

Betænkning

over

- I. forslag til lov om afgift ved ejerskifte af brugte motorkøretøjer,
 II. forslag til lov om ændring i lov om afgift af parfumer, toiletmidler m. v. og
 III. forslag til lov om udstedelse af statspræmieobligationer.

(Afgivet af udvalget den 18. maj 1965).

Udvalget har holdt 6 møder og har herunder haft 2 samråd med finansministeren. Udvalget har modtaget skriftlige og/eller mundtlige henvendelser fra

Brancheforeningen for Parfumeri- og Toiletartikler.

Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark.

Hr. Helge Dahl.

Danmarks Automobil-Forhandler-Forening.

Dansk Autoudlejer Union.

Foreneede Danske Motorejere.

Grosserer-Societetets Komité.

Hr. Sv. Th. Jensen.

Kongelig Dansk Automobil Klub.

Motorcykle Forhandler Foreningen.

Parfumehandlerforeningen for Danmark.

Provinshandelskammeret.

Sammenslutningen af Automobil-Fabrikanter & Importører.

A/S Henrik Selchau.

Som bilag til betænkningen er optrykt skriftlige spørgsmål fra udvalget til finansministeren tillige med ministerens besvarelser. Som bilag er endvidere optaget skrivelse af 29. april 1965 fra Danmarks Automobil-Forhandler-Forening til udvalget.

Ad I. forslag til lov om afgift ved ejerskifte af brugte motorkøretøjer.

Finansministeren har stillet nedenstående ændringsforslag, hvorom henvises til de ledsagende bemærkninger. Ændringsforslagene

er tiltrådt af et flertal (socialdemokratiets og det radikale venstres medlemmer af udvalget).

Ad II. forslag til lov om ændring i lov om afgift af parfumer, toiletmidler m. v.

Af parfumebranchen er det foreslået at begrænse rejsendes afgiftsfri indkøb på sejl-ruter og indførsel fra disse og fra udlandet; det er endvidere foreslået at udvide rejsegodsbeholdningsreguleringens „3-døgns“ regel for spiritus og tobaksvarer til også at omfatte parfumevarer.

Finansministeren har i denne forbindelse oplyst, at spørgsmålet om en harmonisering af bestemmelserne om told- og afgiftsfri indførsel m. v. i rejsetrafikken mellem de nordiske lande og mellem disse og det øvrige udland for nylig er optaget til behandling i et nordisk embedsmandsudvalg. Dette udvalg stiler mod at tilendebringe sine undersøgelser så betids, at eventuelle nye eller ændrede bestemmelser på dette område kan træde i kraft i begyndelsen af 1966.

Finansministeren har stillet de nedenstående ændringsforslag, hvorom henvises til de ledsagende bemærkninger. Ændringsforslagene er tiltrådt af et flertal (socialdemokratiets og det radikale venstres medlemmer af udvalget).

Ad III. forslag til lov om udstedelse af statspræmieobligationer.

Finansministeren har stillet nedenstående ændringsforslag, hvorom henvises til de led-

sagende bemærkninger. Ændringsforslagene er tiltrådt af et *flertal* (socialdemokratiets og det radikale venstres medlemmer af udvalget).

I forbindelse hermed har finansministeren efter forhandlinger i udvalget givet tilsagn om at udvide rammen for præmiernes størrelse, således at den største præmie fastsættes til 400.000 kr. og den mindste præmie sættes til 200 kr., hvorved der bliver mulighed for udbetaling af et væsentligt større antal præmier end med den i bemærkningerne angivne præmieramme.

Herefter indstiller et *flertal* (socialdemokratiets og det radikale venstres medlemmer af udvalget) lovforslagene til *vedtagelse* med de af ministeren foreslåede ændringer.

Et *mindretal* (venstres og det konservative folkepartis medlemmer af udvalget) kan ikke medvirke til forslagenes gennemførelse allerede af den grund, at de ikke er led i en tilstrækkelig fast og inflationsbekæmpende politik. Mindretallet vil i øvrigt nærmere redegøre for sin opfattelse i salen.

Et *andet mindretal* (socialistisk folkepartis medlem af udvalget) kan ikke anbefale lovforslagene til vedtagelse og vil nærmere redegøre for sin stilling ved lovforslagenes anden behandling.

Ændringsforslag

til

I. forslag til lov om afgift ved ejerskifte af brugte motorkøretøjer.

Af *finansministeren*, tiltrådt af et *flertal* (Peter Nielsen, Holger Eriksen, Lis Groes, Jørgen Peder Hansen, Ove Hansen, Egon Jensen, Carl Petersen, Børge Schmidt og Baunsgaard):

Til § 1.

1) Paragraffen affattes således:

„§ 1. Ved anmeldelse til registrering af ejerskifte svares afgift til statskassen af nedennævnte køretøjer, såfremt køretøjerne er eller har været registreret her i landet,

og der er forløbet 12 måneder fra køretøjernes første registrering.

1. Personmotorkøretøjer, bortset fra busser (rute- og turistbiler m. m.).
2. Kombinerede person- og varemotorkøretøjer (køretøjer afgiftsberigtiget med halv afgift efter § 5, stk. 2, i loven om omsætningsafgift af motorkøretøjer m. v.).

Stk. 2. Afgift svares dog ikke, når det godtgøres, at der allerede én gang er svaret afgift af vedkommende køretøj i henhold til denne lov.“

Til § 2.

