Betænkning

over

I. forslag til lov om tillægsafgift af benzin,

II. forslag til lov om forhøjelse af vægtafgiften af motorkøretøjer m. v.,

III. forslag til lov om ændring af lov om omsætningsafgift af motorkøretøjer m. v.,

IV. forslag til lov om ændring af lov om almindelig omsætningsafgift (merværdiafgift) og

V. forslag til lov om udstedelse af statspræmieobligationer.

(Afgivet af udvalget den 21. maj 1969).

Udvalget har holdt 3 møder og har herunder haft et samråd med statsministeren og finansministeren. Udvalget har modtaget skriftlige henvendelser fra:

Byggefagenes Samvirke i København,
Carlsens Kølevognsfabrik,
Centralforeningen af Benzinforhandlere i Danmark,
Danmarks Aktive Handelsrejsende, Foreningen af 1901,
Danmarks Automobil-Forhandler-Forening,
Dansk Autoudlejer-Union,
Dansk Veteranbil Klub,
Entreprenørforeningen,
Foreningen Oliebranchens Fællesrepræsentation,
Fællesudvalget for Bytrafik i Danmark,
Fællesudvalget for Forenede Danske Motorejere og Kongelig Dansk Automobil Klub,
Grosserer-Societetet,
automobilforhandler Laurids Hansen,
fhv. grosserer K. Hansenmeyer,
Landsforeningen Danmarks Bilruter,
Landsforeningen Danske Vognmænd,
Motorbranchens Fællesråd,
hr. S. M. Nygaard, Gandrup,
Sammenslutningen af Automobil-Fabrikanter & Importører,
SEA-Radio,
Skræddernes Fagforening af 1873 og
Smede- og Maskinarbejdernes Fagforening for Lyngby og Omegn.

Flere af de nævnte organisationer samt Dansk Kørelærer-Union har haft foretræde for udvalget. Udvalget har endvidere fra en lang række autoforhandlere og en del andre firmaer modtaget skriftlige protester, der hovedsagelig har rettet sig imod de foreslåede ændringer af reglerne om omsætningsafgift (registreringsafgift) af varevogne med tilladt totalvægt ikke over 3 tons.

En del af de skriftlige henvendelser til udvalget vil senere blive optrykt i et særligt bilagshæfte.

Som bilag 1 til betænkningen optrykkes notat af 19. maj 1969 fra finansministeriet, departementet for told- og forbrugsafgifter, angående provenuet af lovforslagene. Bilag 2 er finansministerens besvarelse af et spørgsmål fra udvalget.

Herefter afgiver udvalget følgende indstillinger:

Ad I. forslag til lov om tillægsafgift af benzin,
II. forslag til lov om forhøjelse af vægtafgiften af motorkøretøjer m.v. og
V. forslag til lov om udstedelse af statspræmieobligationer.

Et *flertal* (det konservative folkepartis, venstres og det radikale venstres medlemmer af udvalget) indstiller lovforslagene til *vedtagelse uændret*.

Et *mindretal* (socialdemokratiets og socialistisk folkepartis medlemmer af udvalget) kan ikke medvirke ved lovforslagenes gennemførelse, men indstiller, at lovforslagene *forkastes* ved 3. behandling. Mindretallet vil motivere sin stilling ved lovforslagenes 2. behandling i folketingssalen.

Ad III. forslag til lov om ændring af lov om omsætningsafgift af motorkøretøjer m.v. og *IV. forslag til lov om ændring af lov om almindelig omsætningsafgift (merværdiafgift).*

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

Ændringsforslagene er tiltrådt af et *flertal* (det konservative folkepartis, venstres og det radikale venstres medlemmer af udvalget), der herefter indstiller lovforslagene til *vedtagelse* med de foreslåede ændringer.

Et *mindretal* (socialdemokratiets og socialistisk folkepartis medlemmer af udvalget) kan ikke medvirke til lovforslagenes gennemførelse, men indstiller, at lovforslagene *forkastes* ved 3. behandling. Mindretallet vil motivere sin stilling ved lovforslagenes 2. behandling i folketingssalen.

Ændringsforslag
til

III. forslag til lov om ændring af lov om omsætningsafgift af motorkøretøjer m. v.

Af *finansministeren*, tiltrådt af et *flertal* (Haunstrup Clemmensen, Hans Kjær, Stetter, H. C. Toft, Henry Christensen, Jens Frandsen, Holmberg, Niels Helveg Petersen, Bernhard Baunsgaard og Grethe Philip):

Til § 1.

1) Nr. 1 affattes således:

„**1.** *§ 4, nr. 7,* affattes således:

„7) Motorkøretøjer med tilladt totalvægt over 3 tons, som utvivlsomt er konstrueret og indrettet til godstransport. Der må ikke uden for førerrummet befordres andre personer end sådanne, som er nødvendige til af- og pålæsning af det transporterede gods. Det er dog tilladt at benytte køretøjerne til befordring af personer, der er ansat i ejerens (brugerens) virksomhed, til eller fra den arbejdsplads, hvor det medbragte materiel skal anvendes af de pågældende. Køretøjerne må ikke benyttes til feriekørsel eller anden privat personbefordring.""

2) Nr. 4 affattes således:

„**4.** *§ 5, stk. 2,* affattes således:

„*Stk. 2.* For motorkøretøjer med tilladt totalvægt ikke over 3 tons, som utvivlsomt er konstrueret og indrettet til godstransport, nedsættes afgiften til halvdelen af afgiften efter § 3. Bortset fra befordring af personer, der er ansat i ejerens (brugerens) virksomhed til eller fra den arbejdsplads, hvor det medbragte materiel skal anvendes af de pågældende, må køretøjerne ikke benyttes til befordring af personer uden for førerrummet, for motorcykler passagersædet. En motorcykel må ikke benyttes uden varesidevogn.""

