

Betænkning

over

I. forslag til lov om ændring af visse forbrugsafgifter.

(Forhøjelse af afgiften af cigaretter, fintskåret røgtobak, spiritus, vin og øl).

II. forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m. v.

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

IV. forslag til lov om ændring af lov om forbrugsbegrænsende foranstaltninger.

(Afgift af vaskemaskiner, køleskabe, frysebokse, el-komfurer og støvsugere m. m.
Forhøjelse af afgift af fjernsynsmodtagere) og

V. forslag til lov om afgift af lystfartøjer m. v.

(Afgivet af skatte- og afgiftsudvalget den 10. maj 1974).

Udvalget har i en række møder gennemgået lovforslagene og haft samråd med finansministeren, der tillige skriftligt har besvaret spørgsmål fra udvalget.

Udvalget har endvidere modtaget skriftlige og/eller mundtlige henvendelser fra:

Bang & Olufsen A/S, Struer,
Repræsentanter for arbejderne hos Bang & Olufsen, Struer,

Bertelsen Biler v/ Tage Bertelsen,

Boligselskabernes Landsforening,

Bryggeriforeningen af 1899,

Bøje og Brøchner A/S, Vejle,

Chrysler Danmark A/S,

Danmarks aktive Handelsrejsende af 1901,

Danmarks Automobil-Forhandler-Forening,

Dansk Bryggeri-, Brænderi- og Mineralvandsarbejderforbund,

De danske Spritfabrikker,

De samvirkende Købmandsforeninger i Danmark,

DOMI — Dansk Oversøisk Motor Industri A/S,

Domiforhandlerforeningen v/ P. Nielsen & Søn I/S,

Arne Fog A/S,

Ford Motor Company A/S,

Forenede Danske Motorejere,

Foreningen af Fabrikanter og importører af Elektriske Husholdningsapparater, F.E.H.A.,

Foreningen af Importører og Grossister i Tobaksbranchen,

Johs. Frandsen A/S,

General Motors International A/S,

Niels Gravesen, Fordforhandler, Dronninglund,

Grue & Co, A/S,

Aage Hansen A/S,

Industrirådet f/ Bang & Olufsen A/S, A/S Vølund og A/S Brdr. Gram,

Invalideredes Motorudvalg,

Lyngby Motor v/ Carl F. Jensen,

Hans Lystrup A/S,

Motorcykle-Forhandler Foreningen,

Sofus Nellesmann's efft., Randers,

P. Nielsen & Søn I/S,

Nordisk Fiat A/S,

Nordisk Tobaks Kompagni A/S,

E. Roed Sørensen A/S,

Sammenslutningen af Automobilfabrikanter og -importører,
 Sammenslutningen af Fabrikanter og Importører af Motorcykler.
 Scaniadam A/S,
 Skandinavisk Motor Co. A/S,
 Søsportens Brancheforening,
 Tobakshandlernes Landsforening og
 43 protester fra automobilforhandlerbranchen.

Et *mindretal* (socialdemokratiets medlemmer af udvalget) indstiller samtlige lovforslag til *forkastelse*, idet mindretallet henviser til nedenstående erklæring og til det fra partiet venstre modtagne svar. Mindretallet agter dog at stemme for de af mindretallet stillede, henholdsvis tiltrådte ændringsforslag.

„Socialdemokratiet erkender fuldt ud den alvorlige økonomiske situation med en kraftig inflation og et stærkt voksende underskud på betalingsbalancen på 7-8 mia kroner i indeværende år.

Dette indebærer en risiko for en betydelig arbejdsløshed. Derfor er det nødvendigt med en økonomisk politik, der skal sigte mod både at rette økonomien op og fastholde den fulde beskæftigelse.

I denne forbindelse må de økonomiske indgreb ses i en helhed og ikke isoleret. Dette gælder også regeringens forslag til afgiftslove, som socialdemokratiet ikke kan støtte, medmindre der forinden opnås sikre garantier for,

- at de foreliggende afgiftsforslag ændres, således at urimelige beskæftigelsesmæssige virkninger for enkelte arbejdspladser undgås,
- at der effektivt gribes ind mod nul-indkomsterne, bl. a. ved at afskrivningsregler og henlæggelser til investeringsfond ikke kan bringe den skattepligtige indkomst ned under det, der svarer til det faktiske private forbrug,
- at der i denne folketingssamling gennemføres en lov, der pålægger penge- og realkreditinstitutter pligt til at opkræve en kuponskat,
- at regeringens forslag til kapitalvindingsafgift skærpes, således at det rammer de virkelige kapitalgevinster,
- at der i indeværende folketingssamling fastlægges en boliglovgivning, der følger ret-

- ningslinjerne i forslagene i det socialdemokratisk-radikale oplæg,
- at regeringens forslag om, at retten til fradrag af renteudgifter ændres, udformes således, at rentefradragsretten for privat gæld aftrappes over en årrække,
- at de af regeringen foreslåede besparelser nøje gennemgås med henblik på en bedre social afbalancering,
- at lovreserven for næste finansår ikke beskæres så meget, at det udelukker gennemførelsen af nødvendig lovgivning.“

Et *andet mindretal* (fremskridtspartiets medlemmer af udvalget) indstiller alle lovforslagene til *forkastelse*, idet mindretallet dog agter at stemme for de af mindretallet stillede, henholdsvis tiltrådte ændringsforslag. Med hensyn til de enkelte lovforslag bemærker mindretallet følgende:

Ad I. forslag til lov om ændring af visse forbrugsafgifter.

Hvis der kunne være noget samfundsmæssigt gavnligt perspektiv deri, ville fremskridtspartiet ikke stå afvisende over for en forhøjelse af punktafgifterne på tobak, øl og vin. Man ville endda ikke afvise at lægge gennemsnitlig 10-12 øre på cigarer, cerutter og cigarillos og derigennem indvinde yderligere ca. 100 mill. kr. samt evt. også 140-210 mill. kr. ved at forhøje cigaretafgiften med i alt 4-5 øre pr. stk. og ca. 100 mill. kr. ved at lade ølprisen stige med yderligere nogle øre.

Imidlertid er der ikke på det foreliggende grundlag nogen fornuft i at øge befolkningens byrder på dette område, hvorfor fremskridtspartiet vil stemme mod forslaget — specielt findes ingen dokumentation for, at de forbrugerpenge, som anvendes til disse højt beskattede varer, i særlig grad skulle medføre træk på valutaen sammenlignet med alternative forbrugermuligheder.

Ad II. forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v.

Idet fremskridtspartiet i øvrigt henviser til de ad ændringsforslag nr. 1 anførte bemærkninger, udtaler partiet, at det ikke vil være med til at udsætte store dele af bilbranchen for de uoverskuelige risikomomenter, som regeringsforslaget uden at opnå særlige fordele derved udsætter branchens folk for.

Ad III. forslag til lov om ændring af lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v.

Som led i en administrativ forenkling bør vægtafgiften afskaffes, jfr. bilag 46*). Provenutabet kan udlignes ved forhøjelse af de andre motorskatter og giftskatterne. Da forslaget går ud på at forhøje vægtafgiften, vil fremskridtspartiet stemme imod.

Ad IV. forslag til lov om ændring af lov om forbrugsbegrænsende foranstaltninger.

Fremskridtspartiet finder det aldeles uovervejede at indføre en hård særavgift for de i forslaget § 1, nr. 5-13, opregnede vigtige husholdningsartikler o. lign. på en sådan måde, at man med det samme kundgør, at man efter ca. 7½ måneds forløb igen vil ophæve hele afgiftsapparatet. Som det hedder i Perspektivplanredegørelse II, side 640 f.n.: „Ud fra erhvervenes synspunkter er det af stor betydning, at der ikke med korte mellemrum gennem spontane lovinitiativer m.m. sker ændringer i de almindelige forudsætninger for virksomhedernes dispositioner.“

Ad V. forslag til lov om afgift af lystfartøjer m.v.

Fremskridtspartiet indstiller forslaget til *forkastelse*.

Den valutabesparende og forbrugsbegrænsende effekt af lovforslaget vil være minimal, idet hovedparten af salget i 1974 har fundet sted, dels fordisejlsæsonen er begyndt, dels fordi der netop er kommet prisforhøjelser på både med ca. 30 pct. som følge af olieprisstigningen.

Salget i den resterende del af 1974 vil næsten udelukkende være små både og ske fra bådforhandlerens lager og derfor påføre disse tab.

Vi skønner, at afgiften vil indbringe ca. 5 mill. kr., og at administrationsomkostningerne vil stå i misforhold hertil.

Dertil kommer, at loven, hvis den vedtages, vil skade en ung og ukonsolideret branche, hvilket meget vel kan indebære, at en betydelig eksportindustri vil lide ubodelig skade, hvormed bemærkes, at danske sejlsportsfolks internationale bedrifter har skabt basis for en betydelig industriel udvikling i Danmark på dette område, og denne

lovene eksportindustri skulle nødig slås i stykker ved uigennemtænkt og unyttig lovgivning.

Et tredje mindretal (venstres medlemmer af udvalget) indstiller lovforslagene til *vedtagelse* med de af finansministeren stillede ændringsforslag.

I anledning af socialdemokratiets ovenstående udtalelse vedrørende de økonomiske og skattepolitiske problemer har venstre over for udvalget afgivet følgende udtalelse:

„Venstre vil gerne medvirke til at sikre, at der ikke som følge af afgiftsforslagene opstår urimelige beskæftigelsesmæssige virkninger for enkelte arbejdspladser.

Forslag om indgriben mod 0-indkomsterne behandles for tiden i folketinget. Venstre erkender det problem, som her foreligger, men er samtidig klar over de store vanskeligheder ved at løse det på forsvarlig måde.

Foreliggende undersøgelser viser, at en lovgivning om en kuponskat vil medføre ganske overordentlig store administrative vanskeligheder, men venstre er villig til at lade undersøgelserne fortsætte.

Regeringen har stillet forslag om ændring af kapitalvindingsskatten med det formål at ramme de virkelige kapitalgevinster. Forslaget er til behandling i folketinget, og venstre vil drøfte med de øvrige partier, hvorledes denne lovgivning bedst kan opfylde den nævnte målsætning samtidig med, at urimeligheder i den nuværende lov bliver fjernet.

Finansministeren har tilkendegivet over for det politisk-økonomiske udvalg, at venstre i den kommende uge er villig til at gå ind i seriøse drøftelser af en boliglovgivning på kort og lang sigt, også under hensyn til de ændrede forudsætninger, som er skabt ved regeringens forslag til en skattereform.

Venstre betragter ikke udformningen af rentefradraget i regeringens skattereform som den eneste tænkelige løsning af problemet. Venstre er derfor rede til at drøfte spørgsmålet nærmere, men kan ikke på forhånd binde sig til noget andet forslag.

De spareforslag, regeringen har stillet, er tænkt som oplæg til forhandling i folketinget, men venstre anser det for nødvendigt, at besparelsernes samlede beløb ikke formindskes.