2) I stk. 1, II., ændres „500“ til: „400“.

3) I stk. 1, II., ændres „900“ til: „700“.

4) I stk. 1 udgår „III 200“.

5) I stk. 2 ændres ordene „inden for en periode af“ til: „mindre end“.

6) Stk. 3 udgår.

Ny paragraf.

7) Efter § 2 indsættes som ny paragraf:

„§ 0. For køretøjer indført som brugt fra udlandet forstås ved første registrering den første registrering i udlandet eller, hvis oplysning herom ikke fremgår af registreringsattesten, første registrering i Danmark.“

Til § 3.

8) 2. punktum affattes således:

„Ved registrering af afgiftspligtigt ejerskifte skal attesten fremlægges for registreringsmyndigheden forsynet med stempelmærker.“

Til § 8.

9) Ordene „reglerne i § 7“ ændres til: „reglerne i § 8“, og ordene „dog således gebyr“ udgår.

Til § 11.

10) Som stk. 3 indsættes:

„Stk. 3. Ved tilbagebetaling af erlagt afgift kan der fradrages et af finansministeren fastsat gebyr“.

Bemærkninger til ændringsforslagene.

Ændringsforslagene går ud på at begrænse afgiften til at omfatte det første ejerskifte af personmotorkøretøjer efter lovens ikrafttræden, og således at afgiftspligten først indtræder ved det første ejerskifte, efter at der er forløbet 12 måneder fra den første registrering. Afgiftssatserne for ældre køretøjer er reduceret med ca. 20 pct. Endvidere foreslås, at vare- og lastvogne (lovforslagets § 2, III) udgår af lovforslaget.

De i ændringsforslagene nr. 5-10 foreslåede ændringer er af redaktionel karakter.

Indtægten af afgiften kan herefter anslås til omkring 125 mill. kr. årligt.

II. forslag til lov om ændring i lov om afgift af parfumer, toiletmidler m. v.

Af *finansministeren*, tiltrådt af et *flertal* (Peter Nielsen, Holger Eriksen, Lis Groes, Jørgen Peder Hansen, Ove Hansen, Egon Jensen, Carl Petersen, Børge Schmidt og Baunsgaard):

Til § 1.

1) I den foreslåede affattelse af lovens § 1, 2. punktum, ændres „40 pct.“ til: „37½ pct.“

2) I den foreslåede affattelse af lovens § 1, 3. punktum, ændres „40 pct.“ til: „37½ pct.“

3) I den foreslåede affattelse af lovens § 1, 4. punktum, ændres „66²/₃ pct.“ til: „60 pct.“

Bemærkninger til ændringsforslagene.

Ved ændringsforslagene er den foreslåede afgift af parfumer, toiletmidler m. v. på 40 pct. af varenes detailpriser foreslået nedsat til 37½ pct. Merindtægten ved lovforslaget kan efter disse ændringer anslås til ca. 14 mill. kr.

III. forslag til lov om udstedelse af statspræmieobligationer.

Af *finansministeren*, tiltrådt af et *flertal* (Peter Nielsen, Holger Eriksen, Lis Groes, Jørgen Peder Hansen, Ove Hansen, Egon Jensen, Carl Petersen, Børge Schmidt og Baunsgaard):

Til § 1.

1) I stk. 3 ændres „6 mill. kr.“ til: „7 mill. kr.“

Til § 6.

2) I stk. 1 ændres „25 pct.“ til: „15 pct.“

Bemærkninger til ændringsforslagene.

De foreslåede ændringer i lovforslaget tilsigter at gøre lånet mere attraktivt for køberne af præmieobligationerne.

Peter Nielsen.

Holger Eriksen.

Lis Groes.

Jørgen Peder Hansen.

Ove Hansen.

Egon Jensen.

Carl Petersen,
formand,

Børge Schmidt.

Henry Christensen.

Alfred Bøgh.

Erik Eriksen.

Axel Kristensen.

Poul Møller.

Haustrup Clemmensen.

Poul Sørensen.

Baunsgaard,
næstformand.

Aksel Larsen.

Bilag 1.

Udvalgets spørgsmål til finansministeren og ministerens besvarelser.

Spørgsmål 1:

Der ønskes et ajourført skøn over provenuet af indkomstskatterne.

Svar:

Indkomstskatten af personer er på finansloven for finansåret 1965-66 opført med 4.925 mill. kr. Dette skøn hviler dels på opgørelse over skatteudskrivningen for skatteåret 1964-65, dels på et foreløbigt skøn over udskrivningen for skatteåret 1965-66. Der er som tidligere oplyst regnet med, at skatteydernes samlede indkomster (nationalindkomsten) fra 1963 til 1964 er steget med ca. 11 pct., og at den tilsvarende stigning i de skattepligtige indkomster andrager op imod 12 pct. På dette grundlag er det anslået, at udskrivningen af statsindkomstskatten vil stige fra ca. 4.300 mill. kr. for skatteåret 1964-65 til ca. 5.100 mill. kr. for skatteåret 1965-66 eller med mellem 18 og 19 procent.