Til § 2.

3) I *stk. 3* udgår „Køretøjerne skal forsynes med særlige nummerplader."

4) Efter *stk. 3* indsættes som nyt stk. 4, 5 og 6:

„*Stk. 4.* Nye motorkøretøjer af typer, som er konstrueret eller indrettet til såvel personbefordring som godstransport, kan i følgende tilfælde berigtiges med halv afgift efter de hidtil gældende bestemmelser i § 5, stk. 2, i lovbekendtgørelse nr. 151 af 30. april 1966:

1) Køretøjer, der inden denne lovs ikrafttræden er toldberigtiget eller fremstillet i, eventuelt ombygget til, en sådan skikkelse, at de opfyldte betingelserne for den nævnte afgiftsberigtigelse. Afgiftsberigtigelse skal finde sted inden 1. juli 1969.

2) Køretøjer, der efter denne lovs ikraft-

træden toldberigtiges i en sådan skikkelse, at de opfyldte betingelserne for den nævnte afgiftsberigtigelse, og som er indført her til landet i henhold til bindende kontrakt med automobilfabrikken, indgået senest den 13. maj 1969. Afgiftsberigtigelse skal finde sted inden 1. januar 1970.

Stk. 5. Finansministeren fastsætter de nærmere betingelser for afgiftsberigtigelse efter stk. 4 og kan i øvrigt fastsætte tilsvarende overgangsregler for køretøjer, der samles her i landet af indførte dele.

Stk. 6. De i stk. 3 og 4 omhandlede køretøjer skal forsynes med gul-sorte nummerplader."

Bemærkninger
til ændringsforslagene.

Til nr. 1 og 2.

Efter de hidtil gældende bestemmelser for benyttelse af afgiftsfri last- og varevogne har det været tilladt uden for førerrummet at befordre personer, der er ansat i ejerens virksomhed, til eller fra den arbejdsplads, hvor de pågældende skal anvende det med køretøjet medbragte materiel. Ved ændringsforslagene foreslås det at bevare denne adgang til befordring af mandskab med last- og varevogne med en tilladt totalvægt såvel under som over 3 tons.

Til nr. 3 og 4.

Ændringsforslagene indeholder en overgangsbestemmelse for visse køretøjer, der efter de hidtil gældende bestemmelser kunne berigtiges med halv afgift, og som ved lovens ikrafttræden var på lager her i landet eller bestilt hos de udenlandske automobilfabrikker. Køretøjerne ville uden en særlig overgangsbestemmelse være fuldt afgiftpligtige på grund af deres indretning til personbefordring.

Det foreslås at tillade afgiftsberigtigelse med halv afgift og registrering på papegøjeplader i tiden indtil 1. juli 1969 af varevogne med bagsæde og af vogne af stationcar-type med blændede sideruder, som på tidspunktet for lovens ikrafttræden befandt sig her i landet og opfyldte betingelserne for registrering på papegøjeplader. Bestemmelsen omfatter således ikke køretøjer, som på ikrafttrædelsestidspunktet kunne registreres afgiftsfrit på gule nummerplader efter de hidtil gældende regler, eller som på dette tidspunkt kun kunne registreres på sorte nummerplader (stationcar-modeller). Heller ikke motorcykler omfattes af bestemmelsen.

Endvidere foreslås det, at der i tiden indtil 1. januar 1970 kan ske registrering på papegøjeplader af varevogne med bagsæde og af vogne af stationcar-type med blændede sideruder, hvorpå der senest den 13. maj 1969 — d.v.s. dagen for lovforslagets fremsættelse i folketinget — er afgivet bindende ordre hos de udenlandske automobilfabrikker. — For den herværende samlefabrik af automobiler gør særlige forhold sig gældende, og det er derfor foreslået, at finansministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere overgangsregler for de køretøjer af den omhandlede art, der samles her i landet, således at der så vidt muligt tilvejebringes ligestilling med de køretøjer, der indføres i henhold til bindende ordre afgivet inden den 13. maj 1969.

IV. forslag til lov om ændring af lov om almindelig omsætningsafgift (merværdiafgift).

Af *finansministeren*, tiltrådt af et *flertal* (Haunstrup Clemmensen, Hans Kjær, Stetter, H. C. Toft, Henry Christensen, Jens Frandsen, Holmberg, Niels Helveg Petersen, Bernhard Baunsgaard og Grethe Philip):

Ny paragraf.

Efter § 2 indsættes som ny paragraf:

„§ 3.

Finansministeren fastsætter de fornødne overgangsbestemmelser."

Bemærkninger
til ændringsforslaget.

Der kan i en overgangsperiode opstå problemer ved udvidelse af fradragsretten for indgående afgift, som det kan blive nødvendigt at løse administrativt.

Haunstrup Clemmensen. **Hans Kjær.** **Stetter,** formand. **H. C. Toft.** **Henry Christensen.**

Jens Frandsen, næstformand. **Holmberg.** **Niels Helveg Petersen.** **Bernhard Baunsgaard.**

Grethe Philip. **Egon Jensen.** **Grünbaum.** **Anker Jørgensen.**

Risgaard Knudsen. **J. O. Krag.** **Ivar Nørgaard.** **Aksel Larsen.**

Bilag 1.

FINANSMINISTERIET

Departementet for Told- og Forbrugsafgifter.

Den 19. maj 1969.

1. Af bemærkningerne til lovforslaget om tillægsafgift af benzin fremgår, at provenutallene er angivet eksklusive merværdiafgift.