*) Vil senere fremkomme i et bilagshæfte.

Det er venstres opfattelse, at en nærmere gennemgang af forudsætningerne for regeringens spareplan vil vise, at beskæringerne i lovreserven ikke udelukker gennemførelsen af nødvendig lovgivning.“

Et *fjerde mindretal* (det radikale venstres medlemmer af udvalget) indstiller I. forslag til lov om ændring af visse forbrugsafgifter, II. forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. og III. forslag til lov om ændring af lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. til *vedtagelse* med de af mindretallet stillede og tiltrådte ændringsforslag. Mindretallet indstiller IV. forslag til lov om ændring af lov om forbrugsbegrænsende foranstaltninger til *forkastelse*, men agter dog at stemme for de af mindretallet stillede ændringsforslag. Mindretallet kan ikke medvirke til V. forslag til lov om afgift af lystfartøjer m.v. og agter derfor at undlade at stemme. Mindretallet finder, at dette lovforslag er uhensigtsmæssigt, dels fordi det ikke sondrer mellem luksusprægede både og småbåde som kanoer og kajaker, dels fordi det ved kun at have gyldighed i 7½ måned kan medføre særlige skadevirkninger for bådebyggerierhvervet i 1974. Mindretallet ville gerne have medvirket til gennemførelse af en fast årlig afgift på større og mere luksusprægede lystbåde og opfordrer finansministeren til at arbejde videre med sine overvejelser i så henseende.

Et *femte mindretal* (det konservative folkepartis medlemmer af udvalget) indstiller lovforslagene til *vedtagelse* med de af mindretallet stillede, henholdsvis tiltrådte ændringsforslag.

Den alvorlige økonomiske situation med stigende inflation og stærkt voksende betalingsbalanceunderskud kræver effektive og hurtige indgreb til begrænsning af importen, og mindretallet anser forslagene for at være nødvendige og egnede hertil.

Det har for det konservative folkeparti været ganske afgørende, at regeringen har tilkendegivet og fastholdt nødvendigheden af besparelser på den kommende finanslov på mindst 5 milliarder kroner samt lettelser i den direkte beskatning på mindst 10 milliarder kroner med virkning fra indkomståret 1975.

Et *sjette mindretal* (centrum-demokraternes medlem af udvalget) indstiller lovforslagene til *vedtagelse* med de af mindretallet stillede, henholdsvis tiltrådte ændringsforslag.

Et *syvende mindretal* (socialistisk folkepartis medlem af udvalget) indstiller lovforslagene til *forkastelse*, idet mindretallet dog agter at stemme for de af mindretallet stillede, henholdsvis tiltrådte ændringsforslag.

Mindretallet må i forbindelse med de forelagte forslag igen fremhæve, at vi anser Danmarks økonomiske situation for særdeles bekymrende. Vi har fremsat talrige forslag, der kunne dæmpe inflationen og stoppe udhuling af lønningerne. Regeringen har drastisk forværret situationen ved *vedtagelse* af en milliardydelse til arbejdsgiverne og ved at gennemføre en tvangsopsparing, der kan true beskæftigelsen.

De her behandlede afgiftslove skal indgå i en helhed sammen med asociale besparelser og et oplæg til skattereform, som i sin hovedvirkning vender den tunge ende nedad til byrde for de befolkningslag, der er hårdest engageret i Danmarks arbejdsliv. Alle rede af den grund kan SF ikke medvirke til gennemførelse af afgiftsforslagene.

Enkelte af dem kunne i anden sammenhæng have positiv virkning, men som lovkomplekset her foreligger, er det en helt traditionel indirekte beskatning med den tunge ende vendt nedad. Dertil kommer, at de truer beskæftigelsen på flere områder og griber ind i erhvervslivet på en ganske ubalanceret måde.

Regeringens forslag er stærkt præget af de beklagelige hensyn til EF-regler, der hindrer en konstruktiv økonomisk politik.

SF foreslår, at landets alvorlige økonomiske problemer overvindes ved konstruktive og fremadrettede dispositioner. De må først og fremmest rettes mod inflationen ved en sanering af långivning og rentepolitik svarende til SFs tidligere forslag. Dette krav forstærkes af realkreditens sammenbrud.

Værdistigningen på jord og fast ejendom må inddrages. Det er helt uforsvarligt, at regeringen vil frigive de 600 millioner kroner, som ejendomshandelsafgiften indbringer. Men herudover er en skærpet kapitalvindingsskat en nødvendighed sammen med en rimelig beskatning af erhvervsjendomme.

Afgørende for, at en sanering af dansk økonomi overhovedet er mulig, er en langt sikrere investering i erhvervslivet. Noget sådant opnås kun ved et udbygget økonomisk og industrielt demokrati.

Den komplette udeladelse af dette forhold i hele regeringens kompleks af forslag understreger blot dens mangel på ægte vilje til at løse landets økonomiske problemer.

SF kan under disse hensyn ikke medvirke til gennemførelse af afgiftslovene.

Et *ottende mindretal* (kristeligt folkepartis medlem af udvalget) indstiller lovforslagene til *vedtagelse* med de af mindretallet stillede og tiltrådte ændringsforslag.

Grundet på landets alvorlige økonomiske situation mener mindretallet, at de af regeringen fremlagte forslag til begrænsning af forbruget er tvingende nødvendige, ligesom mindretallet mener, regeringen i de fremlagte forslag til en langsigtet løsning af landets økonomiske problemer ved en større forhandlingsvilje havde mulighed for at skabe stabilitet i vor økonomiske udvikling.

Ændringsforslag til

I. forslag til lov om ændring af visse forbrugsafgifter.

(Forhøjelse af afgiften af cigaretter, fintskåret røgtobak, spiritus, vin og øl).

Til § 1.

Af et *mindretal* (Bernhard Baunsgaard (RV), Dahlgaard (RV) og Erhard Jakobsen (CD)):

1) Nr. 1 affattes således:

„1. § 1 A affattes således:

„A. For cigaretter:

25,76 øre pr. stk. plus 18,1 pct. af detailprisen i henhold til § 4, stk. 2.““

Af et *mindretal* (Arne Bjerregaard (KrF)):

2) Nr. 1 affattes således:

„1. § 1 A affattes således:

„A. For cigaretter:

26,42 øre pr. stk. plus 18,16 pct. af detailprisen i henhold til § 4, stk. 2.““

Til § 3.

3) Paragraffen affattes således:

„§ 3.

I lov om afgift af spiritus m. m., jfr. lovbekendtgørelse nr. 247 af 7. maj 1973, foretages følgende ændring:

§ 2, stk. 1, affattes således:

„Afgiften udgør:

- 1) For akvavit og snaps 108 kr. 60 øre pr. liter af 100 pct. ethanolstyrke.
- 2) For andre varer 154 kr. 80 øre pr. liter af 100 pct. ethanolstyrke.““

Til § 9.

4) Paragraffen affattes således:

„§ 9.

I lov om afgift af øl, jfr. lovbekendtgørelse nr. 242 af 1. juni 1971, som ændret ved § 4 i lov nr. 518 af 13. december 1972 og ved lov nr. 534 af 15. oktober 1973, foretages følgende ændringer:

1. § 17, stk. 1, affattes således:

„Afgiften udgør for øl, der ved udleveringen fra den afgiftspligtige virksomhed indeholder 2¼ vægtprocent alkohol og derover, følgende:

Skatteklasse I: 266 kr. 80 øre pr. hektoliter for øl, der er indbrygget på et ekstraktindhold af 10¾ pct. Balling eller derunder.

Luksusøl, klasse A: 333 kr. 20 øre pr. hektoliter for øl, der er indbrygget på et ekstraktindhold af over 10¾ pct. Balling, men ikke over 13 pct. Balling.

Luksusøl, klasse B: 394 kr. 60 øre pr. hektoliter for øl, der er indbrygget på et ekstraktindhold af over 13 pct. Balling.“

2. § 17, stk. 2, affattes således:

„Stk. 2. Der ydes for hvert finansår hvert enkelt bryggeri en afgiftslettelse, der for bryggerier, hvis samlede udlevering til forbrug her i landet af øl af skatteklasse I og af luksusøl (klasse A og B) i alt i det foregående finansår ikke overstiger 3.000 hektoliter, udgør 74 kr. 50 øre pr. hektoliter for indtil 2.000 hektoliter. For de øvrige bryggerier formindskes den nævnte afgiftslettelse pr. hektoliter med et ørebeløb, hvis

Bet. o. lovf. vedr. visse forbrugsafgifter m. m.

størrelse fastsættes ved at dividere den af bryggeriet i det foregående finansår til forbrug her i landet udleverede hektolitermængde af de omhandlede ølsorter med 16. Det udkomne tal afrundes til det nærmest lavere med 5 delelige tal.““

Til § 12.

Af finansministeren, tiltrådt af udvalget:

5) Paragraffen affattes således:

„§ 12.

Loven træder i kraft den 13. maj 1974.“

II. forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v.

Af et flertal (Gede (FP), Gerstrøm (FP), Glistrup (FP), Bernhard Baunsgaard (RV), Dahlgaard (RV), Hagen Hagensen (KF), Stetter (KF), Erhard Jakobsen (CD) og Arne Bjerregaard (KrF)):

Til § 1.

1) I den under nr. 4 foreslåede affattelse af § 34 tilføjes i stk. 1 in fine: „, hvis de er toldberigtigede efter 7. maj 1974“.

Af finansministeren, tiltrådt af udvalget:

Til § 2.

2) Ordene „den 00. maj“ ændres til: „den 13. maj“.

Bemærkninger.

Til nr. 1.

Regeringsforslaget er angiveligt begrundet i hensynet til den danske valutabalace. Denne påvirkes naturligvis ikke af de allerede fra udlandet indkøbte automobiler, der derfor ikke bør medtages under nyordningen. Forslagets virkning vil formentlig blive undgåelse af adskillige økonomisammenbrud i automobilbranchen.

Forslaget vil nok hidføre et merprovenu for statskassen, idet flere biler bliver solgt, formentlig mindst 60 mill. kr. Da 75 pct. af prisen ved bilsalg ikke kræver valutaforbrug, og da de resterende 25 pct. netop er

25 Udvalgenes betænkninger m. m.

betalt ved de heromhandlede køretøjer, har ændringsforslaget mange væsentlige fordele og i praksis næppe nogen ulempe — i al fald har nogen sådan ikke kunnet dokumenteres.

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

Af et mindretal (Erhard Jakobsen (CD)):

Til § 1.

1) I den under nr. 2 foreslåede affattelse af § 4, I og II, udgår „I“, og i stedet indsættes:

„Vægtafgift Udligningsafgift

	Motor- køretøj kr.	Påhængs- vogn kr.	Motor- køretøj kr.	Påhængs- vogn kr.
I a. Cykler med hjelpe- motor. Afgift pr. køretøj: 12 må- neder . . .	100	—	—	—
I b. Motor- cykler med vare- sidevogn. Afgift pr. køretøj: 12 må- neder . . .	200	—	135	—

Til § 2.