Der foreligger endnu ikke oplysninger om resultatet af skatteberegningen for skatteåret 1965-66. De kommunale hulkortcentraler er for tiden i gang med beregningsarbejdet. Ved telefonisk henvendelse til de forskellige centraler har man fået foreløbige oplysninger om resultatet af statsskatteberegningen for skatteåret 1965-66 fra i alt 328 forskellige kommuner, for hvilke beregningsarbejdet er afsluttet. Det må understreges, at det drejer sig om foreløbige opgørelser, som endnu ikke er kontrolleret, og som derfor kan være behæftet med fejl. Det må endvidere tilføjes, at man ikke kan vide, om resultaterne fra disse kommuner er repræsentative for alle landets kommuner. I denne forbindelse bemærkes, at der endnu ikke foreligger oplysninger fra København kommune.

På grundlag af disse meget usikre oplysninger kan det rent foreløbigt anslås, at udskrivningen for skatteåret 1965-66 vil

blive lidt større end hidtil antaget. De nu foreliggende oplysninger kunne tyde på, at skønnet for dette skatteår må forhøjes med 150-200 mill. kr. Lægges dette skøn til grund, bliver den tilsvarende forhøjelse for finansåret 1965-66 120-160 mill. kr.

Indkomstskatten af selskaber er på finansloven for finansåret 1965-66 opført med 700 mill. kr. Dette skøn er meget usikkert, og der foreligger endnu ikke oplysninger, der kan begrunde en revision.

Spørgsmål 2:

Vil anlægs- og byggestoppet give besparelser på finansloven?

Svar:

Regeringen har besluttet, at igangsætningen af nye offentlige byggearbejder tidligst kan ske den 1. februar 1966 for så vidt angår statsarbejder og arbejder med statslån over finanslovens § 30 og tidligst den 15. oktober 1965 for så vidt angår de øvrige offentlige byggearbejder, herunder arbejder, der fuldt ud finansieres af kommunerne, og arbejder med tilskud over finanslovens § 28.

Den statsfinansielle virkning af udskyldelsen blev allerede medregnet i de af regeringen i marts 1965 stillede ændringsforslag til finanslovsforslaget, og der vil derfor ikke på indeværende tidspunkt kunne stilles forslag om yderligere besparelser på finansloven.

Spørgsmål 3.

På hvilke forudsætninger hviler beregningen om 400 mill. kr. som provenu af merværdiafgiften i dette finansår, hvis afgiften indføres fra 1. januar 1966?

Svar.

Idet man henviser til tabel 2 på side 42 i bilag til udvalgets betænkning af 24. marts

1965, skal man oplyse, at skønnet hviler på følgende forudsætninger:

1. Virksomhedernes afregning af afgiften sker kvartalsvis, således at afgiften skal indbetales i den første måned efter kvartalets udløb. I det første kvartal vil der herefter ikke ske indbetaling af afgift af virksomhedernes omsætning, jfr. dog punkt 3 nedenfor.

2. Ved indførslen af varer erlægges afgiften ved indklareringen, således at der straks fra afgiftens gennemførelse vil ske indbetaling af afgift. Med en afgiftssats på 10 pct. skønnes afgiften af importen at andrage 2040 mill. kr. i 1966, eller 510 mill. kr. i det første kvartal.

3. Virksomheder, der overvejende eksporterer, kan få adgang til månedsafregning af afgiften, hvorved de opnår mulighed for hurtigere tilbagebetaling af indgående afgift. Denne forkortede afregning skønnes at medføre udbetaling af 80 mill. kr. i det første kvartal. Skønnet bygger på, at den overvejende del af landbrugseksporten sker fra virksomheder, der væsentligst eksporterer, medens dette kun i mindre omfang er tilfældet for de øvrige erhverv.

4. Den gældende almindelige omsætningsafgift bortfalder ved merværdiafgiftens gennemførelse. I det første kvartal efter ændringen skal de hidtil registrerede virksomheder indbetale afgiften af omsætningen i det sidste kvartal inden ændringen, således at der ikke på dette punkt sker nogen ændring af det hidtidige provenu. Derimod vil det hidtidige provenu af afgift af importvarer bortfalde. Dette provenu andrager med en omssats på $12\frac{1}{2}$ pct. 40 mill. kr. pr. kvartal. Det bemærkes, at de tidligere beregninger er foretaget, medens den gældende afgift kun var 9 pct. hvorfor beløbet da kun udgjorde 30 mill. kr.

5. Refusion af afgiften på detailhandlerens lagre ydes med en fjerdedel ved hver af de første fire kvartalsafregninger. Refusionen vil derfor ikke påvirke provenuet i det første kvartal.

6. Nettoprovenuet af afgiftsomlægningen andrager herefter 510 mill. kr. reduceret med $80 + 40$ mill. kr., i alt 390 mill. kr.

7. Det bemærkes, at der ved beregningerne ikke er taget hensyn til sæsonsvingninger og til eventuel hamstring og andre engangsvirkninger af omlægningen.

Spørgsmål 4.

Af besvarelsen af spørgsmål 3 følger, at afgiften af indførte varer skal erlægges straks ved indførslen, medens afgiften for dansk producerede varer først skal erlægges ved varernes afsætning, ligesom der derudover for disse varers vedkommende ydes en vis kredit med betalingen af afgiften. Er denne diskriminering i overensstemmelse med GATT-aftalen?

Svar.

Afgiften af dansk producerede varer skal erlægges ved afsætningen i hvert enkelt handelsled. For udenlandsk producerede varer erlægges afgiften første gang ved den afsætning, der finder sted ved importen. Der skulle altså ikke heri ligge nogen diskrimination over for udlandet.