I forbindelse hermed bemærkes:

2. De 12½ pct. moms vil blive beregnet af *benzinafgiftsforhøjelsen* på 6 øre pr. liter. Men den momsregistrerede del af erhvervslivet vil kunne medregne momsstigningen til den indgående afgift, som fradrages, og for disse virksomheder vil benzinprisen kun stige 6 øre. Kun for de private forbrugere og for den — meget lille — del af erhvervslivet, som ikke er momsregistreret, kan benzinprisen tænkes at stige ikke blot med de 6 øre pr. liter, men også med moms heraf. Om det sker, vil afhænge af konkurrenceforholdene på benzinmarkedet.

Det antages, at det erhvervsmæssige forbrug af benzin ligger over det private; nogen officiel statistik findes ikke. Hvis det private forbrug udgør en tredjedel, vil momsvirkningen af afgiftsforhøjelsen på årsbasis være $120 \times {}^1/_3 \times {}^1/_8$ mill. kr. = 5 mill. kr. Er forbruget halvdelen, vil momsprovenuet være 7½ mill. kr.

3. For de 280 mill. kr., som *vægtafgiften* skal stige for personbiler og papegøjevogne, er der ingen momsvirkning. Det vil der derimod være for de 70 mill. kr., som lægges på erhvervskøretøjerne, i det omfang denne afgiftsforhøjelse giver sig udslag i prisforhøjelser på varer og de tjenesteydelser, der præsteres af momsregistrerede virksomheder. Ræsonnementet gælder kun for de varer m.v., som når frem til de private forbrugere.

Tænker man sig alle de 70 mill. kr. væltet over på det private forbrug, vil momsvirkningen provenumæssigt beløbe sig til ca. 9 mill. kr. årligt.

4. Omlægningen af *registreringsafgiften* ved ophævelsen af papegøjeordningen o.s.v. er beregnet at ville forøge registreringsafgiftens provenu med 100 mill. kr. Der svares ikke moms af registreringsafgiften, men registreringsafgift af momsen.

5. Momsvirkningen af motorafgiftsforhøjelserne vil på årsbasis højst andrage 15 mill. kr., i finansåret 1969-70 7-8 mill. kr.

E. Ninn-Hansen.

/Johs. Bastholm.

Folketingets udvalg angående forslag til lov om tillægsafgift af benzin m. fl. lovforslag

Bilag 2.

FINANSDEPARTEMENTET

Den 20. maj 1969.

Spørgsmål H fra folketingsudvalg vedr. afgiftsforhøjelser:
„Hvilket kasseoverskud stiler regeringen mod i indeværende finansår?"

Svar: I folketinget har jeg udtalt, at regeringen stiler mod et kasseoverskud på 400-500 mill. kr.

Kommentarer:

Finanslovens kasseoverskud	182 mill. kr.
Afgiftsforhøjelser, merindtægter	330 - -
Takstforhøjelser	80 - -
Besparelser	225 - -
I alt	817 mill. kr.

Herved er ikke taget hensyn til de finansielle virkninger af *kildeskatten* og følgeændringer vedr. udbetaling af sociale ydelser.

Det drejer sig om følgende korrektioner:

Bortfald af persontilskud	108 mill. kr.
Sociale kompensationer i forbindelse med ophævelse af nedslagsregler og bortfald af persontilskud samt særligt børnetilskud til enlige forsørgere m.v.	÷ 87 - -
Personindkomstskat, manglende indbetaling i januar måned 1970	÷ 245 - -
Folkepensionsbidrag, do.	÷ 50 - -
Formueskat, øget provenu i januar kvartal 1970	10 - -
Netto	÷ 264 mill. kr.

Herudover medfører overgang til kildeskat følgende kassemæssige forskydninger i 1970, 1. kvartal forskudsvis udbetaling af kommuneskat ca.	÷ 300 mill. kr.
Indeholdt kildeskat for statsansatte	260 - -
I alt	÷ 40 mill. kr.
Endvidere må hensyn tages til, at der nu foreligger opgørelse af udbetaling af vejrefusioner til kommunerne for finansåret 1968-69, en merudgift på	÷ 60 mill. kr.
Herefter forventet kasseoverskud	453 mill. kr.

Bilag 3.

ENTREPRENØRFORENINGEN

Den 20. maj 1969.

Entreprenørforeningen har ønsket over for udvalget at få lejlighed til at tilkendegive, at det omhandlede lovforslags § 1, nr. 1 og nr. 4, er affattet på en sådan måde, at det i en række tilfælde vil bevirke en fordyrelse og en uheldig afvikling af en række arbejder.

En del entreprenører og håndværksmestre anvender i øjeblikket *lovligt* deres afgiftsfritagne lastmotorkøretøjer og varevogne (uanset totalvægt) til befordring af personer, der er ansat i ejerens virksomhed, til eller fra den arbejdsplads, hvor det medbragte materiel skal anvendes af de pågældende.

Dette gælder specielt ved kabelarbejde, vejarbejde og forskellige vedligeholdelses- og reparationsarbejder.

Efter lovforslagets formulering vil transport af denne art fremtidig kun kunne finde sted, for så vidt køretøjerne afgiftsberigtiges med fuld afgift.

Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår det, at fremkomsten af de i de senere år stadig mere *personvognsprægede* varevognsmodeller har forringet mulighederne for i praksis at skille personbefordring ud fra godstransport for disse vognes vedkommende.

Dette synspunkt forstår vi, men vi finder det urimeligt, at samme synspunkt anlægges ved bedømmelse af personbefordring med *egentlige* last- og varevogne. Vi foreslår derfor primært, at grænsen for den nævnte arbejderbefordring i varelad efter de hidtidige regler fastsættes til 2.500 kg totalvægt, idet denne grænse udelukker de personvognsprægede varebiler.