2) Som nyt stykke tilføjes:

„Stk. 2. Finansministeren bemyndiges til at pålægge forsikringsselskaber ved påklæbning af afgiftsmærke på policer og fornyelsesopkrævninger at opkræve den afgift, der påhviler cykler med hjælpemotor.“

Til § 3.

3) Paragraffen affattes således:

„§ 3.

Loven træder i kraft den 1. august 1974. Afgiftsforhøjelsen får virkning for det enkelte køretøj fra og med den første afgifts-

periode, der begynder denne dato eller senere, dog kun for en tidsperiode på i alt 6 måneder.“

Bemærkninger.

Til nr. 1 og 2.

Det findes naturligt, at „knallerter“ belægges med afgift i lighed med motorcykler. Optrækningen må bekvemt kunne pålægges forsikringsselskaberne, og kontrol med afgiftens betaling kan udøves ved krav om forevisning af forsikringspolice og seneste fornyelseskvittering.

Til nr. 3.

Ønsket om en tidsbegrænsning skal ses på den baggrund, at provenutabet vil kunne ækvivaleres gennem en el- og/eller vandafgift.

IV. forslag til lov om ændring af lov om forbrugsbegrænsende foranstaltninger.

(Afgift af vaskemaskiner, køleskabe, frysebokse, el-komfurer og støvsugere m.m. Forhøjelse af afgift af fjernsynsmodtagere).

Af et flertal (Grünbaum (S), Heinesen (S), Thomas Have (S), Søren Jensen (S), Egon Jensen (S), Gede (FP), Gerstrøm (FP), Glistrup (FP), Bernhard Baunsgaard (RV), Dahlgaard (RV), Erhard Jakobsen (CD), Ømann (SF)):

Til § 1.

1) I den under nr. 4 foreslåede affattelse af lovens § 13 ændres i stk. 1, nr. 1, „ $\frac{1}{3}$ “ til: „ $\frac{1}{6}$ “, i stk. 2 ændres „50 pct.“ til: „20 pct.“, og i stk. 3 ændres „50 pct.“ til: „20 pct.“

Til § 2.

2) Ordene „og den forhøjede afgift af de i § 1, nr. 1, nævnte varer“ udgår.

Af finansministeren, tiltrådt af et flertal (udvalget med undtagelse af Gede (FP), Gerstrøm (FP) og Glistrup (FP)):

Til § 3.

3) Som nyt stykke indsættes:

„Stk. 2. Overtrædelse af stk. 1 straffes efter § 25 i loven om forbrugsbegrænsende foranstaltninger.“

Af finansministeren, tiltrådt af udvalget:

Til § 6.

4) I 1. pkt. ændres ordene „den 00. maj“ til: „den 13. maj“.

Af flertallet under nr. 1:

5) 3 pkt. udgår.

Bemærkninger.

Til nr. 1, 2 og 5.

Det foreslås, at der ikke sker nogen afgiftsforhøjelse for fjernsynsmodtagere, da en afgiftsforhøjelse på dette område må antages at medføre alvorlige problemer for beskæftigelsen.

Til nr. 3.

Ændringsforslaget til § 3 går ud på gennemførelse af en bestemmelse, der giver mulighed for en sanktion, hvis en virksomhed skulle undlade at foretage den foreskrevne anmeldelse til toldvæsenet.

V. forslag til lov om afgift af lystfartøjer m. v.

Af finansministeren, tiltrådt af udvalget:

Til § 26.

1) Paragraffen affattes således:

„§ 26. Loven træder i kraft den 13. maj 1974.“

Til § 27.

Af finansministeren, tiltrådt af et flertal (udvalget med undtagelse af Ømann (SF)):

2) Stk. 1 affattes således:

„Loven finder anvendelse på leverancer af lystfartøjer m.v., der sker fra den 8. maj 1974 til og med den 31. december 1974, samt på lystfartøjer m.v., der angives til fortoldning i dette tidsrum.“

Af finansministeren, tiltrådt af udvalget:

3) I stk. 2 ændres „efter lovens ikrafttræden“ til: „den 8. maj 1974 eller senere“.

Bemærkninger
til ændringsforslagene.

Til nr. 1.

Lovens ikrafttrædelsestidspunkt foreslås
her fastsat til den 13. maj 1974.

Til nr. 2.

Ved ændringen præciseres det, at afgiften

skal svares af de leverancer, der sker i tiden
fra den 8. maj 1974 til årets udgang, og at
der ligeledes skal svares afgift af de fra ud-
landet indførte lystfartøjer m.v., som an-
gives til fortoldning i dette tidsrum.

Til nr. 3.

Den foreslåede ændring er af redaktionel
art.

Grünbaum (S). Heinesen (S). Thomas Have (S). Søren Jensen (S). Egon Jensen (S).

Jens Foged (V),
næstformand.

Enggaard (V).

Bernhard Baunsgaard (RV).

Dahlgaard (RV).

Hagen Hagensen (KF).

Stetter (KF),
formand.

Erhard Jakobsen (CD).

Arne Bjerregaard (KrF).

Gede (FP).

Gerstrøm (FP).

Glistrup (FP).

Ømann (SF).

Bilag

til betænkning over

- I. forslag til lov om ændring af visse forbrugsafgifter.
(Forhøjelse af afgiften af cigaretter, fintskåret røgtobak, spiritus, vin og øl.),
- II. forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af
motorkøretøjer m. v.,
- III. forslag til lov om ændring af lov om vægtafgift af motorkøretøjer m. v.,
- IV. forslag til lov om ændring af lov om forbrugsbegrænsende
foranstaltninger.
(Afgift af vaskemaskiner, køleskabe, frysebokse, el-komfurer og støvsugere m. m.
Forhøjelse af afgift af fjernsynsmodtagere) og
- V. forslag til lov om afgift af lystfartøjer m. v.

Bilag 1.**Spørgsmål fra udvalget til finansministeren stillet i samråd
og finansministerens svar herpå.***Spørgsmål 1.*

Man udbeder sig incidensberegning for det samlede kompleks af forslag.

Besvarelse:

Beregnet på tilsvarende måde som på side 21 i Beretning (1970) afgivet af det af

finansministeren nedsatte udvalg til gennemgang og vurdering af forbrugsafgiftslovgivningen udgør incidenserne på disponibel indkomst for de i komplekset omhandlede forslag som anført i vedlagte bilag.

Bilag til svaret på spørgsmål 1.

Indkomstgruppe (Husstands indkomst)	Gennemsnitlig disp. indkomst i gruppen	Motorafgifter		Tobaksafgifter		Afgifter af spiritus, vin og øl		Afgifter af radio, TV og båndoptagere		Afgift af hårde hvide- varer	Afgift af EL
		Gælden- de afg.	For- slag	Gælden- de afg.	For- slag	Gælden- de afg.	For- slag	Gælden- de afg.	For- slag	(pkt. 5-13) Forslag	Forslag
1.000 kr.	kr.	pct.	pct.	pct.	pct.	pct.	pct.	pct.	pct.	pct.	pct.
15-20	15.885	1,31	1,62	3,25	3,27	0,80	0,83	0,08	0,18	0,25	0,22
20-25	19.768	1,76	2,23	4,00	4,03	0,93	0,97	0,04	0,10	0,28	0,24
25-30	24.012	2,64	3,40	3,36	3,40	0,79	0,82	0,05	0,11	0,24	0,23
30-35	28.229	4,30	5,68	3,15	3,21	0,99	1,03	0,10	0,23	0,26	0,20
35-40	32.332	4,36	5,72	3,20	3,24	1,03	1,08	0,06	0,14	0,24	0,16
40-45	35.864	4,89	6,43	2,63	2,66	1,11	1,16	0,04	0,09	0,27	0,15
45-50	39.797	5,26	7,00	3,43	3,47	1,05	1,10	0,04	0,09	0,23	0,15
50-55	43.275	5,07	6,58	2,68	2,71	0,97	1,01	0,06	0,12	0,17	0,13
55-60	46.766	5,10	6,83	2,30	2,33	0,94	0,98	0,03	0,09	0,18	0,13
60-70	49.447	4,93	6,37	2,17	2,19	1,13	1,18	0,05	0,13	0,24	0,15
70-80	58.684	6,11	8,30	1,97	2,00	0,98	1,03	0,05	0,11	0,19	0,11
80-90	60.088	5,67	7,50	1,64	1,65	1,14	1,20	0,03	0,06	0,22	0,13
90-100	69.545	6,12	8,33	1,63	1,65	0,92	0,98	0,02	0,05	0,19	0,12
100-	86.912	3,26	4,17	1,28	1,29	0,97	1,02	0,07	0,15	0,11	0,10

Spørgsmål 2.

Der ønskes et skøn over forbedringen af betalingsbalancen som følge af de foreslåede afgifter.

Besvarelse:

Et skøn over virkningerne på betalingsbalancen af de foreslåede afgiftsforhøjelser må ifølge sagens natur blive *overordentlig usikkert*.

Antages det, at forøgelsen af proventet af „giftskatterne“, elektricitet og vægtafgift af motorkøretøjer vil forbedre betalingsbalancen med halvdelen af provenuforøgelsen, vil der herfra fremkomme en forbedring af betalingsbalancen med ca. 400 mill. kr. i den resterende del af 1974.

De foreslåede afgifter på hårde hvidevarer (herunder fjernsynsmotagere) og biler vil have dels en dæmpende virkning på importen og dels en købekraftsopbyggende virkning hidrørende fra, at de importerede varer belastes med de nye afgifter. Virkningen heraf på betalingsbalancen an-

slås rent skønsmæssigt til 800-900 mill. kr. i resten af 1974.

Incidenser på disponibel indkomst for motorafgifter¹⁾.

Indkomstgruppe (Husstands- indkomst) 1.000 kr.	Gennemsnitlig disponibel indkomst kr.	Motor- afgifter pct.
15-20	15.885	1,5
20-25	19.768	1,9
25-30	24.012	3,0
30-35	28.229	4,6
35-40	32.332	4,6
40-45	35.864	5,2
45-50	39.797	5,5
50-55	43.275	5,3
55-60	46.766	5,3
60-70	49.447	5,1
70-80	58.684	6,4
80-90	60.088	5,9
90-100	69.545	6,4
100-	86.912	3,3

¹⁾ Beregnet som i tabel 4 i beretning (1970) afgivet af det af finansministeren nedsatte udvalg til gennemgang og vurdering af forbrugsafgiftslovgivningen. I registreringsafgiften er ikke medregnet den foreslåede midlertidige forhøjelse på 50 pct. Vægtafgiften er beregnet med de foreslåede satser. Benzinafgiften er beregnet i forhold til de gældende detailpriser.

Bilag 2.