Der er derimod som oftest forskel på afregningsfristen, idet afgiften af importerede varer, ligesom det normalt er tilfældet for tolden, betales ved indklareringen af varerne, medens afgiften af her i landet afsatte varer normalt skal betales den 20. i den måned, der følger efter udløbet af den afgiftsperiode (kvartalet), hvori varerne er leveret eller betalt.

Efter den franske merværdiafgift betales der afgift ved importen, og dette er også foreslået i det tyske merværdiforslag.

Spørgsmål 5.

Er der i finansloven taget hensyn til de 40 mill. kr. som kompensation til folke-, invalide- og enkepensionister?

Svar.

Spørgsmålet kan besvares bekræftende, idet der på finansministeriets reserver vedrørende driftsbudgettet under finanslovs-konto § 23.1.21.89. er optaget 50 mill. kr. til imødegåelse af merudgifter ved kompensation til folkepensionister m. fl. for afgiftsforhøjelser. Dette beløb påregnes at skulle dække statens samlede merudgifter til kompensationer til folkepensionister m. fl. som følge af ændrede afgiftslove i indeværende finansår.

Spørgsmål 6.

Er der i øvrigt korrektioner til det sidst for udvalget foreliggende skøn over statsfinanserne?

Svar.

Der er ikke siden afgivelsen af oversigten over statsfinanserne af 11. marts 1965 fremkommet oplysninger, der kan danne grundlag for et ændret skøn over disse, jfr. dog besvarelsen af spørgsmål 1.

Vedr. forslag til lov om ændring i lov om afgift af parfumer, toiletmidler m. v.

Spørgsmål 7:

Hvad er detailprisen omregnet til d. kr. af følgende varer henholdsvis i Sverige og Tyskland:

| Vareart | Detailpriser i danske kroner | | | |
|------------------------------------|------------------------------|---------------------------|---------|----------|
| | 33 $\frac{1}{3}$ pct. afgift | Danmark 40 pct. afgift | Sverige | Tyskland |
| Nivea Creme | 8,50 | 9,45-10,60 | 7,35 | 3,50 |
| VO-5 hårspray | 15,50 | 17,25-19,35 | 16,40 | 11,80 |
| Williams Deodorant Stick | 7,25 | 8,05- 9,05 | 9,25 | 10,50 |
| Polycolor hårtonecreme | 5,95 | 6,30- 7,45 | 6,50 | 3,95 |

De i oversigten anførte priser her i landet efter den foreslåede afgiftsforhøjelse er udregnet under forudsætning af, at handelsavancerne opretholdes henholdsvis med uændrede beløb (det første tal) og uændrede procentsatser.

Det bemærkes, at man ved beregningerne for så vidt angår Nivea Creme er gået ud fra en gængs detailsalgspakning til en pris af 8 kr. 50 øre.

De benyttede detailpriser fra henholdsvis Sverige og Tyskland er indhentet af udenrigsministeriet gennem de danske ambassader i Stockholm og Bonn.

Vedr. forslag til lov om udstedelse af statsobligationer.

Spørgsmål 8:

Hvilke beløb udgør uhævede præmier i statspræmieobligationslånene, forfaldne, ikke indløste statsobligationer samt forfaldne, ikke indløste beviser for bunden opsparing og lignende?

*Svar:**1. Præmieobligationslån.*

For samtlige de af finansministeriet udstedte 5 præmieobligationslån gælder, at

| | |
|--|----------|
| Nivea Creme, dansk detailpris . . . | 8,00 kr. |
| VO-5 hårspray, dansk detailpris . | 15,50 - |
| Williams Deodorant Stick, dansk detailpris | 7,25 - |
| Polycolor hårtonecreme, dansk detailpris | 5,95 - |

Hvad vil de danske detailpriser blive efter de foreslåede afgiftsforhøjelser?

Svar:

De ønskede oplysninger fremgår af nedenstående oversigt:

præmierne forældes 3 år efter trækningen, hvorefter beløbet tages til indtægt til statskassen. For 1962-lånet og 1963-lånet, for hvilke der endnu ikke er forløbet 3 år efter 1. trækning, findes der derfor endnu ikke forældede præmier. For de 3 ældre præmieobligationslån andrager det samlede beløb af forældede præmier pr. 31. marts 1965 2.664.350 kr., der fordeler sig således:

Præmielån 1948-68. Uhævede, forældede præmier 1.008.450 kr. Disse hidrører fra i alt 27 trækninger à 1.750.000 kr., i alt 47.250.000 kr. Det uhævede beløb udgør ca. 2,1 pct. af præmiesummen.

Præmielån 1954-69. Forældede præmier udgør 1.312.900 kr. Disse hidrører fra i alt 15 trækninger à 2.000.000 kr., i alt 30.000.000 kr. Det uhævede beløb udgør ca. 4,4 pct. af præmiesummen.

Præmielån 1959-74. Forældede præmier udgør 343.000 kr. Disse hidrører fra i alt 6 trækninger à 1.750.000 kr., i alt 10.500.000 kr. Det uhævede beløb udgør ca. 3,3 pct. af præmiesummen.

Årsagen til, at 1954-lånet udviser en betydelig større restance end de to andre lån, formenes at være, at præmielisten for dette lån er stærkt forenklet, således at den optages fuldt ud i dagbladene. Salget af trækningsskemaer er væsentligt mindre for dette lån end for de øvrige, og da restancerne kun

Bilag til bet. o. lovf. om afgift ved ejerskifte af brugte motorkøretøjer m. m.

fremgår af den egentlige trækingsliste, fremkommer flere uhævede beløb.