Den foreslåede ændring er i øvrigt i overensstemmelse med Motorafgiftskommissionens betænkning af 21. maj 1954 (øverst side 19).

Med hensyn til lovforslagets § 2, stk. 2, foreslår vi sidste punktum affattet således:

„De må anvendes til personbefordring i samme omfang som hidtil, og kopi af registreringsattesten skal medbringes under kørslen."

Hensigten hermed er at undgå, at de ejere (brugere), der hidtil fuldt lovligt har baseret deres produktion på denne form for transport, nu for at kunne fortsætte med deres erhverv pludselig stilles over for et økonomisk krav (fuld omsætningsafgift), der kan være af katastrofalt omfang, især for mindre håndværks- og entreprenørvirksomheder.

I øvrigt finder vi det ejendommeligt, at fremkomsten af personvognsprægede varevogne skal medføre, at disse kun skal belastes med halv afgift, medens den hidtil afgiftsfri egentlige arbejdertransport samtidig foreslås pålagt fuld afgift.

Entreprenørforeningen.

Til folketingsudvalget vedrørende det af den fungerende finansminister fremsatte lovforslag nr. 253 om ændring af lov om omsætningsafgift af motorkøretøjer m. v.

Bilag 4.

Vedrørende lovforslag om registreringsafgift på varebiler.

FORD MOTOR COMPANY A/S

Den 22. maj 1969.

Med henvisning til det nye lovforslag om ændring af lov om omsætningsafgift på motorkøretøjer har vi konstateret, at ministeren har foreslået en rimelig afviklingsordning for stationsvogne på papegøjeplader, idet de vogne, der er ordret af importørerne senest 13. maj, således vil kunne detailsælges inden for dette år.

Medens vort selskab hidtil har modtaget sådanne stationsvogne med blændede sideruder fra Tyskland i færdig stand, importerer vi vor engelske model Escort Estate Car som normal stationsvogn med ruder og lader blændingen foretage hos et firma i Danmark. Dette arrangement har været muliggjort, idet der ikke er nogen toldafgifter forbundet med et sådant arrangement i modsætning til, hvad der er tilfældet for tysk producerede modeller. Vort selskab har været yderst tilfreds med den i Danmark blændede udgave.

Vi forstår, at der i det nye lovforslag ikke er etableret overgangsbestemmelser for blændinger foretaget lokalt, men udelukkende for enheder importeret i blændet stand. Vort selskab har pr. 13. maj 232 bindende ordrer på sådanne enheder fra udlandet. Yderligere har vi 52 Escort Estate til personvognssalg i ordre. Som det også fremgår af ordrefordelingen, er vort detailsalg af denne model som personvogn med fuld afgift meget begrænset, således at vi ikke kan anvende de indkøbte vogne til salg for afgiftsberigtigelse med personvognsafgift. Et sådant antal ville således dække 1½-2 års salg, i hvilken periode der naturligvis er mulighed for ændringer af modeller, specifikationer osv. Yderligere skal det bemærkes, at vort selskab naturligvis har forpligtet sig over for den lokale karetmager, som både har investeret i værktøj og materialer til brug ved blændingen.

Vi forstår, at der inden for lovens rammer vil blive truffet specialarrangement, hvad angår overgangsbestemmelser for importører, der har samlefabrik omfattende de blændede stationsvogne, og håber, at ministeriet vil ligestille vort firma hermed, således at det kan omfatte vort specielle arrangement for lokal blænding, da vi går ud fra, at De er enig med os i, at vi ikke skal rammes hårdere end andre importører som følge af, at vi har anvendt dansk arbejdskraft ved blænding af stationsvogne.

Med venlig hilsen

FORD MOTOR COMPANY A/S

Willy Krawack,
adm. direktør.

Til folketingets udvalg.

Bilag 5.

FORENEDE DANSKE MOTOREJERE
KONGELIG DANSK AUTOMOBIL KLUB
FÆLLESUDVALGET

Den 20. maj 1969.

Vedtagelse af de af den fungerende finansminister fremsatte forslag til ændringer af lovene vedrørende benzinafgift samt vægt- og registreringsafgift for motorkøretøjer vil få så omfattende negative virkninger for den samfundsøkonomiske og sociale balance, at FDM og KDAK alvorligt må fraråde, at forslagene fremmes.

Følgende bemærkninger tjener til nærmere motivering af denne indstilling:

Afgiftsforhøjelserne skader samfundsøkonomien, fordi

— de er koncentreret om vejtransporten, hvoraf langt den overvejende del er erhvervsmæssig,
— der ikke er tale om en sideleds-afgift, men om afgift i tidligere omsætningsled, hvilket er identisk med beskatning af produktionsmidler,
— forbrugerpriserne uden avancestop og i kraft af almindelig omkostnings- og avancekumulering vil stige mere, end afgiftsforhøjelserne i sig selv motiverer,
— mobiliteten på arbejdsmarkedet forringes gennem de forøgede transportudgifter og de for lønmodtagerne forringede muligheder for at anskaffe eget køretøj.

Afgiftsforhøjelserne anfægter den sociale og geografiske balance, fordi

— kun de økonomisk svagest stillede bilfamilier (ca. 70 pct. af samtlige husstande har egen vogn), som savner mulighed for at kontere kørselsomkostningerne som erhvervsudgift, fuldt ud må bære de forhøjede afgifter — hvortil kommer de generelt stigende varepriser.
— de tyndest befolkede egne med de ringeste kommunikationsmuligheder må bære en relativ større del af afgiftsforhøjelserne end det øvrige land,
— lønmodtagere med skiftende arbejdsplads og/eller lang afstand mellem bolig og arbejdssted rammes uforholdsmæssigt hårdt.