FORENEDE DANSKE MOTOREJERE

Den 8. maj 1974.

Vedrørende forhøjelse af registreringsafgiften og vægtafgiften.

I anledning af de af finansministeren i dag fremsatte forslag om forhøjelse af hhv. registreringsafgiften og benzinafgiften protesterer Forenede Danske Motorejere på det skarpeste mod lovenes vedtagelse under henvisning til forhøjelsernes alvorlige negative følger for forbrugerne, for bilbranchen og for samfundet.

Registreringsafgiften.

Det er en veldokumenteret kendsgerning, at den danske nyvognsbeskatning i forvejen er Europas højeste. Dette har ikke alene uheldige økonomiske konsekvenser, men er også til skade for færdselssikkerheden, dels fordi bilkøberne ikke har råd til i tilstrækkeligt omfang at tage sikkerhedsmæssige hensyn ved køb af bil, dels fordi de afgifts-tyngede bilpriser medvirker til at forlænge bilernes levealder ud over det forsvarlige.

Regeringens forslag om at forhøje registreringsafgiften både for personbiler, for varevogne og for små lastbiler vil

— forstærke de nævnte følger for færdselssikkerheden, hvilket er i klar modstrid med de bestræbelser, der var resultatet af arbejdet i det af finansministeren nedsatte udvalg til undersøgelse af registreringsafgiftens sikkerhedsmæssige konsekvenser,

— bevirke et så kraftigt fald i bilsalget, at det uvægerligt vil få katastrofale følger for bilbranchen,

— efter alt at dømme betyde et indtægts- tab for staten, idet bilsalget sandsynligvis vil gå så meget ned, at afgiftsforhøjelsens provenu ikke vil kunne opveje nedgangen i det totale provenu af registreringsafgiften,

— bevirke en kraftig forøgelse af reservedelsimporten, hvilket er klart uøkonomisk på længere sigt,

— først og fremmest ramme familier med lav husstandsindtægt.

Vægtafgiften.

Vægtafgiften blev forhøjet med 10 pct. i efteråret 1972 og på ny med 10 pct. i efteråret 1973.

Regeringens forslag om forhøjelse af vægtafgiften vil

— ramme vejtransporten, som for størstedelen er erhvervsmæssig,

— medføre forøgede produktions- og transportudgifter, som i forstærket form vil blive overvæltet på forbrugerpriserne,

— forringe erhvervslivets konkurrenceevne,

— indvirke på pristallet og bidrage til inflationens acceleration,

— belaste de økonomisk svagest stillede bilfamiliers budget.

De foreslåede forhøjelser af registreringsafgiften og vægtafgiften vil således få alvorlige og helt uønskede konsekvenser, som ikke alene går ud over erhvervslivet og befolkningen, men også anfægter regeringens egne bestræbelser på at opnå et stabilt omkostnings- og prisniveau.

FDM tager derfor afstand fra gennemførelsen af disse love — og skal samtidig på ny efterlyse en omlægning af hele motorbeskatningssystemet, som på grund af hyppige indgreb med kortsigtede finanspolitiske formål bliver stadig mere urimeligt og uhenigtsmæssigt.

Med venlig hilsen FDM

Bertil Andersen.

Underdirektør.

Bilag 3.

Finansministerens bemærkninger til bilag 2.

For registreringsafgiftens vedkommende skal man henvise til, at den foreslåede afgiftsforhøjelse er midlertidig.

For vægtafgiftens vedkommende bemær-

kes, at forhøjelsen alene vedrører person-
motorkøretøjer og varevogne, men ikke
hyrevogne, turistbiler og lastautomobiler.

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“.

Sammenslutningen må protestere imod, at resultaterne af et udvalgsarbejde som det foreliggende negligeres af regeringen, som det nu er tilfældet.

5. Dernæst finder vi anledning til at fremhæve, at det må indgå i folketingets overvejelser, hvorvidt det ud fra en mere langsigtet betragtning vil være hensigtsmæssigt, at Danmark som nyt medlem af EF gennemfører foranstaltninger, som forringer handelen over grænserne.

Skulle forslaget alligevel vinde tilslutning i folketinget, må vi indtrængende anmode om, at det i det mindste ændres på to punkter:

1. Biler, som er importeret eller som er på vej til Danmark i henhold til bindende aftale, bør kunne registreres uden afgiftshøjelser. Efter tidligere erfaringer vil det være praktisk muligt at imødekomme dette ønske, og det vil dog i nogen grad mindske importørernes tab.

2. Biler, som er solgt i dag med de i dag gældende afgiftssatser, bør ikke belægges med de højere afgifter. I modsat fald vil der være tale om lovgivning med tilbagevirkende kraft, og der vil opstå urimelige praktiske vanskeligheder i forbindelse med efterfølgende afgiftsbetaling, og i forbindelse med de køb, som vil blive krævet annulleret.

P. b. v.

E. Ebsen Petersen.

Til folketingets skatte- og afgiftsudvalg.

Underbilag til bilag 4.

Priskalkulation for lille personbil (VW 1300).

Importpris.....	9.358 kr.
Told.....	674 -
Omkostninger samt avance til importør og forhandler.....	3.168 -
Listepris.....	13.200 kr.
Moms.....	1.980 -
Afgiftspligtig værdi.....	15.180 kr.
Registreringsafgift.....	15.830 -
Pris, excl. leveringsomkostninger	<u>31.010 kr.</u>

Den samlede afgiftsbelastning (told, moms og registreringsafgift) udgør 18.484 kr., dvs. 60 pct. af forbrugerprisen.

Bilag 5.

DANMARKS AUTOMOBIL-FORHANDLER-FORENING

Den 8. maj 1974.

Vedrørende forslag om forhøjelse af registreringsafgift.

Det var et chok.

Ikke siden krigens tid og vel knap nok da, er den danske bilbranche blevet præsenteret for indgreb i næringsudøvelsen af en så indgribende karakter, som de indgreb, der er indeholdt i det fremsatte lovforslag.

Det kræver ikke yderligere argumentation, at der i *realiteten* er tale om et import- og salgsforbud for afgiftspligtige motorkøretøjer.

Selv om dette forbud ifølge lovens tekst kun skal gælde i ca. otte måneder, er dette tidsrum dog tilstrækkeligt langt til at medføre, at mange for ikke at sige hovedparten af branchens næringsudøvere vil blive udsat for økonomisk ruin. Dette kan vi udtale med sikkerhed på baggrund af de erfaringer, der er blevet indhøstet under oliekrisen i december-januar, hvor de samme konsekvenser ville være indtrådt, hvis salget ikke til alles glædelige overraskelse allerede i januar var kommet i gang igen, selv om de „røde tal“ i bøgerne endnu ikke har skiftet farve.

Det må vel påskønnes, at lovforslaget indeholder hjemmel for finansministeren til at være velvillig i henseende til afvikling af den allerede opnåede afgiftskredit — men hvad hjælper dog dette, når virksomheden af andre grunde mister eksistensmulighederne.

En virksomhed af den karakter, der her er tale om, forudsætter en løbende omsætning, der kun i kortere perioder kan afbrydes, hvis likviditeten og umiddelbart derefter solvensen skal kunne opretholdes.

Tjener det virkelig noget fornuftigt formål at være så rigoristisk.

Lad os pege på et par ting.

De store antal nye biler, der i indeværende år er skaffet til veje ud fra en købmandsmæssig rigtig betragtning om at tjene forbrugernes interesser og fri dem for kommende prisstigninger udefra, vil nu komme til at henstå usolgte på forhandlernes lagre.

Indkøbsprisen skal forrentes. Et lager blot på 1 mill. kr. medfører alene en renteudgift på et par hundrede tusinde kroner på årsbasis, hvis kredit i det hele taget kan opnås eller bevares i den udstrækning.

Forslaget, der vel bl. a. sigter mod tilvejebringelse af en forbedret betalingsbalance, kræver da ikke efter vor opfattelse, at de biler, der allerede er her i landet, skal blive stående på de lagre, hvor de er havnet. De skal jo ikke importeres fra og betales til udlandet endnu engang.

Hvorfor ikke, når indgreb skal til — og det er branchen på lige fod med andre erhvervsgrøner villige til at acceptere rimeligheden af — hvorfor da ikke sætte skæringsdagen for afgiftsforhøjelsernes ikrafttræden på et andet tidspunkt end lovforslagets „indregistreringsdato“.

Tillad dog, at de nuværende lagre bliver solgt på de gamle eller i hvert fald kun lidt ændrede vilkår og indskrænk de hårde restriktioner til de biler, der endnu ikke er hjemkøbt.

Det hjælper nemlig i denne forbindelse så lidt, at lovforslaget indeholder den undtagelsesbestemmelse, at afgiftsforhøjelsen ikke gælder for de køretøjer, der bevisligt er solgt på kontrakt inden den 8. maj, er undtaget.

Denne bestemmelse er *uden reelt indhold*. En kontrakt af den art, lovforslaget forestiller sig (lovens § 21), udformes først

umiddelbart forud for eller måske endda først *umiddelbart* efter registreringen. — Nye biler leveres jo i *indregistreret* stand, og den endelige „papierskrivning“ finder ganske naturligt først sted i tilslutning til indregistreringen.

Det, der går forud for en kontrakt, det, der parterne *imellem* er af afgørende betydning, er derimod slutsedlen, der oprettes i det øjeblik, der handles, det øjeblik, da køberen *forpligter* sig til at købe, og forhandleren *forpligter* sig til at levere.

Den undtagelse, der naturligvis under alle omstændigheder bør indføres i lovteksten, må derfor bygge på *slutsedlen* og tidspunktet

for dens oprettelse, og ikke på *kontrakt-tidspunktet*.

En sådan undtagelse vil folk i almindelighed og også branchens udøvere til nød kunne forstå, hvis et mere naturligt — og i forhold til importen langt tidligere tidspunkt ikke kan lægges til grund, jfr. foran.

Det, der nu er i færd med at ske, vil ikke alene som nævnt kunne medføre erhvervmæssig ruin for branchens udøvere, men vi mener, at de personlige lidelser, der følger i kølvandet ved sådanne indgreb, også bør tælle med. — De 40.000 personer, der er beskæftiget i branchen, må i denne forbindelse ikke glemmes.

Med venlig hilsen

Bjørn Caning.
formand.

Agdal.
direktør.

Til folketingets afgiftsudvalg.

Bilag 6.

Finansministerens bemærkninger til bilag 4 og 5.

De to organisationer protesterer mod den foreslåede forhøjelse af registreringsafgiften og henstiller, at der i hvert fald foretages omfattende ændringer i forslaget.

I det følgende omtales de væsentligste punkter i de to henvendelser:

1. Det anføres, at forslaget i realiteten betyder et import- og salgsforbud for afgiftspligtige køretøjer, og at dette vil medføre store tab for branchen.