2. Forfaldne, ikke indløste statsobligationer.

Statsobligationer forældes efter de generelle regler (gældslovgivningen), men i praksis spiller forældelsen ingen rolle, og der er ingen uhævede beløb af betydning.

3. Bunden opsparing.

I årene 1943-44, 1944-45 og 1945-46 opkrævedes bunden opsparing af personer med over 7.000 kr. skattepligtig indtægt og af aktieselskaber med over 10 pct. i udbytte. Pr. 1. april 1946 var indbetalt i alt ca. 136 mill. kr. Heraf er senere ca. 95 mill. kr. udlignet ved betaling af engangsskatten, medens resterende beløb tilbagebetaltes. Beløbene forældes efter 20 år, men finansministeriet håndhæver ikke disse bestemmelser strengt, såfremt der findes en rimelig forklaring på, at beløbet ikke er hævet. Pr. 1. april 1965 udgjorde restancen ca. 0,5 mill. kr., d. v. s. ca. 0,4 pct. af det oprindelige beløb.

Den bundne opsparing 1951-52 blev op-

krævet med i alt 218 mill. kr. Heraf konverteredes i 1959 157,2 mill. kr. til statsobligationer og præmieobligationer, medens resten indløstes kontant. Fordringen forældedes den 6. november 1962, og i overensstemmelse med loven håndhæves denne forældelse strengt. Det forældede beløb, som er taget til indtægt for statskassen, udgør 3,1 mill. kr., svarende til ca. 1,4 pct. af det oprindelige beløb. (I beløbene er ikke medregnet rentebeløb).

4. Sparebeviser af 1955-56.

Der udstedtes sparebeviser til i alt 463,6 mill. kr., hvoraf beviser til beløb ca. 60 mill. kr. blev returneret til finansministeriet. De er senere destrueret. Beviser til det resterende beløb, ca. 400 mill. kr., udtrækkes med $\frac{1}{10}$ årlig fra 1. april 1962 til 1. april 1971. Pr. 31. december 1964 resterede ca. 201 mill. kr. (I beløbene er ikke medregnet rentebeløb). Kravet forældes pr. 31. marts 1974, og der er således ikke på dette tidspunkt uhævede, forældede beløb.

Bilag 2.

DANMARKS AUTOMOBIL- FORHANDLER-FORENING

København, den 29. april 1965.

Til regering og folketing.

Vedrørende det fremsatte forslag om ejerskifteafgift på brugte motorkøretøjer.

Danmarks Automobil-Forhandler-Forening tillader sig herved som repræsenterende den danske automobil-detailhandel at fremføre nedenstående oplysninger og betragtninger, der efter organisationens opfattelse taler så afgjort mod gennemførelsen af det fremsatte forslag, at dette bør trækkes tilbage eller nedstemmes som *urimeligt, irrationelt* og *tilmed asocialt*.

1. Den afgiftsskabende begivenhed er tilfældig i relation til „forbrug“ af motorkøretøjer.

Medens den almindelige hidtil kendte omsætningsafgift eller registreringsafgift på nye motorkøretøjer i en vis udstrækning sagligt vil kunne begrundes som en afgift, der *ensartet* og til en vis grad *ligeligt* rammer samtlige forbrugere af afgiftsbelagte motorkøretøjer, eftersom ingen af køretøjerne kan komme „på landevejen“, før afgift er betalt, er forholdet et ganske andet med hensyn til den nu foreslåede afgift. Denne er ikke en afgift på selve dette at erhverve sig retten til som ejer at gøre brug af et køretøj. Det er en afgift, der hviler på den i og for sig i relation til køretøjet tilfældige begivenhed i dets levetid, at det efter første indregistrering skifter ejer. Det er selve *ejendomsrettens overgang*, der rammes afgiftsmæssigt.

Der er jo intet til hinder for, at det ene køretøj gennem en mangeårig periode slides op hos én og samme ejer og derfor helt og holdent undgår at blive ramt af den nu foreslåede afgift, medens et andet køre-

tøj måske helt op til en halv snes gange vil blive belastet med afgiften, der må bæres af de successive ejere i fællesskab.

En sådan afgiftsordning må for den sundt tænkende forekomme irrationel.

2. Forslaget er en gene for det frie forbrugsvalg.

I finansministeriets „grønne“ redegørelse vedrørende merværdiafgiften fremhæves det som en afgjort fordel ved denne afgift, at den ikke influerer på det frie forbrugsvalg. Det nu fremsatte forslag om ejerskifteafgift på brugte køretøjer kan ikke prale med at være neutralt i så henseende. Tværtimod må den foreslåede afgift påvirke forbrugerne i retning henimod at udskifte bil sjældnere og i stedet hver især trække flere kilometer ud af det køretøj, de har i forvejen.

Den velbegrundede interesse, nogen kan have i at udskifte bil i den udstrækning, dette hidtil har fundet sted, bliver hæmmet og krænket, *uden at der af den grund bliver kørt en eneste kilometer mindre end hidtil*. Forbruget vil blot blive fordelt på en anden måde efter lovens eventuelle vedtagelse (og afgiftskalkulationerne bag forslaget vil blive gjort til skamme).

Der indføres et stavnsbånd i forholdet mellem bil og ejer. Dette er urimeligt og irrationelt.

