

#### Bilag 4.

##### SAMMENSLUTNINGEN AF AUTOMOBIL-FABRIKANTER & IMPORTØRER Den 8. maj 1974.

Sammenslutningen retter herved en indtrængende henstilling til folketinget om ikke at gennemføre yderligere forhøjelse af motorbeskatningen. Vi advarer mod konsekvenserne, idet vi bemærker følgende:

1. Bilbranchen befinder sig i øjeblikket i en yderst vanskelig og usikker situation på grund af de stærkt stigende omkostninger, som man ikke har mulighed for at få dækning for gennem prisforhøjelser. Gennemføres der nu yderligere afgiftsforhøjelser, som foreslået, vil omsætningen falde så meget, at eksistensgrundlaget for mange af branchens virksomheder vil være fjernet. Alle virksomheder vil blive påført meget store tab, idet de trufne dispositioner for resten af dette år vil vise sig at være fejl-dispositioner med uoverskuelige konsekvenser for den fortsatte drift og for beskæftigelsen.

2. Personbiler er i dag belagt med afgifter på ca. 60 pct. af forbrugerprisen, jfr. medfølgende bilag. Der indtræder i de kommende måneder betydelige stigninger i importpriserne som følge af den internationale energisituation. Efter de nugældende afgiftssatser stiger afgiften for de fleste personbiler med 156 kr. for hver 100 kr.s stigning i prisen.

De nu foreslåede afgiftsstigninger vil tvinge salget så langt ned, at det er højst tvivlsomt, hvilket provenu, der kan opnås (vi erindrer om erfaringerne fra 60'erne). I realiteten kan afgiftsforhøjelserne give anledning til forbrugsudvidelse, for så vidt som de afgiftsbeløb, der ikke længere fremkommer i forbindelse med bilkøb, vil blive anvendt til køb af mindre beskattede eller ubeskattede varer og ydelser (herunder udenlandsrejser). Vi henleder opmærksom-

heden på, at personbilimporten kun belaster betalingsbalancen med nogle få procent. (Importprisen for den i medfølgende bilag nævnte bil er mindre end 10.000 kr.). Er det i den aktuelle situation rationelt at nedskære forbruget af højt beskattede varer som biler?

3. Ud fra en samfundsøkonomisk betragtning er det klart urationelt at opretholde et afgiftssystem, som indebærer, at der anvendes en abnormt stor mængde arbejdskraft og reservedele til at holde vognparken kørende langt ud over den periode, som er almindelig i andre lande. Danmark har med sit afgiftssystem afskåret sig fra at drage fordel af den gennem årene stedfundne rationalisering og billiggørelse af bilproduktionen. Til reparation af færdselsskadede biler anvender vi i visse tilfælde beløb, der er henvend 3 gange så høje, som det beløb, hvortil en tilsvarende brugt bil kunne købes i udlandet.

4. I en i august 1973 til finansministeren afgivet redegørelse fra *udvalget vedrørende registreringsafgiftens virkninger for trafik-sikkerheden* skrives følgende:

Udvalget er overbevist om, at den danske — i forhold til andre lande usædvanligt høje — registreringsafgift i ikke ringe grad har bremsset og forsinket, at tekniske fremskridt på sikkerhedsområdet har vundet indpas her i landet, i forhold til i øvrigt sammenlignelige nabolande.

I konsekvens heraf indstillede et flertal i udvalget, at der blev gennemført „en gradvis nedsættelse af registreringsafgiftens satser gennem en årrække, eller, såfremt politiske hensyn forhindrer gennemførelse af dette forslag, en „fastlåsning“ af det nugældende afgiftsniveau i kroner og øre“.