Afgiftsforhøjelserne er i disharmoni med regeringens egne mål, fordi

— bestræbelserne på at få et stabilt omkostnings- og prisniveau anfægtes på afgørende måde,
— finansminister Poul Møller tværtimod at antyde forhøjelser på dette afgiftsområde alvorligt har overvejet afgifts*nedsættelser*, hvilket er bekræftet af den fungerende finansminister,
— trafikministeren gentagne gange har erklæret, at motorafgiftssystemet trænger til revision — og ikke til knopskydning — hvorfor ministeren har anmodet trafikkommissionen om at undersøge motorskattekomplekset og at stille forslag til revision. Kommissionen har arbejdet med denne opgave i et år, men har endnu ikke afsluttet undersøgelserne.

Bemærkninger til visse enkeltforslag.

1. *Benzinafgiftsloven.* Med den foreslåede afgiftsforhøjelse incl. moms, i alt ca. 7 øre pr. liter, bliver den totale afgiftsbelastning pr. liter 92-93 øre, svarende til 73 pct. for den dyreste og 81 pct. for den billigste benzin.

   Dette er konkurrencefjendsk skatteudskrivning. Hel eller delvis konvertering af liter- til værdiafgift er nødvendig, hvis den begyndende priskonkurrence på dette marked skal fastholdes.

2. *Registreringsafgiftsloven.*

   2.1. *Sideruder.* Det bør tillades at isætte sideruder i såvel papegøjevogne som varevogne på gule nummerplader.

Vedtages lovforslaget, er enhver motivering for det sikkerhedstruende krav om massive vognsider bortfaldet.

2.2. *Specialkøretøjer*. Også i vægtkategorien indtil 3 tons totalvægt opbygges på danske fabrikker adskillige specialkøretøjer, hvis samlede værdi er væsentlig højere end værdien af den importerede vogn. For at undgå, at denne danske fabrikation bebyrdes med en marginalafgift på 78 pct. + moms, hvilket kan blive følgen af lovforslaget, bør det undersøges, hvorledes man med fastsættelsen af de pågældende vognes afgiftspligtige værdi kan sikre sig mod uønskelige erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Forenede Danske Motorejere
J. Herold.

Kongelig Dansk Automobil Klub
K. I. M. A. Timmermann.

Til folketingets udvalg vedrørende forslag til lov om ændring af visse afgiftslove (lovforslag nr. 251-255).

Bilag 6.

FÆLLESUDVALGET FOR BYTRAFIK
I DANMARK

Den 19. maj 1969.

Fællesudvalget for Bytrafik i Danmark, der omfatter følgende foreninger, selskaber og virksomheder:

1) Foreningen for By- og Nærtrafik i Danmark (32 private trafikselskaber i bl. a. Ålborg, Randers, Horsens, Vejle, Kolding, Esbjerg og Gladsaxe),
2) Københavns sporveje,
3) Århus Sporveje,
4) Odense Bytrafik A/S,
5) Amagerbanen,
6) A/S Lyngby-Nærum Jernbanen,
7) A/S NESA og
8) Helsingør Bussen

tillader sig herved at fremlægge følgende synspunkter for udvalget:

En forhøjelse af udligningsafgiften i den foreliggende form vil være en alvorlig belastning for den kollektive bybustrafik, der i forvejen er hårdt ramt af de i marts indtrufne lønstigninger. Et middelstort, privat bybusselskab i provinsen har en lønudgift, der andrager 50 pct. af bruttoindkørselsindtægten, og ved et trafikselskab i en storby som København er løn- og pensionsudgifterne ikke mindre end godt og vel 80 pct. af bruttoudgifterne, og det er derfor indlysende, at bybustrafikken er særlig følsom over for lønstigningerne. Desuden er man ramt af momsen, for hvilken der kun er delvis fradragsret, og af den stærke konkurrence fra det stadigt stigende antal private biler. Endvidere er den kollektive bybustrafik tvunget til at have et særligt stort beredskab for at klare spidsbelastningen i myldretiderne, hvortil kommer et betydeligt antal reservevogne på grund af de mange uheld i den tætte bytrafik.

En gennemførelse af den foreslåede forhøjelse af udligningsafgiften vil under disse omstændigheder ramme den kollektive bybustrafik særlig hårdt og sammen med den sikkert uundgåelige udgiftsstigning på andre områder nødvendiggøre
enten en af samfundsøkonomiske grunde uønsket takstforhøjelse med en heraf følgende fare for overgang fra den kollektive til den individuelle trafik,
eller øgede byrder for de kommuner, der selv driver bybustrafik og af trafikmæssige og sociale grunde ikke mener det forsvarligt at belaste persontrafikken med større takster.

Også af følgende teknisk betonede grunde vil det efter fællesudvalgets opfattelse være rimeligt at undtage busser og specielt by- og nærtrafikbusser fra den foreslåede almindelige forhøjelse af udligningsafgiften:

1. Den stærke myldretidsbelastning medfører, at en meget betydelig del af vognparken kun kører et beskedent antal kilometer pr. dag i de korte myldretidsperioder. Afgiften pr. kørt kilometer er derfor i forvejen betydelig.
2. Busser er udstyret med særlig blød affjedring — mange nyere busser er forsynet med luftfjedre — og dæk af radialtypen, som giver mindre vejbelastning i forhold til køretøjets vægt.
3. Den gennemsnitlige passagerbelastning på bybusser er kun omkring 25 pct. af bussernes tilladte største passagerantal, og overskridelse af den tilladte last forekommer ikke.

Staten har gennem sin hidtidige lovgivning taget et vidtgående hensyn til den kollektive bytrafik, fordi denne trafik netop tilgodeser en række sociale og trafikmæssige formål. En gennemførelse af den nu foreslåede forhøjelse af udligningsafgiften vil således betyde et afgjort brud på statens hidtidige linje i dette forhold.