Hertil skal bemærkes, at afgiftsforhøjelsen ifølge forslaget er midlertidig, og at der er åbnet adgang for finansministeren til at lempe betalingsvilkårene for branchens virksomheder i en periode indtil 6 måneder efter afgiftsforhøjelsens bortfald. Det vil næppe kunne undgås, at en foranstaltning, der tager sigte på en væsentlig begrænsning af importen og salget af personbiler og varevogne i det omhandlede tidsrum, må medføre en forringelse af branchens omsætning, men det må dog antages, at en del af omsætningsnedgangen indhentes efter udløbet af perioden.

2. Organisationerne — med tilslutning af Skandinavisk Motor Co. A/S — har endvidere rejst spørgsmål om at ændre forslaget, således at køretøjer i videre omfang end foreslået fritages for forhøjelsen. Der peges på flere muligheder:

a) Forslaget ændres således, at biler, som er importeret hertil landet, eller som er på vej hertil i henhold til bindende aftale, tillades registreret uden afgiftsforhøjelse.

Hertil bemærkes, at en sådan bestemmelse vil medføre en meget betydelig afsvækkelse af den tilsigtede virkning af lovforslaget, og at den vil medføre betydelige vanskeligheder for kontrollen med hensyn

til køretøjer, som endnu ikke var leveret her til landet.

b) Subsidiært ønskes, at alle køretøjer, som den 8. maj 1974 var solgt ved slutseddel og ikke som foreslået ved endelig kontrakt, fritages for forhøjelsen, idet anføres, at sådan kontrakt som regel udfærdiges umiddelbart i forbindelse med køretøjets levering, og at den egentlige handel er foregået på et tidligere tidspunkt ved udfærdigelse af slutseddel.

Hertil skal bemærkes, at medens den i lovens § 21 foreskrevne kontrakt indgår i toldvæsenets kontrolgrundlag for afgiftens rigtige beregning, har slutsedlen karakter af en ordreafgivelse, som begge parter under visse omstændigheder kan annullere, og som derfor er toldvæsenet uvedkommende.

Som forslaget er formuleret, vil det utvivlsomt medføre, at adskillige slutsedler vil blive annulleret, men man har ikke nærmere kendskab til antallet af oprettede slutsedler og kan derfor ikke udtale sig om de indtægtsmæssige konsekvenser af en regel, hvorefter slutsedlerne lægges til grund i den omhandlede henseende.

3. I samråd med finansministeren blev der endvidere i udvalget rejst spørgsmål om, hvorvidt man som en mellemløsning kunne komme frem til en ordning, hvorefter de hos automobilforhandlerne beroende lagre kunne fritages for forhøjelsen, som herefter alene skulle omfatte den del af lagrene, som fandtes hos importørerne.

Idet henvises til, at adskillige virksomheder — herunder nogle af branchens største — både er importører og detailforhandlere, må spørgsmålet besvares benægtende.

Bilag 7.

GENERAL MOTORS INTERNATIONAL A/S

Den 8. maj 1974.

Vedrørende lovforslag nr. 169 til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m. v.

Vi skal herved tillade os at protestere på det kraftigste mod det fremsatte forslag om midlertidig afgiftsforhøjelse på 50 pct. for person- og vareautomobiler, idet en sådan forhøjelse vil betyde, at salget af nye automobiler af disse kategorier vil praktisk talt standse, grundet afgiftens midlertidige karakter. Vi henstiller derfor, at dette lovforslag ikke gennemføres.

For vor samlefabrik, som er den eneste i Danmark, er forslaget katastrofalt, idet en total lukning kan blive nødvendig, da vi ikke i øjeblikket har mulighed for at forøge vor eksport.

Vi er netop i færd med på længere sigt at oparbejde en forøget eksportproduktion og dermed øge beskæftigelse og valutaindtjening.

Hvis vi tvinges til at stoppe vor produktion som en følge af yderligere vanskeligheder for vor i forvejen hårdt ramte branche, er det meget tvivlsomt, om det vil være muligt for vort selskab at kunne genantage den dygtige og erfarne arbejdsstyrke på ca. 1.200 medarbejdere, som har mange års anciennitet hos os, og som skulle danne grundstammen i vor forøgede medarbejderstab på ca. 2.500 ansatte i forbindelse med den planlagte, fremtidige større eksport.

Subsidiært henstiller vi, at formuleringen af lovforslaget ændres, således at dansk-samlede person- og vareautomobiler fritages for den foreslåede afgiftsforhøjelse, og at folketinget derved tilgodeser beskæftigelse af et stort antal specielt uddannede medarbejdere til sikring af fremtidig eksport.

Med venlig hilsen
 General Motors International A/S
J. Foxdal. *B. Diemer.*
 medlemmer af bestyrelsen.

Til folketingets skatte- og afgiftsudvalg.

Bilag 8.

Finansministerens bemærkninger til bilag 7.

Selskabet protesterer mod den foreslåede forhøjelse af registreringsafgiften af motor-køretøjer, idet der peges på, at forslaget kan bevirke, at selskabets samlefabrik må lukke.

Selskabet henstiller som en subsidiær løsning, at forslaget ændres, således at dansk-samlede person- og varebiler fritages for afgiftsforhøjelsen.

Man skal hertil bemærke, at den foreslåede afgiftsforhøjelse er midlertidig, og at en afgiftsmæssig forskelsbehandling mellem importerede og her i landet samlede automobiler ville være i strid med EF-bestemmelserne.

Bilag 9.TOBAKSARBEJDERFORBUNDET I DANMARK
OG TOBAKSARBEJDERNES ARBEJDSLØSHEDSKASSE

Den 9. maj 1974.

Vedrørende I:

Tobaksarbejderforbundet beklager, at der igen ligger forslag om forhøjelse af afgifterne på tobaksvarer.

Det er ikke rimeligt, at afgifterne sættes op i en sådan højde, at fremstillingsprisen er en brøkdel af prisen på varen.

Vi henstiller, at man udtager tobakken af afgiftsbuketten.

Med venlig hilsen

p. f. v.

Ella Jensen.

Til formanden for skatte- og afgiftsudvalget.

Bilag 10.

Finansministerens bemærkninger til bilag 9.

For så vidt angår forhøjelsen af cigaret-afgiften kan det oplyses, at hverken detail-prisen eller afgiften på cigaretter har fulgt med den almindelige prisudvikling. Såfremt forslaget om en forhøjelse af cigaretprisen med 2 øre/stk. bliver gennemført, vil prisen på en pakke cigaretter være steget med i alt 23 pct. siden 1967, cigaretafgiften vil være steget med 18 pct. siden 1967, medens for-

brugerprisindekset i samme periode er steget med 56 pct.

Forhøjelsen af afgiften på fintskåret tobak har til hensigt at standse den stigende hjemmerulning af cigaretter. Denne hjemmerulning er til skade for cigaretsalget og dermed også til skade for beskæftigelsen i branchen.

Bilag II.

NORDISK TOBAKS KOMPAGNI A/S

Den 9. maj 1974.

Cigarethylstre og cigarettepapir.

Såfremt loven om ændring af afgiften på ovennævnte varer fra den nuværende afgift på 10 øre til 1 øre skulle blive gennemført, vil det være særdeles påkrævet, at der bliver

adgang til godtgørelse for differencen mellem den nye og den gamle afgift på de på lager værende varer.

Med venlig hilsen
Nordisk Tobaks Kompagni A/S
Knud Rasmussen.
adm. direktør.

Til skatte- og afgiftsudvalget.

Bilag 12.**Finansministerens bemærkninger til bilag 11.**

Der er efter de gældende bestemmelser adgang for de anmeldte virksomheder til at få godtgjort stempelmærker vedrørende tobaksbeskatningen, når disse mærker indsendes fra en sådan virksomhed til toldvæsenet.

Nordisk Tobaks Kompagni A/S vil således kunne få godtgjort differencen mellem gammel og ny afgift.

Bilag 13.**BOLIGSELSKABERNES LANDSFORENING**

Den 9. maj 1974.

Vedrørende IV:

I forbindelse med udvalgets behandling af forslaget om midlertidige afgifter på „hårde hvidevarer“ ønsker Landsforeningen at påpege, at en sådan afgift vil virke helt urimeligt i tilfælde, hvor anskaffelsen ikke kan udsættes.

Dette gælder:

- a) Nye boliger, der færdiggøres i den resterende del af året.
- b) Ældre boliger, hvor man på grund af skift i energikilde er nødt til at anskaffe f. eks. komfurer (overgang fra gas til el). Vi anmoder derfor om, at der indsættes en dispensationsmulighed for sådanne tilfælde.

Med venlig hilsen
Niels Salicath.

Til folketingets skatte- og afgiftsudvalg.

Bilag 14.**Finansministerens bemærkninger til bilag 13.**

En dispensationsadgang vil — selv om den begrænses til kun at omfatte de nævnte tilfælde — give anledning til administrative vanskeligheder, idet det kan forudses, at dispensationsadgangen vil blive søgt anvendt af private husholdninger i et anseeligt antal tilfælde. Hertil kommer, at det formentlig kan blive vanskeligt at begrænse dispensationerne til de nævnte tilfælde. Det

vil formentlig være vanskeligt for folk at forstå, at de ikke med en tilsvarende begrundelse kan blive fritaget for at betale afgift f. eks. i tilfælde, hvor en afgiftspligtig vare må erstattes med en ny på grund af brand, slitage m. v.

Man mener herefter ikke, at den ønskede dispensationsadgang bør tilvejebringes.

Bilag 15.

MOTORUDVALGET FOR INVALIDEREDE

Vedrørende II og III:

ansøger om, at personer, der efter hidtidige regler kan opnå fritagelse for vægtafgift samt hel eller delvis fritagelse for registreringsafgift inden for nærmere fastsatte rammer, fritages for forhøjelsen af registreringsafgiften og vægtafgiften, således at deres situation ikke forandres som følge af de forbrugsbegrænsende afgifter.

Pr. 8. maj 1974 gældende regler for hjælp til invaliderede til anskaffelse af motor-køretøj:

A. Fritagelse for betaling af

- | | |
|-----------------------------------|------------|
| 1. Registreringsafgift indtil.... | 16.000 kr. |
| Med automatic indtil..... | 19.100 - |
| 2. Årlig skat (vægtafgift) | |
| 3. Importtold | |

4. Gebyrer for syn, nummerplader og køreprøve.

B. Lån til køb af bil.

- | | |
|---|------------|
| 1. Til erhvervsmæssigt formål indtil..... | 15.300 kr. |
| 2. Til „hjælpemiddelbil“ indtil. | 12.400 - |

C. Tilskud.

- | | |
|--|-----------|
| 1. Til betaling af invalideaggregat og nødvendige ændringer, hele beløbet. | |
| 2. Til automatisk transmission, maks..... | 2.000 kr. |
| 3. Til køreskoleundervisning (erhvervsmæssigt betinget). | |

Til folketingets skatte- og afgiftsudvalg.

Bilag 16.