3. Forslaget har social slagside.

De økonomisk dårligst stillede i samfundet, de mindrebemidlede, rammes unødvendig hårdt. En ejerskifteafgift vender den tunge ende nedad. Det er velkendt, at de

mindrebemidlede begynder med at købe en billig brugt bil, der ifølge sagens natur kun har få leveår tilbage. Den skal altså forholdsvis hurtigt skiftes ud med en anden, måske noget bedre, brugt bil. De mindrebemidlede bliver altså udsat for flere ejerskifter end de forbrugere, der har råd til at købe ny bil og beholde den så meget længere.

4. Branchens bestræbelser henimod sanering af brugtbilhandelen hæmmes eller ødelægges.

Det er almindelig bekendt, at en stor del af de brugte motorkøretøjer af forhandlerne sælges med en eller anden garanti, der i reglen — hvad enten garantien udadtil bærer det ene eller det andet navn — er baseret på princippet: „Fuld tilfredshed eller pengene tilbage eller en anden bil i stedet“. En sådan garanti vil ikke kunne ydes efter den forslåede afgifts indførelse, eftersom konsekvensen i begge tilfælde vil blive et ekstra afgiftsbelagt ejerskifte.

5. Branchens naturlige kundebejning bliver vanskeliggjort til skade for forbrugerne.

I det hele taget vil — uanset juridiske garantiforpligtelser inden for brugtbilhandelen — branchens naturlige forpligtelse til og interesse for at tilfredsstille forbrugerne og hjælpe dem frem til netop det køretøj, de føler sig bedst tilfreds med og føler at have størst behov for, ikke i fremtiden kunne opfyldes eller plejes i alle de mange tilfælde, hvor denne forpligtelse og denne interesse netop munder ud i, at det vil være hensigtsmæssigt at skifte et allerede indregistreret køretøj ud med et andet, hvad enten der er tale om nye eller brugte køretøjer, og hvad enten der er tale om en ganske kortvarig eller mere langvarig indregistrering i forvejen.

6. Bilparken bliver endnu ældre, mere udslidt og farlig.

Det kræver ikke nogen nærmere forklaring, at øgede afgifter på selve ejendomsretten til et motorkøretøj vil medvirke til, at der endnu længere end hidtil søges holdt liv i de gamle biler. Hvor forslidt motiveringen end må være, vil det være en kendsgerning, at færdselssikkerheden lider skade derved. Specielt da vi ikke — uagtet branchen er

villig til med sine moderne og veludrustede værksteder at medvirke — her i landet endnu har lovpligtigt periodisk kontroleftersyn af person- og varebiler — netop den kreds af biler, det her drejer sig om.

Bilejeren kan stadig her i landet uden kontroleftersyn beholde sin gamle bil i det uendelige. Når et ejerskifte nu skal belægges med en afgift, bliver ejeren yderligere motiveret til at fortsætte kørslen i „det gamle lig.“

De reparationer, som ejeren som følge af slitage trods alt er nødt til at lade udføre, skaber øget og et for landet uøkonomisk forbrug af reservedele.

7. Fare for uheldig strukturændring inden for bilhandelen.

Ligesom en ejerskifteafgift på brugte biler vil indeholde et angreb på det frie forbrugsvalg som påvist under punkt 2 og punkt 5, indeholder en sådan afgift også en motive-ring for en uheldig og urimelig strukturændring i branchen.

Når ejerskifte er forbundet med en afgift, vil man ganske naturligt søge at komme udenom ejerskifte, og man vil derfor som i USA i øget udstrækning gå over til langtidsudlejning af biler, hvor ejendomsretten vil forblive hos forhandleren. Dette vil stille helt anderledes voldsomme krav til forhandlerens økonomiske ressourcer og være ødelæggende for et meget stort antal næringsudøvere inden for branchen.

Men ved siden heraf må det ikke glemmes, at muligheden for lovligt at komme udenom afgiftspligten ved brugtbiludlejning antagelig omgående vil resultere i, at også private bilejere simpelthen i udskiftningssituationen langtidsudlejer det gamle køretøj i stedet for at afhænde det — og så bliver der jo tale om en endnu voldsommere strukturændring — og afgiften forsvinder ud i den blå luft.

8. Hellere — om absolut fornødent — en højere eller udvidet afgift på et hvilket som helst andet område inden for bilbranchen.

Såfremt det virkelig er hensigten — hvor urimeligt det end må være — at det i forvejen så højt beskattede motorkøretøj eller dets afbenyttelse skal beskattes yderligere i dets levetid, vil det af de nævnte mange grunde være langt mere logisk og rationelt

at forhøje en eller flere af de traditionelle afgifter. Gør man det, kommer alle, også senere ejere, automatisk til at bære deres andel af denne forhøjede afgift, og de kommer til at bære denne andel i et vel næsten matematisk retfærdigt forhold i relation til køretøjets værdi til enhver tid eller i relation til køretøjets faktiske afbenyttelse.

En sådan forhøjelse eller udvidelse af de traditionelle afgifter indebærer ikke momenter, der påvirker det frie forbrugsvalg eller branchens handelsmønster i samme grad som den foreslåede afgift.

Vi beder regering og folketing forstå, at foranstående absolut ikke må tolkes som en anbefaling af højere afgifter på bilområdet. Det skal forstås som en sammenligning mellem de traditionelle afgiftsformer og den nu foreslåede, og i denne sammenligning er der med branchens øjne en himmelvid og ubehagelig forskel mellem de traditionelle former og den nye.