Med megen agtelse

f. Fællesudvalget for Bytrafik i Danmark

K. N. Andersen,

fællesudvalgets næstformand, direktør for Københavns sporveje.

Til folketingets udvalg angående den fungerende finansministers forslag til lov om forhøjelse af vægtafgiften af motorkøretøjer m. v.

Bilag 7.

LANDSFORENINGEN DANMARKS BILRUTER
Formand:
Rutebilejer Vagn Nielsen
Skjød, 8450 Hammel.

Sekretariat:
Landsretssagfører Thisted Knudsen
Søgade 6, 4100 Ringsted.

Skjød, den 16. maj 1969.

Landsforeningen Danmarks Bilruter, der omfatter ca. 400 medlemmer med en buspark på 1.450 vogne, og som repræsenterer samtlige private landevejsrutebilruter og by- og nærtrafikruter i Danmark, tillader sig herved at protestere mod det af finansministeren fremsatte forslag om en forhøjelse på 25 pct. af vægtafgiften på omnibusser.

En sådan gennemførelse af en 25 pct. forhøjelse i den foreliggende form vil for den kollektive bustrafik betyde en alvorlig belastning af de i forvejen vanskelige økonomiske forhold, affødt af svigtende passagerantal på grund af det stadigt stigende antal private personbiler, og de senere års lønforhøjelser, der alene ved sidste overenskomstforhandling i marts 1969 androg ca. 10 pct. De har, sammen med andre stigende udgifter, tilligemed ikke fradragsberettiget merværdiafgift, bevirket, at mange ruter i øjeblikket befinder sig i en kritisk situation, og at vi for erhvervet som sådan må sige, at den økonomiske stabilitet og investering fremover er svækket i en sådan grad, at det vil blive vanskeligt, for ikke at sige umuligt, at opretholde kørsel på visse ruter, navnlig i de tyndt befolkede egne af landet, ligesom det for de fleste ruters vedkommende vil blive nødvendigt at indskrænke kørselen på urentable afgange, i særdeleshed lørdag-søndag. Dette kan selvsagt ikke være tilfredsstillende for det rejsende publikum, og ej heller for samfundet som sådan.

Vi vil heller ikke undlade at nævne, at der for visse ruters vedkommende kræves et stort antal reservevogne for at kunne klare forekommende uheld og spidsbelastninger, herunder skolebørnskørsel, og således vil en forhøjelse af vægtafgiften i udpræget grad også ramme disse virksomheder.

Det er vor formening, at staten gennem sin lovgivning bør tage et vidtgående hensyn til den kollektive persontrafik, fordi denne trafik tilgodeser en række sociale og samfundsmæssige forhold.

Den koncessionerede trafik kører udelukkende med dieselvogne og på gule plader på forud fastlagte ruter og med takster, der er fastsatte og godkendte af myndighederne, hvorfor den også er behæftet med specielle krav og forpligtelser.

Ved gennemførelse af den nu foreslåede forhøjelse af vægtafgiften vil det ramme et i forvejen økonomisk svækket erhverv, der løser en række sociale og trafikmæssige opgaver.

I øvrigt vil vi henvise til de allerede førte forhandlinger med finansministeriet angående reducering af vægtafgiften på grund af vor ringe modregningsret ved afregning af moms.

Vi må derfor henstille, at vort fag tilgodeses og at man fra lovgivningsmagtens side undlader at forhøje vægtafgiften på materiel, der anvendes til betjening af den kollektive, koncessionerede bustrafik.

Landsforeningen Danmarks Bilruter
Vagn Nielsen,
formand.

Til folketingets udvalg angående finansministerens forslag om forhøjelse af vægtafgiften.

Bilag 8.

LANDSFORENINGEN DANSKE VOGNMÆND

Den 19. maj 1969.

I anledning af regeringens forslag af 14. maj 1969 om en forhøjelse af benzinafgiften og vægtafgiften skal Landsforeningen Danske Vognmænd, der repræsenterer mere end 7.000 lastbilvognmænd, hvilket er mere end 90 pct. af landets lastbilvognmænd, udtale, at landsforeningen for sit vedkommende på det skarpeste må tage afstand fra de planlagte afgiftsforhøjelser.

En forhøjelse af benzinafgiften og navnlig en forhøjelse af vægt- og udligningsafgiften for diesellastvogne vil medføre mærkbare forhøjelser af taksterne for vognmandskørsel. Det betyder, at de transportforbrugende erhvervsvirksomheders omkostninger forøges, og vægtafgiftsforhøjelsen vil således virke fordyrende i alle led inden for handel og produktion, hvad der igen vil betyde en forringelse af erhvervslivets konkurrenceevne og påvirke pristallet.

Det bemærkes i denne forbindelse, at mere end 90 pct. af den samlede landværts godstransport målt i tonkm udføres af lastbilerne.

En forhøjelse af vægtafgiften for lastvogne vil ikke direkte medvirke til at begrænse det private forbrug på samme måde som andre forbrugsafgifter, idet indkøbet af lastvogne ikke varierer med afgiften på disse, men med efterspørgselen efter transport.

I en økonomisk situation, hvor forskellige afgifter skal medvirke til at begrænse det private forbrug, forekommer det forkert at anvende en forbrugsafgift, der kun indirekte og på længere sigt medfører en begrænsning af det private forbrug, når andre forbrugsafgifter medfører en direkte og øjeblikkelig forbrugsnedgang.

Den nødvendige finanspolitiske stramning kan således opnåes ved en forhøjelse af andre forbrugsafgifter, som ikke medfører de uheldige virkninger for erhvervslivet som en forhøjelse af vægtafgiften på lastvogne.