Finansministerens bemærkninger til bilag 15.

Man skal hertil bemærke, at finansministeren i registreringsafgiftsloven er bemyndiget til efter forhandling med socialministeren at fastsætte regler for hel eller delvis godtgørelse af afgiften af motorkøretøjer, | der erhverves til brug for invaliderede. Efter de hidtidige regler vil invalide også blive fritaget for afgiftsforhøjelsen. Ifølge vægtafgiftsloven fritages køretøjerne samtidig for vægtafgift.

Bilag 17.

DANMARKS AUTOMOBIL-FORHANDLER-FORENING

Den 9. maj 1974.

Vedrørende forslag til ændring af vægtafgiftsloven.

Glem ikke at rationalisere.

I forbindelse med det nu fremsatte kriselovs-forslag tillader vi os at anmode om, at *det ikke i farten glemmes*, at de danske automobilforhandlere i årenes løb gentagne gange har henledt opmærksomheden på, at vægtafgiftsloven er en af de mest administrationskrævende afgiftslove, der kendes.

Vi har i tilslutning hertil altid haft den opfattelse, at *eventuelle* løbende bilbrugsafgifter bør hvile på drivstoffet. Her er kontrollen og administrationen centraliseret og uden besvær.

Så længe vægtafgiften opretholdes, og specielt efter en eventuel forhøjelse af afgiften, må de urimeligheder og det særlige besvær, der følger med selve administrationen af denne lov i hvert fald fjernes i størst mulig udstrækning.

I den forbindelse tillader vi os at henvise til vort brev af 8. februar 1974 til finansministeren. Kopi heraf vedlægges.*)

Det *centrale* i nævnte henvendelse til finansministeren er gennemførelsen af en af branchen administreret refusionsordning, der bevirker, at en bilejer kun skal betale vægtafgift for *nøjagtig* den tid, i hvilken han er ejer af køretøjet, og ikke *længere*, at der derefter ikke betales vægtafgift af den brugte bil, så længe den står ubrugt på lager hos forhandleren, og at den næste ejer betaler afgift fra og med den første dag, den er indregistreret til ham, hverken mere eller mindre.

Gennemførelsen af en sådan ordning bliver endnu mere påtrængende i tilfælde af en afgiftsforhøjelse.

*) Se underbilag til nærværende bilag.

Med venlig hilsen

Bjørn Caning.
formand.

Agdal.
direktør.

Til folketingets afgiftsudvalg.

Underbilag til bilag 17.

DANMARKS AUTOMOBIL-FORHANDLER-FORENING

Den 8. februar 1974.

Vedrørende vægtafgift af motorkøretøjer.

Den 27. juni 1969 rettede partiet venstres daværende trafikpolitiske ordfører, Gustav Holmberg, følgende spørgsmål til finansministeren:

„Vil ministeren ændre forfaldsdatoerne for vægtafgift af motorkøretøjer, så opkrævningerne kan udsendes i rimelig tid inden, og forfaldsdatoen bringes nærmere sidste rettidige betalingsdag, eventuelt falde sammen med denne?“

Som motivering fremførtes de praktiske besværligheder og uklarheder, som den uheldige tidfølge forfaldsdag/opkrævning/betalingsfrist indebar for sælgere, forhandlere og købere af automobiler.

En ordning, hvorefter indbetalingskortene — der jo dækker en halvårsperiode eller, for lastbilernes vedkommende, en kvartalsperiode — er publikum i hænde før forfaldsdato, ansås desværre for uigennemførlig, idet følgen ville blive, at opkrævningen i visse tilfælde ville blive sendt til personer, der før forfaldstiden har afhændet deres køretøj, mens omvendt personer, der i perioden op til forfaldsdatoen har købt og fået registreret et brugt køretøj, slet ikke ville modtage noget indbetalingskort.

Selv om der siden rent faktisk er sket en tidsmæssig forkortelse af ekspeditionsproceduren omkring opkrævningen, er grundskavanken dog ikke bragt ud af verden, og de besværlige tilstande, som venstres trafikpolitiske ordfører i sin tid kritiserede, hersker faktisk stadig. Såvel branchens udøvere som forbrugerne generes fremdeles og i stigende grad af de uhensigtsmæssige og irrationelle bestemmelser omkring vægtafgiftens opkrævning.

I brev af 1. marts 1972 til den daværende finansminister fremsatte Danmarks Auto-

mobil-Forhandler-Forening et nyt forslag til en ordning, som uden at have de nævnte virkninger, der opstår ved udsendelse af opkrævninger før forfaldstid, dog måtte forventes at kunne forbedre forholdene ganske væsentligt.

Forslaget gik i korte træk ud på, at indregistrering af et brugt køretøj altid skulle indlede en *ny* afgiftsperiode, således at der i så henseende ikke blev forskel mellem nye og brugte køretøjer. Som en konsekvens heraf skulle der med datoen for afmelding som grundlag finde en tilbagebetaling sted af den „ubrugte“ del af den forud for afmelding liggende vægtafgiftsperiode.

I skrivelse fra finansministeren af 4. juli 1972 til foreningen blev der givet udtryk for, at der var foretaget en undersøgelse af mulighederne for at etablere en ordning som den skitserede, men at omkostningerne havde vist sig at være så betydelige, at selv denne begrænsede reform ikke kunne gennemføres. Det nævnte svar blev af os forstået på den måde, at der ikke var principielle indvendinger mod forslaget, men at det udelukkende var økonomien, der var i vejen.

Da automobilbranchen imidlertid i de herefter forløbne halvandet år har mødt stadig stigende vanskeligheder med og kritik af det nuværende opkrævningsystem, skal vi tillade os at fremsætte et helt nyt forslag, der ikke nødvendigvis er ensbetydende med væsentligt forhøjede omkostninger for det offentlige.

Først skal vi dog for god ordens skyld nærmere endnu en gang påpege, hvori vanskelighederne består.

Udgangspunktet i handelen med brugte biler, for så vidt angår vægtafgiften, er den

kutyme, at „brugte biler sælges med forfalden vægtafgift betalt“. Denne kutyme er bedst i overensstemmelse med lovens regel om, at det er den på afgiftens forfaldstid indregistrerede ejer, der hæfter for afgiften. Kutymen — hvor naturlig den end måtte være i forhold til lovens regel — er imidlertid årsag til utallige uoverensstemmelser mellem forbrugere og automobilforhandlere.

I det typiske tilfælde, hvor en ny bil erhverves mod, at en brugt bil gives i bytte, må forbrugeren straks påbegynde betaling af vægtafgiften for det nye køretøjs vedkommende uden at få refusion for den resterende afgiftsperiode, for så vidt angår byttebilen, der afleveres. I de tilfælde, hvor ibyttegivingen af en brugt bil finder sted i tiden lige efter en forfaldsdag, men før opkrævning er udsendt, må forbrugeren med andre ord endog affinde sig med at modtage opkrævning på og betale vægtafgift for to biler, selv om han reelt ikke på noget tidspunkt ejer mere end én bil. Dette system opfattes hyppigt af forbrugerne som et snedigt trick fra forhandlernes side, uanset at resultatet ville være det samme, hvis den brugte bil ikke var givet i bytte, men f. eks. afmeldt eller solgt til anden side.

Set med automobilforhandlerens øjne skaber systemet et problem af en anden art: I tider med forsinkede leveringer fra automobilfabrikkerne, som man i udstrakt grad oplevede det i 1973, kan der ofte hengå en lang periode fra kundens underskrift af slutseddel, til den nye bil afleveres. Den brugte bil, som skal indbyttes, benyttes normalt i denne periode af kunden. Når afleveringstidspunktet oprinder, er en ny vægtafgift på byttevognen måske forfalden. Kunden fastholder, at han vel ved slutsedlens oprettelse har forpligtet sig til at betale forfalden vægtafgift, men naturligvis kun den vægtafgift, der var forfalden i salgsøjeblikket (slutsdeldtidspunktet). Forhandleren mener omvendt, at kunden yderligere må betale for den efter handelstidspunktet forfaldne afgift, jfr. lovens bestemmelse om, at vægtafgiften påhviler den, i hvis navn køretøjet på forfaldstidspunktet var indregistreret. Den sidst beskrevne situation er vel knap så alvorlig som den første, idet parterne har mulighed for at afgøre spørgsmålet på forhånd ved særaftale i slutsedlen.

Vort nye forslag til en nyordning, som vil kunne fjerne alle disse og andre urimeligheder, går i sit grundprincip ud på det samme som det i 1972 fremsatte forslag, nemlig at alle biler, *ikke alene de nye, men også de brugte, påbegynder en ny vægtafgiftsperiode, når de registreres, dvs. for brugte bilers vedkommende genindregistreres efter afmelding*. Køberen af den brugte bil vil således komme til at betale afgift fra og med den dag, da han får rådighed over bilen, og det vil enhver, og også han, finde ganske naturligt.

I tilslutning hertil går forslaget videre ud på, at *vægtafgiftspligten for den tidligere ejer bortfalder fra og med det øjeblik, hvor det brugte køretøj afmeldes* (sådan afmelding finder i reglen sted, når et brugt automobil leveres til forhandleren). Der skal altså finde en refusion sted til den tidligere registrerede ejer af „ikke udnyttet vægtafgift“. Ved hjælp af vægtafgiftskvitteringen sammenholdt med afmeldingskvitteringen vil det være let at dokumentere, hvor stor en del af vægtafgiftsperioden der er „udnyttet“.

Det var omkostningerne i forbindelse med administrationen af denne tilbagebetaling, der for den tidligere finansminister stillede sig hindrende i vejen for den ønskede rationalisering.

Såfremt ministeren måtte have betænkeligheder af samme art som den tidligere minister, kan vi — og det er det nye — foreslå en ordning, hvorefter de hos toldvæsenet registrerede automobilforhandlere mod et mindre gebyr, der kan udredes af refusionsbeløbene, og således ikke belaste statskassen, påtager sig at udbetale (udlægge) den „ikke udnyttede vægtafgift“ til forbrugerne (tidligere ejere af køretøjerne) for derefter periodevis at indsende samlede opgørelser til statskassen, hvis administration vil indskrænke sig til samlede udbetalinger på bestemte, forudfastsatte tidspunkter. Denne tilbagebetaling fra statskassens side vil endda kunne yderligere forenkles, hvis den sammenkøbles med de afregninger, de registrerede forhandlere alligevel hver måned skal foretage over for toldvæsenet til berigtigelse af registreringsafgift.

Gennemførelse af en ordning som den skitserede, hvorefter samtlige landets bilere — såvel købere af nye biler som købere

af brugte biler — betaler vægtafgift fra den dag, køretøjet registreres, og til den dag, køretøjet afmeldes — hverken mere eller mindre — og *hvorefter* der slet ikke betales vægtafgift i de perioder, hvor køretøjerne står på lager hos automobilforhandlerne i afmeldt stand, således at såvel forbrugere

som automobilbranchen derved befries for en række problemer og uretfærdigheder, må efter vor opfattelse i allerhøjeste grad være en overvejelse værd.