Uagtet Danmarks Automobil-Forhandler-Forening, således som det fremgår af det foranstående, indtrængende af de nævnte grunde fraråder en vedtagelse af det fremsatte forslag om ejerskifteafgift, og selvom organisationen som følge af argumenternes vægt må nære tiltro til, at regering og folketing vil finde andre udveje, føler organisationen sig dog forpligtet til også at beskæftige sig med forslaget enkeltheder under den forudsætning, at der mod forventning skulle vise sig tilstrækkelig seriøs interesse for en vedtagelse.

9. Specielle betragtninger vedrørende ejerskifteafgift på brugte vare- og lastbiler.

Det må være ulogisk at lægge en ejerskifteafgift på brugte vare- og lastvogne, idet der jo ikke er nogen tilsvarende registreringsafgift knyttet til nye køretøjer af denne art. Der kan ikke findes nogen grundelse for, at disse køretøjer specielt skal rammes, når de gennem kortere eller længere tid har været i brug og skiftet ejer.

Det er jo igen de mindrebemidlede, det går ud over, de, der coutumemæssigt begynder netop med købet af en brugt bil.

10. Automobildetailhandelens nuværende lagre af brugte køretøjer bør undtages fra afgiften.

Hvis man trods foranstående bemærkninger ønsker at gennemføre en ejerskifte-

afgift, vil det være nødvendigt i loven at indføje undtagelsesbestemmelser for de køretøjer, der ved lovforslagets fremsættelse henstod på forhandlernes lagre. Det drejer sig om henimod 40.000 automobiler. Hertil kommer motorcykler. Disse køretøjer er indkøbt eller indbyttet uden viden om, at ejerskifteafgift ville blive indført. De nævnte køretøjer repræsenterer efter lovforslaget en afgift på tilsammen ca. 30 millioner kroner, et beløb, som branchen kan befrygte fuldt ud at skulle bære alene, hvis loven ikke ændres.

Enhver vil kunne forestille sig, hvilke konsekvenser en sådan særskat på branchen vil kunne få for den enkelte. Han har ikke som fremtidens købere haft mulighed for at gardere sig. Der er i virkeligheden ikke alene tale om en særskat på branchen, men om en særskattelov med tilbagevirkende kraft.

11. Automobilbranchens demonstrationskøretøjer bør undtages.

Demonstrationsvogne er branchens „værktøj“ på handelssiden. Det er ikke alene nye køretøjer, der indregistreres til demonstrationsbrug. Det er også brugte køretøjer.

Et brugt køretøj sælges lettest, hvis det demonstreres i indregistreret stand. Af let forståelige grunde må branchen derfor indtrængende — hvis lovforslaget trods alt fastholdes — henstille, at de af branchens erhvervsudøvere til demonstrationsbrug indregistrerede køretøjer friholdes for afgiften ved videresalg. I modsat fald vil der også på dette område blive tale om en ekstra dobbeltbeskatning, der tillige har karakter af en særbeskatning af en enkelt branche. Som et kuriosum kan peges på, at nye demonstrationsbiler gennemsnitligt sælges i løbet af et år, nogle umiddelbart efter indregistreringen, andre nogle måneder senere. Hvis lovforslaget vedtages, vil der ikke være plads til nogen ejerskifteafgift. — Den brugte demonstrationsbil ville da komme til at koste mere end en helt ny.

12. Også branchens fremtidige beholdning af „indregistrerede“ køretøjer bør undtages.

Hvis forslaget gennemføres, bør det ikke alene være branchens nuværende lagerbeholdning af køretøjer, hvad enten de måtte

være registreret eller ej, og branchens nuværende og fremtidige demonstrationsvogne, der bør være undtaget fra bestemmelserne. Det bør i det hele taget, hvad de fremtidige køretøjer angår, være alle de køretøjer, branchen indregistrerer til sig selv.

Forholdet er dette, at så længe reglen om, at syn af motorkøretøjer skal ske i den indregistrerede ejers politikreds, benytter forhandlerne i vid udstrækning den praksis at indregistrere de brugte køretøjer, der ikke i forvejen er indregistreret til demonstration, til sig selv. De ved da, at de har med deres egen bilinspektør at gøre. De kender hans krav og gør køretøjet i stand i overensstemmelse med disse krav. De ved også, at en anden bilinspektør måske stiller specielle krav, som kan virke overraskende, og som i praksis virker stærkt generende og tidkrævende med kørsel frem og tilbage over store afstande. De holder sig derfor til deres egen bilinspektør for at undgå indregistreringssyn i den fremmede politikreds, hvor den kommende nye ejer måtte bo. Der er tale om at lave disse stramme synsregler om, således at der i hvert fald altid vil kunne finde gyldigt syn sted i forhandlerens egen politikreds, men så længe disse nye regler ikke er indført, vil det fremsatte forslag føre til en særbeskatning af branchen for de køretøjers vedkommende, der indregistreres af forhandlerne af ovennævnte grunde.

Synspunkterne under 10-11-12 kan under ét udtrykkes således: Den omstændighed alene, at et køretøj passerer gennem automobilhandelen til forbruger, bør ikke medføre afgiftspligt.