Man skal endvidere udtale, at det forekommer lidet hensigtsmæssigt at forhøje motorafgiften på et tidspunkt, hvor en trafikkommission beskæftiger sig med hele det problemkompleks, der knytter sig til motorafgiftslovgivningen.

Hvad angår planerne om at forhøje statsbanernes takster, herunder taksterne på færgeruterne, skal man indtrængende henstille, at der ikke gennemføres takstforhøjelser på færgeruterne, der i forvejen giver et enormt overskud.

Den omlægning af takst- og rabatsystemet som DSB gennemførte med virkning fra 1. juli 1968 betød alene for de ca. 500 af landsforeningens medlemmer, der benytter DSBs færgeruter, en merudgift på ca. 1 million kr. om året.

Man tillader sig i øvrigt at henvise til den vedlagte resolution til regering og folketing, som blev vedtaget på landsforeningens delegeretmøde i Grenå den 17. maj 1969.

P. L. V.

J. P. Hansen.

Jørn Gundelach.

Til det af folketinget nedsatte udvalg til behandling af afgiftslovene.

Underbilag til bilag 8.

LANDSFORENINGEN DANSKE VOGNMÆND

Delegerede for mere end 7.000 vognmænd, repræsenterende alle områder inden for dansk godstransport, forsamlet til delegeretmøde, ønsker i anledning af det af regeringen den 14. maj 1969 fremsatte lovforslag om forhøjelse af *benzinafgiften* og *vægtafgiften* samt det fremsatte forslag om forhøjelse af DSBs takster — herunder færgetaksterne — at udtale følgende:

Forslagene — navnlig forslaget om forhøjelse af afgiften for dieseldrevne lastvogne — indebærer en så betydelig forøgelse af vognmandserhvervets afgiftsbyrde, at vejtransporten som produktionsmiddel belastes ganske urimeligt.

Afgiftsforhøjelsen vil blive overvæltet på transportforbrugerne, d.v.s. industri, landbrug, fiskeri og handel, og for store erhvervsområder vil transportudgifterne forøges i en sådan grad, at konkurrenceevnen, bl. a. for vore eksporterhverv, nødvendigvis vil blive forringet.

De foreslåede afgiftsforhøjelser forekommer derfor, i en situation, hvor man ønsker at fastholde et stabilt prisniveau og høj beskæftigelse, uheldige og urimelige. De finanspolitiske fordele, der tilsigtes, bliver således fuldstændig ophævet af de samfundsøkonomiske uheldige virkninger, en afgiftsforhøjelse uundgåeligt vil medføre.

For visse dele af transportsektoren vil afgiftsforhøjelserne, såfremt de gennemføres, slå igennem i form af forhøjede kørselspriser næsten øjeblikkeligt. På andre områder vil processen blive af længere varighed. Afgiftsforhøjelsen vil her af vognmændene føles urimeligt økonomisk belastende, ikke mindst fordi den kommer umiddelbart efter de mærkbare omkostningsforhøjelser, der har været følgen af de nye overenskomster på arbejdsmarkedet og en ekstraordinær stor diskontoforhøjelse.

Delegeretforsamlingen skal derfor indtrængende henstille, at forslaget om forhøjelse af vægtafgiften for dieseldrevne lastvogne frafaldes.

Hvad særlig angår den påtænkte forhøjelse af DSBs indenlandske færgetakster, herunder Storebælttaksterne, bemærkes, at det er ubestrideligt — hvad der også fremgår af Storebæltbetænkningen fra 1968 — at Storebæltoverfarten i adskillige år har givet et enormt overskud. Uden hensyn hertil gennemførte DSB imidlertid så sent som 1. juli 1968 en mærkbar takstforhøjelse gennem en omlægning af takst- og rabatsystemet.

For en stor gruppe vognmænd var der tale om en reel takstforhøjelse på 15 pct., medens takstforhøjelserne for resten lå på gennemsnitligt 6-7 pct.

Omlægningen af takstsystemet og gennemførelsen af et nyt rabatsystem pr. 1. juli 1968 betød en årlig merindtægt for statsbanerne på 1 million kroner.

Landsforeningens delegeretforsamling ønsker derfor at udtale, at der overhovedet ikke er nogen motivering for at foretage forhøjelse af DSBs færgetakster for lastvogne og gods på disse.

Tværtimod — allerede med det nuværende takstniveau deler Storebælt Danmark i 2 dele mere effektivt end nogen landegrænse!

Grenå, den 17. maj 1969.

Behrendt-Poulsen.
Mødets dirigent.

Til regering og folketing.

Bilag 9.

FORENINGEN OLIEBRANCHENS
FÆLLESREPRÆSENTATION
(Danish Petroleum Industry Association).

Den 14. maj 1969.

I anledning af det af regeringen fremsatte forslag til forhøjelse af statsafgiften på benzin med 6 øre pr. liter skal vi på oliebranchens vegne tillade os at henstille, at folketinget undlader at vedtage denne forhøjelse.

Den foreslåede forhøjelse vil bringe statsafgiften op på 77 øre pr. liter benzin, hvortil kommer moms på 14-15 øre pr. liter, således at de samlede statsafgifter vil blive 91-92 øre pr. liter, eller ca. 70 pct. af detailprisen til forbruger.

Dette er efter vor opfattelse en urimelig høj beskatning af et for det moderne samfund så betydningsfuldt drifts- og produktionsmiddel som benzin.

Vi kan fuldt ud tilslutte os de synspunkter, der fra erhvervsorganisationer og anden side er blevet fremført imod den foreslåede forhøjelse af benzinafgift og vægtafgift og disse udtalelsers understregning af, at det er særlig uheldigt i dansk erhvervslivs øjeblikkelige situation at fordyre dets og hele samfundets transportomkostninger gennem en forhøjet beskatning.