Kopi af nærværende brev er sendt til justitsministeren.

Bjørn Caning
formand.

Med venlig hilsen

T. Aqdal
adm. direktør.

Til finansministeren.

Bilag 18.**Finansministerens bemærkninger til bilag 17.**

Det er den 15. februar 1974 meddelt foreningen, at foreningens forslag er til en udtalelse i Centralregisteret for motorkøretøjer, og at sagen vil blive taget op til behandling, så snart svaret foreligger.

Bilag 19.

INDUSTRIRÅDET

Den 9. maj 1974.

Vedrørende forslag til lov om ændring af lov om forbrugsbegrænsende foranstaltninger. (Lovforslag nr. 171).

Industrirådet ønsker herved over for udvalget at give udtryk for følgende synspunkter, som Rådet tillægger det afgørende vægt at gøre udvalget bekendt med:

Industrirådet forstår særdeles vel baggrunden for og formålet med de samfundsøkonomiske bestræbelser, der har motiveret lovforslaget.

Imidlertid ønsker Industrirådet at påpege, at de foreslåede midlertidige afgiftsforhøjelser kan få utilsigtede og for landet uønskede virkninger ved at slå grunden bort under de virksomheder, der i særlig grad rammes af de midlertidige afgifter.

Disse virkninger kan i korthed opregnes som følger:

1. Et næsten totalt salgsstop for en 6-8 måneders periode vil fremtvinge en produktionsnedsættelse med den virkning, at det danske hjemmemarked pr. 1. januar 1975 vil glide over på importvarer.

2. Selv om det må forventes, at salgsstoppet frem til 1. januar 1975 vil blive efterfulgt af et ekstraordinært stort salg efter denne dato, omend dette salg vil blive modificeret af den almindeligt efterspørgselsbegrænsende lovgivning, vil virksomhederne

af likviditetsmæssige grunde være ude af stand til at forberede sig på en sådan salgsopretning gennem opretholdelsen af en nogenlunde jævn produktionsrytme i den mellemliggende periode. De herskende lånelofter vil stille sig hindrende i vejen herfor. 3. Tilsvarende vil de stramme og dyre lånevilkår svække virksomhedernes muligheder for i størst muligt omfang at finde omgående og lønnende afsætning for en forøget eksport.

Industrirådet skal — i det omfang afgiftsforslagene opretholdes — på denne alvorlige baggrund indstille til udvalgets og folketingets overvejelse, at der træffes særlige foranstaltninger i forhold til de særligt ramte virksomheder med sigte på, at der sikres virksomhederne likviditetsmæssige muligheder for at opretholde produktionsrytmen og dermed opbygge færdigproducerede lagre, ligesom Industrirådet skal henstille, at der i tilslutning til eksportkreditgarantiordningen etableres udvidede betingelser for, at virksomhederne får mulighed for på kreditmæssigt konkurrencedygtigt grundlag at tvinge så stor en del af deres omsætning som muligt ud til eksport.

Ove Munch.

Til folketingets skatte- og afgiftsudvalg.

Bilag 20.

FINANSMINISTERIET

Den 8. maj 1974.

Øversigt over regeringens spareforslag.

I nedenstående punkter er sammenfattet regeringens forslag til besparelser på budgettet for 1975-76 og følgende finansår. Der er tale om oplæg som grundlag for forhandling.

1. Begrænsning af den planlagte bygge- og anlægsvirksomhed.

Statens udlån, tilskud og andre udgifter til byggeri og anlæg m. v. begrænses i forhold til budgetoverslagene med følgende beløb:

1975-76	800 mill. kr.
1976-77	750 - -
1977-78	750 - -

2. Generel begrænsning af de rammebelagte udgifter bortset fra forsvarsministeriet og fra bygge- og anlægsvirksomhed.

I lighed med tidligere år gennemføres en generel begrænsning af rammebelagte udgifter i 1975-76 med 3,4 pct. i forhold til budgetoverslagene. Det forudsættes, at besparelserne videreføres i de to efterfølgende finansår.

1975-76	550 mill. kr.
1976-77	600 - -
1977-78	710 - -

3. Begrænsning af reservebeløbene.

Der foreslås foretaget stærke begrænsninger af samtlige reservebeløb i de næste tre finansår, således som beløbene er anført i budgetredegørelsen af november 1973. Nedsættelsen af reserverne foreslås som følger:

Mill. kr.	1975-76	1976-77	1977-78
TB-reserven	100	175	250
Lovreserve	570	1.060	1.470
I alt	670	1.235	1.720

4. Udsættelse af udbetalinger fra den sociale pensionsfond.

Det foreslås, at den planlagte påbegyndelse af udbetalinger fra den sociale pensionsfond udsættes i fem år. Beslutningen vil i givet fald få virkning fra finansåret 1976-77.

1975-76	0 mill. kr.
1976-77	760 - -
1977-78	760 - -

5. Omlægning og beskatning af børnetilskud.

De nuværende regler for udbetaling af børnetilskud opretholdes stort set uændret, men børnetilskud gøres til skattepligtig indkomst. Derved opnås en socialt hensigtsmæssig indkomstgraduering af tilskuddet. Endvidere foreslås, at almindelige børnetilskud til 16-17-årige helt bortfalder, og at beløbet sammen med de nuværende udgifter til stipendier til 16-18-årige (155 mill. kr.) delvis anvendes til en egentlig ungdomsydelse, der forvaltes af kommunerne.

Regeringen er villig til også at drøfte andre måder, hvorpå den nuværende ordning vedrørende børnetilskud kan omlægges, men mener, at man generelt bør sigte mod at opnå nettobesparelser på dette punkt på

1975-76	1.200 mill. kr.
1976-77	1.200 - -
1977-78	1.200 - -

6. Omlægning af studiestøtteordningerne.

Efter regeringens opfattelse bør studiestøtten omlægges således, at vægten gradvis forskydes fra stipendier til lån. Endvidere vil det være ønskværdigt, at statsfinanserne aflastes for en betydelig del af lånebeløbet. Det foreslås derfor, at der ud over en omlægning af støtten foretages en omlægning fra statslån til statsgaranterede lån. Rege-

ringen er indstillet på i den sammenhæng at udarbejde forslag til en særlig rentesikringsordning for statsgaranterede lån, således at der lægges loft over de rentebyrder, de studerende kan pådrage sig ved optagelse af lån af en bestemt størrelse. Besparelsen skønnes at blive

1975-76	300 mill. kr.
1976-77	320 - -
1977-78	325 - -

7. Adgangsbegrænsning, studieeffektivisering m. v.

Der indføres adgangsbegrænsning ved de videregående uddannelser fra undervisningsåret 1975. Det bør endvidere undersøges, om man fra samme tidspunkt kan overgå til semesterinddelinger, som gør det muligt at anvende undervisningslokalerne hele året (trimesester- eller firesemesterordninger)

1975-76	0 mill. kr.
1976-77	150 - -
1977-78	250 - -

8. Ny betalingsordning for indlæggelser på Rigshospitalet.

Der indføres betaling for indlæggelse af patienter på Rigshospitalet i København. Betalingen udredes af amter og kommuner. Herved opnås en ligestilling i forhold til andre undervisningshospitalet i landet.

1975-76	150 mill. kr.
1976-77	150 - -
1977-78	150 - -

9. Gebyr for lægekonsultationer m. v.

I lighed med Sverige foreslås indført et særligt gebyr for alle lægekonsultationer m. v. Gebyret foreslås sat til 15 kr. For det offentlige vedkommende vil der dels ske en nedgang i sygesikringsudgifterne, idet gebyret modregnes i refusionerne til lægerne, og dels en nedgang i sygesikringsudgifterne, fordi man med baggrund i udenlandske erfaringer må antage, at antallet af konsultationer vil gå ned.

1975-76	450 mill. kr.
1976-77	450 - -
1977-78	450 - -

10. Betalingsregler for fritidsundervisning, biblioteksbenyttelse m. v.

Betalingsreglerne for fritidsundervisning ændres således, at deltagerbetalingen for mere lyst- og hobbybetonede arrangementer sættes til 1/3 af udgifterne. Det foreslås endvidere, at kommunerne får adgang til at indføre en særlig lånerafgift inden for biblioteksområdet med særligt henblik på at begrænse biblioteksudgifter uden for rammerne af de egentlige udgifter til bogudlån. En særlig årsafgift på boglån kan dog også overvejes.

Socialministeriets ungdomsklubber overføres til undervisningsministeriet, og undervisningsministeriets almindelige tilskudsregler indføres.

1975-76	30 mill. kr.
1976-77	30 - -
1977-78	30 - -

11. Frivillig udsættelse af pensionstidspunkt for enke- og folkepensionister.

Der åbnes adgang for enke- og folkepensionister til at udskyde tidspunktet for pensionsalderens indtræden. Til gengæld ydes til dem, der udsætter pensionstidspunktet, et særligt ventetillæg. Under forudsætning af at f. eks. hver 10. folkepensionist og enkepensionist vælger at udskyde pensionstidspunktet i tre år, vil besparelsen udgøre ca.

1975-76	65 mill. kr.
1976-77	130 - -
1977-78	195 - -

12. Ophævelse af mejeritilskuddet.

Det foreslås, at det såkaldte mejeritilskud, der indførtes i 1973, ophæves.

1975-76	400 mill. kr.
1976-77	400 - -
1977-78	400 - -

13. Undervisningsministeriets reserver.

Undervisningsministeriets særlige reservekonto på finansloven bortfalder fra og med 1975-76. Ministeriet må i lighed med andre ministerier søge om tillægsbevillinger fra tillægsbevillingsreserven. Herved vil ministeriets ansøgninger indgå i den almindelige prioritering.

Bilag til bet. o. lovf. vedr. visse forbrugsafgifter m. m.

1975-76.....	25 mill. kr.
1976-77.....	25 - -
1977-78.....	25 - -

14. *Væksttempoet for Danmarks bistand til udviklingslandene ændres.*

Det foreslås, at der også i de kommende år sker en begrænsning af væksten i den danske bistand til udviklingslandene.

1975-76.....	90 mill. kr.
1976-77.....	100 - -
1977-78.....	115 - -

15. *Ændringer i normeringer m. v.*

Der gennemføres med virkning fra finansåret 1975-76 en ændring af normeringer og personalestørrelser inden for institutioner i sundheds- og socialektoren. Endvidere tages klassekvotienter og holdstørrelser m. v. inden for undervisningssektoren op til ny-

vurdering. Formålet med disse bestræbelser bør være at fjerne overflødige funktioner og at opnå mærkbare produktivitetsforbedringer inden for disse sektorer, således at den forventede vækst i antallet af offentligt ansatte på disse områder med 18.000 pr. år kan reduceres med mindst en tredjedel. Ansættelsesstoppet afløses af nye personalelofter i den statslige sektor, og der indføres personalelofter i kommunernes og amternes administrative afsnit. Der sigtes mod besparelser på mindst

1975-76.....	350 mill. kr.
1976-77.....	700 - -
1977-78.....	1.050 - -

Samlede konkrete besparelsesforslag:

1975-76.....	5.080 mill. kr.
1976-77.....	7.000 - -
1977-78.....	8.130 - -

Bilag 21.