13. Oplæringsvederlag eller kreditordning rimelig.

I praksis vil den nye lov — hvis den vedtages — komme til at virke på den måde, at ejerskifteafgiften bliver inkluderet i salgsprisen. De brugte køretøjer vil ligesom nu stadig blive solgt „i indregistreret stand“, således som det også er tilfældet med nye køretøjer, i hvis salgspris også den ordinære registreringsafgift i praksis er inkluderet. Det bliver således også på dette område automobilhandelens erhvervsudøvere, der kommer til at fungere som skatteopkrævere.

Det vil derfor også være naturligt og rimeligt, at branchens udøvere får et vederlag herfor, eller at branchen i hvert fald får en kreditordning svarende til den, der er gældende på andre tilsvarende områder og også for den ordinære registreringsafgift.

En sådan kreditordning kan tilvejebringes derved, at de særlige stempelmærker, der bør anvendes, indkøbes hos toldvæsenet over den i forvejen oprettede kreditkonto. Toldvæsenets ekspedition vil kunne rationaliseres, hvis det som betingelse for kreditordningen f. eks. krævedes, at stempelmærkeindkøbet skal ske i runde beløb af en vis størrelse. Hvis en ordning som foran skitseret ikke gennemføres, vil forslaget føre til en yderligere belastning af branchen, idet det vil være nødvendigt for den enkelte forhandler at ligge inde med et vist lager af stempelmærker, hvis han ikke vil ind i det tidkrævende besvær for sig selv og stempelpapirudsalgene at købe mærker i hvert enkelt tilfælde.

14. Særregler for tilbagetagne afbetalingskøretøjer nødvendig.

I lovforslagets motiver gives der udtryk for, at der i henhold til forslagens bemyndigelse til finansministeren og efter nærmere undersøgelse i hvert enkelt tilfælde skal være mulighed for at fritage tilbagetagne afbetalingssolgte køretøjer for afgiften.

Denne bestemmelse trænger til en uddybning og præcisering i selve lovteksten.

Ifølge sagens natur vil afgiften, uagtet der formelt er tale om en køberafgift, i realiteten blive en sælgerafgift. Brugte biler af samme kvalitet vil i handel og vandel komme til at koste så nogenlunde det samme, uanset hvor mange gange det pågældende køretøj i forvejen har været indregistreret. Følgelig vil afgiften komme til at hvile på sælgeren. Det vil igen sige, at den afbetalingskøber, der af økonomiske grunde misligholder sin kontrakt, hvad enten han har købt et nyt eller et brugt køretøj, kommer til at lide et ekstra tab, fordi han også må bære den afgift, der skal erlægges, når køretøjet „på hans vegne“ på ny skal indregistreres til ny ejer. Det fremsatte forslag kommer derfor til at kollidere mod afbetalingslovens sociale bestræbelser. Den mindrebemidlede bliver også på dette område straffet særlig hårdt.

En afbetalingskøber bør derfor i selve loven have sikkerhed for ikke at blive ramt af afgiften i den givne situation.

15. 1.100 kg grænsen bør hæves.

Det vil — hvis lovforslaget agtes gennemført — nok være rimeligt at forhøje 1.100 kg grænsen for personmotorvogne til f. eks. 1.250 kg.

Forholdet er dette, at mange biler i mellemklassen i dag anvendes af mindre handlende og håndværkere som trækraft for en varepåhængsvogn. Her rækker de små personvogne ikke til. Rammes personbilen derfor af den høje afgift, vil der også i så henseende være tale om en afgift, der vender den tunge ende nedad.

16. Der bør være en aldersgrænse for afgiftspligt.

Efter forslaget er alle biler af de i forslaget omhandlede kategorier pålagt ejerskifteafgift uanset alder. — Det er et spørgsmål, om det ikke ville være rimeligt — og af hensyn til færdselssikkerheden også hensigtsmæssigt, jfr. foran under punkt 5 — at indføre en aldersgrænse, hvorefter køretøjerne var helt fritaget for afgift. Her kan foreslås en 10 års grænse. Priserne på disse gamle biler ligger i dag nede på omkring et par tusinde kroner og derunder.

Disse biler kan ikke bære nogen afgift.

17. På flere andre områder trænger lovforslaget i øvrigt til afpudsning og ændringer.

Vi minder om de problemer, der står i forbindelse ikke alene med den i forslaget nævnte situation, at den ene ægtefælle afgår ved døden, men også med skilsmissetilfældene. Og hvad med de såkaldte diplomatbiler, der ikke tidligere har været belagt med indregistreringsafgift, og som efter de foreslåede regler ved ejerskifte til ny ejer uden for diplomatiet nu samtidig skal belastes med såvel ordinær registreringsafgift som med ejerskifteafgift?

Det samme gælder bilerne på grænse-nummerplader. Disse biler behandles også afgiftsmæssigt både som nye og brugte køretøjer samtidigt.

Såvidt vi kan se, er der også et problem i forbindelse med de køretøjer, der er „total skadede“ i et færdselsuheld, og hvor der kan blive tale om at erstatte det ødelagte køretøj med et tilsvarende brugt etc. etc. etc.

18. Loven bør tidsbegrænses.

Såfremt alle argumenter lagt sammen ikke måtte føre til, at lovforslaget tages af bordet, tillader vi os at pege på, at forslaget bør tidsbegrænses. Vi går ud fra, at de pågældende bestemmelser i hvert fald ikke vil overleve en merværdioms.

På foreningens vegne

Agdal.