For oliebranchen er det meget utilfredsstillende gang på gang at se branchens egne stærkt investeringskrævende bestræbelser på at billiggøre benzinen gennem produktivitetsfremmende foranstaltninger og intensiv rationalisering i alle led af produktion og distribution gjort illusoriske af øget beskatning af benzin.

Trods den stærke stigning i det almindelige prisniveau såvel herhjemme som i udlandet er det lykkedes oliebranchen at holde nettopriserne for benzin praktisk taget uændret gennem de sidste 10 år, samtidig med at man har været i stand til at gennemføre væsentlige kvalitetsforbedringer.

Denne i sig selv usædvanlige prisstabilitet har imidlertid ikke været mærkbar for benzinforbrugerne, fordi afgifterne til staten i samme periode er blevet sat op gentagne gange.

Vi tror, det højtærede udvalg vil give os ret i, at en fortsat fiskal udnyttelse af et produkt som benzin ikke er udtryk for en nutidig vurdering af automobiltransportens betydning i samfundet.

Vi skal derfor indtrængende henstille, at folketinget undlader at gå ind for den foreslåede forhøjelse af benzinafgiften med 6 øre pr. liter.

Ærbødigst
Oliebranchens Fællesrepræsentation

Erik Dugdale,
formand.

Knud Petersen,
direktør.

Til det af folketinget nedsatte udvalg vedrørende afgiftslovene. Christiansborg.

Bilag 10.

SAMMENSLUTNINGEN AF
AUTOMOBIL-FABRIKANTER & IMPORTØRER

Fraråder vedtagelse af forslaget med henvisning til følgende:

1. Generel stigning i omkostningsniveauet, forringelse af vore erhvervs konkurrenceevne.
2. Samfundsøkonomisk uforsvarligt, at visse grupper af varebiler, som det er transportøkonomisk rationelt at anvende, ikke fortsat kan anvendes. Der fremtvinges en import af større (dyrere) biler med større brændstofforbrug og mere pladskrævende i trafikken.
3. De importører og forhandlere, for hvem de nævnte grupper af varebiler er af særlig betydning, vil blive ramt urimeligt. Mange har som bekendt i forvejen betydelige økonomiske vanskeligheder. Aldrig tidligere er en så høj afgift gennemført *på én gang*.
4. Der kan ikke fastsættes *standardpriser* (med henblik på afgiftens beregning) for de vogne, der leveres som *chassiser*. De får efterfølgende individuel opbygning på kundens foranledning under hensyn til deres anvendelse. Nogle får meget kostbar opbygning (f. eks. med køleanlæg), som vel ikke skal beskattes? Det er uundgåeligt, at der opstår en mængde tvivlsspørgsmål angående beskatningsgrundlaget, m. a. o. en betydelig forøgelse af administrationen.

Såfremt forslaget imidlertid fastholdes, må det være et ufravigeligt krav, at loven først træder i kraft om nogle måneder, således at man kan få afsat de vogntyper, som ikke kan sælges i fremtiden, men som kommer til landet i henhold til bindende ordrer. — Tolddepartementet har meddelt, at vi vil få rimelig frist til afvikling af *papegøjebilordningen*, — vi må også have frist til at indstille os på den nye struktur vedrørende *de rene varebiler*.

Erkender at den nuværende ordning ikke er helt tilfredsstillende. *Tilbyder omgående at gå ind i en forhandling om en mere acceptabel løsning.*

Uforståeligt, hvorledes nyordningen skulle kunne indbringe 100 mill. kr.

Erindrer om, at afgiften af *personbiler* vil vokse efter 1. juli, når prisen på sikkerhedsseler skal indgå på toppen af afgiftsgrundlaget. Senere får andre obligatoriske bestemmelser samme virkning.

Møde med folketingsudvalget vedrørende lovforslag om registreringsafgift af varebiler 20. maj 1969. (Formanden, civ.ing. C. Mourier og dir. E. Ebsen Petersen).

Bilag 11.

SAMMENSLUNINGEN AF AUTOMOBIL-FABRIKANTER & IMPORTØRER

Den 21. maj 1969.

I den af udvalget afgivne betænkning er der stillet forslag om en tilføjelse til loven, hvorefter det skal være muligt indtil årets udgang at få registreret de såkaldte papegøjepladebiler, for så vidt der er tale om vogne, der importeres i henhold til bindende ordrer afgivet senest den 13. maj d. å.

Ved denne bestemmelse løses overgangsproblemerne med hensyn til de vogne, der ombygges til „papegøjepladebiler" *i udlandet.*

En del vogne ombygges imidlertid *her i landet.* Vi tillader os indtrængende at anmode udvalget om at søge gennemført en ordning, som muliggør, at importører af sidst nævnte vogne i princippet ligestilles med importører af de først nævnte vogne. Vi henstiller til udvalgets overvejelse, at denne ligestilling eventuelt søges etableret gennem en udvidelse af den beføjelse til at fastsætte overgangsregler, som gives finansministeren i ændringsforslaget til § 2, 4), stk. 5.

Vi må lægge afgørende vægt på, at de importører, som har etableret en ombygningsordning med anvendelse af dansk arbejdskraft, ikke stilles ringere i overgangstiden end andre importører.

Vi erklærer yderligere, at det ikke er vor hensigt med denne henvendelse at skabe mulighed for ombygning til „papegøjepladebiler" i videre omfang end hidtil.

P. b. v.

E. Ebsen Petersen.

Til folketingets udvalg vedrørende lovforslag om registreringsafgift af varebiler.