 6. marts 1973.

### Vedrørende forslag til ændring af merværdiafgiftsloven.

Af den af udvalget den 28. f. m. afgivne betænkning i forbindelse med det den 24. oktober f. å. i Folketinget fremsatte lovforslag om ændring af merværdiafgiftsloven fremgår, at et flertal af udvalgets medlemmer ønsker at ophæve fradragsmuligheden for indgående merværdiafgift i forbindelse med *indkøb* af motorkøretøjer, der ikke udelukkende anvendes i erhvervsvirksomheder.

Begrundelsen for dette ønske skulle være, at de nugældende regler i visse tilfælde gav mulighed for fradrag for erlagt afgift i et omfang, der ikke stod i forhold til de pågældende motorkøretøjers anvendelse til erhvervskørsel.

Grosserer-Societetet må på det skarpeste protestere mod den påtænkte ændring af fradragsreglerne, idet erhvervslivet vil blive ramt meget hårdt af den omkostningsforøgelse i varedistributionen, en gennemførelse af forslaget vil betyde. Især vil forøgelsen i anskaffelsesomkostningerne ramme den mindre erhvervsdrivende særligt hårdt.

En meget stor del af automobilparken anvendes både som varevogne og som automobiler til privatbrug. Denne kombinerede anvendelse må siges at være rationel og ganske naturlig, når man tænker på, hvad der her i landet skal betales i indregistreringsafgift for biler. Hvor det i andre lande er lige så normalt, også for mindre virksomheder, at have en skarp adskillelse mellem biler til varedistribution og biler til privat kørsel, tvinges erhvervslivet i Danmark, for at få så lave investeringer som muligt i bilparken, til at anvende de samme biler både til vare- og til privatkørsel. Udsigterne til

et meget stort betalingsunderskud i de kommende år gør det uforståeligt, at regeringen med dette ændringsforslag fremmer tendensen til en skarp adskillelse mellem vare- og privatbiler, som kan medføre en yderligere væsentlig forøgelse af valutaproblemet.

Gennemføres forslaget, betyder det højere omkostninger i varefordelingen. Omkostninger der kun kan skaffes dækning for gennem højere priser, og den af finansministeren skønnede merindtægt for statskassen på ca. 50 mill. kr. årligt vil bidrage til en yderligere forøgelse af pristallet.

Ved den valgte — tilfældige — vægtgrænse på 3 tons tilladt totalvægt animeres erhvervslivet til ved nyanskaffelser at indkøbe biler af en størrelse, der især ved varedistribution i byområder er uhensigtsmæssig, og som ikke virker fremmende på trafikafviklingen i snævre gader.

Den valgte vægtgrænse virker også forstyrrende ind på omsætningen i en hel branche, idet ikke alle bilproducenter kan tilbyde varevogne lige på den anden side af den fastsatte grænse. Bortfaldet af fradraget vil derfor virke diskriminerende over for de importører og autoforhandlere, der hidtil har solgt de vogne, der har dækket en væsentlig del af behovet, og hvor fabrikernes produktionsprogrammer ikke omfatter varevogne over 3 tons.

Ønsker man at fjerne visse vildskud ved de nuværende regler, skal man henstille, at det gøres under en form, der ikke straffer det legale erhvervslivs varedistribution og medfører en irrationel investering i landets varevognspark.

Grosserer-Societetet  
*Dan Bjørner,*  
 formand.

/ H. Sejer-Petersen,  
 generalsekretær.