FORENINGEN AF FABRIKANTER OG IMPORTØRER AF ELEKTRISKE HUSHOLDNINGSAPPARATER

Den 9. maj 1974.

Vedrørende afgifter på hårde hvidevarer.

Under henvisning til det af finansministeren den 8. maj 1974 fremsatte forslag til lov om ændring af lov om forbrugsbegrænsende foranstaltninger tillader Foreningen af Fabrikanter og Importører af Elektriske Husholdningsapparater, F.E.H.A., sig herved at protestere mod de i nævnte lovforslag indeholdte afgifter på hårde hvidevarer.

Det kan ikke forventes, at fabriktionsvirksomhederne umiddelbart kan kompensere for svigtende hjemmemarkedssalg gennem øget eksport. Nødvendige produktionsindskrænkninger kan derfor føre til afskedigelse af medarbejdere og eventuelt lukning af virksomheder. Risikoen for arbejdsløshed understreges yderligere af, at en svigtende afsætning vil kunne medføre personaleindskrænkninger i stort set alle funktioner hos såvel fabrikant- som importørvirksomheder.

Den normale dispositionstid for importørvirksomheder kan nødvendiggøre, at disse tvinges til at hjemtage varer, som må placeres på lager i længere tid. Både indkøb og lageromkostninger vil under de givne omstændigheder være en urimelig hård økonomisk belastning for de pågældende virksomheder.

På samme måde kan fabrikantvirksomheder blive påført øgede omkostninger i forbindelse med forpligtelse til at hjemtage materialer fra underleverandører.

Den forventet stærkt nedsatte aktivitet i fabrikant- og importørledet vil skabe følgevirkninger i erhvervsgræne, der arbejder for og med hvidevarebranchen, således f. eks. spedition, transport, reklame m. v.

Uklarheden omkring det endelige indhold af den eventuelt vedtagne lov og ikke mindst med hensyn til dennes ikrafttrædelsestidspunkt vil gøre det særdeles vanskeligt for virksomhedernes ledelse at tage ansvaret for de administrative fejltagelser, der kan forekomme i forbindelse med den aktuelle afsætning. Dette forhold bliver ikke mindre udtalt i virksomheder, der baserer deres administrative rutiner på anvendelsen af edb-udstyr.

Det er således foreningens opfattelse, at indførelsen af de omhandlede afgifter vil medføre højst uheldige konsekvenser af økonomisk og beskæftigelsesmæssig karakter, hvorfor man må tage afstand fra gennemførelsen af det forelagte lovforslag.

Med venlig hilsen
F.E.H.A.

Frode W. Borg
formand.

E. Lauritzen
sekr.

Bilag 22.**Finansministerens bemærkninger til bilag 21.**

Man har ingen kommentarer til det af foreningen anførte.

Bilag 23.

DANMARKS ISENKRÆMMERFORENING

Den 13. maj 1974.

Vedrørende forslag til ændring af lov om forbrugsbegrænsende foranstaltninger.

Det er Danmarks Isenkræmmerforenings opfattelse, at der i den nuværende situation kan være en rimelighed i det såkaldte valutaværn.

Danmarks Isenkræmmerforenings medlemmer distribuerer de varer, der er anført i lovforslag nr. 171, § 1, stk. 5-13. De af vore medlemmer, der lever af salget af disse varer, fordi de har specialiseret sig, vil for de mindre kapitalstærkes vedkommende risikere *lukning af butikkerne*. For at dette ikke skal ske og for at gøre loven lettere at administrere, foreslår vi, at de mindre el- og gasartikler udgår af lovforslaget, således at kun de deciderede *hårde hvidevarer* fastholdes, dvs.

- pkt. 6. Vaskemaskiner, tørremaskiner, centrifuger og tørreskabe samt presse- og strygemaskiner,
- pkt. 7. Opvaskemaskiner,
- pkt. 8. Køleskabe og kølebokse, fryseskabe og frysebokse,
- pkt. 9. El- og gaskomfurer.

Herefter skulle følgende småvarer *udgå*:

- pkt. 5. Støvsugere,
- pkt. 9, anden del,

Grill, stege- og bageovne til el- og gas, elektriske koge- og stegeapparater og gasapparater,

- pkt. 10. Elektriske røre-, piske-, hakke-, skære-, snitte-, formalings-, presse- og skrællemaskiner samt *tilbehør* til sådanne maskiner,
- pkt. 11. Elektriske ventilatorer, emhætter med elektriske ventilatorer,
- pkt. 12. Elektriske hårtørre- og håkrølleapparater samt curlers,
- pkt. 13. Elektriske barbermaskiner.

Principielt mener vi, at alle varer i lovforslaget først burde pålægges afgiften ved *toldbehandling efter 7. maj d. å*. De danske fabrikker skulle pr. samme dato have pålagt en tilsvarende, dvs. højere afgift ved toldbehandling af komponenter/råvarer til produktionen af hårde hvidevarer.

Vedrørende afvikling pr. 31. december 1974 tillader vi os at påpege, at forslaget § 6 ikke indeholder retningslinjer for opgørelse af varelagre i butikkerne pr. 31. december. Det vil være af stor værdi for vore medlemmer, om vi allerede nu kan få klare retningslinjer vedrørende tilbagebetaling af afgifter på lagervarer pr. denne dato.

Med venlig hilsen
Danmarks Isenkræmmerforening
Torben Grue
adm. direktør.

Til folketingets udvalg for skatter og afgifter.

Bilag 24.

PEUGEOT

K. W. BRUUN & CO. A/S

Den 13. maj 1974.

**Vedrørende forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift
for motorkøretøjer m. v.**

Straks da ovennævnte lovforslag forelå, rettede vi telefonisk henvendelse til Peugeot-fabrikkerne og anmodede dem om at stille vore ordrer for maj og juni i bero.

Peugeot-fabrikkerne svarede, at de af os afgivne ordrer måtte fastholdes som bindende.

Det drejer sig om følgende ordrer:

For maj produktion.....	341	vogne
for juni produktion.....	340	—
I alt.....	<u>681</u>	<u>vogne</u>

Heraf er pr. 7. maj d. å. ca. 125 vogne allerede afsendt.

Såfremt lovforslaget måtte blive vedtaget, anmoder vi indtrængende om, at de ovennævnte 681 vogne kan registreres efter de hidtil gældende beskatningsregler, der dannede baggrund for ordrens afgivelse. Vort selskab vil ellers komme i en særdeles vanskelig situation.

Vi må se i øjnene, at salget med de enorme prisstigninger, som lovforslaget vil indebære, vil gå totalt i stå, således at vi ikke vil være i stand til at opfylde vore forpligtelser, betalings- og beskæftigelsesmæssigt.

Vi har ingen mulighed for at få fabrikken til at omdirigere disse vogne til andre lande, idet vognenes specifikationer er specielle for Danmark og afviger fra andre landes.

Med venlig hilsen
K. W. Bruun & Co. A/S
J. Herold.

Til folketingets skatte- og afgiftsudvalg.

Bilag 25.

DATSUN DANMARK A/S

Den 13. maj 1974.

Vedrørende lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m. v. fremsat den 8. maj 1974 af finansministeren.

Straks da dette lovforslag forelå, afsendte vi en telex-meddelelse til Datsun fabrikkerne i Tokio og bad dem under henvisning til det nye lovforslag stille vore udestående ordrer for maj og senere måneders produktion i bero, idet vi naturligvis ingen chance havde for at få fabrikernes indforståelse med annullering af tidligere produktion undervejs eller klar til afskibning.

Vi har modtaget fabrikernes telex-svar dateret 10. maj 1974. I dette svar holder de os fast ved alle udestående ordrer, også for maj og juni produktion, der alle fra vor side er afgivet som fast bindende ordrer. Det drejer sig om følgende antal vogne:

For april og tidligere måneders produktion	945
For maj produktion	320
For juni produktion	450
I alt	<u>1.715</u>

Heraf er allerede undervejs pr. m.s. „Tochigi Maru“ afgået fra Tokio den 27. april 1974 med 400 DATSUN vogne og m.s. „Hoegh Merchant“, afgået fra Tokio den 3. maj 1974 med 237 DATSUN vogne.

Såfremt lovforslaget måtte blive vedtaget, beder vi indtrængende om en dispensation for ovennævnte 1.715 vogne. Opnår vi ikke dette, er vort selskab bragt i en katastrofal situation. Vi må se i øjnene, at salget med de enorme pristigninger, lovforslaget indebærer, går totalt i stå, og at vi ikke vil være i stand til at opfylde vore forpligtelser, betalingsmæssigt og beskæftigelsesmæssigt. Vi har ingen mulighed for at omdestinere vognene til andre lande, idet specifikationerne er specielle for Danmark og i øvrigt vidt forskellige fra land til land. Vi har i virkeligheden kun én udvej, en dispensation, der fritager de ovenfor omtalte vogne for afgiftsforhøjelsen.

Med venlig hilsen
DATSUN DANMARK A/S
K. Bjørnholt.

Til folketingets skatte- og afgiftsudvalg.

Bilag 26.**Finansministerens bemærkninger til bilag 24 og 25.**

De to selskaber, der begge er automobil-importører, anmoder om, at køretøjer, som ved lovforslagets fremsættelse var i bindende ordre hos de udenlandske leverandører, fritages for den foreslåede forhøjelse af registreringsafgiften.

Man skal hertil bemærke, at et tilsvarende spørgsmål er rejst af bl. a. Sammenslutningen af Automobil-Fabrikanter og Importører (bilag 3). Som anført i kommentaren herfra til denne henvendelse (bilag 21, pkt.

2 a) vil en fritagelsesbestemmelse for endnu ikke leverede køretøjer medføre betydelige vanskeligheder for kontrollen. Man kan her ved henvisning til erfaringerne ved administrationen af en tilsvarende bestemmelse vedrørende ophævelsen af papegøjepladeordningen (§ 2, stk. 4, nr. 2, i lov nr. 197 af 23. maj 1969), hvor det viste sig, at en rimelig afgrænsning af de køretøjer, der skulle omfattes af fritagelsen, ikke var mulig i praksis.

Bilag 27.

GENERAL MOTORS INTERNATIONAL A/S

Den 13. maj 1974

Vedrørende lovforslag nr. 169 til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m. v.

Idet vi takker for udvalgets venlige modtagelse af repræsentanter for vort selskab den 9. maj, tillader vi os herved at rette en fornyet henvendelse vedrørende ovennævnte lovforslag.

Vi har bemærket, at der af et fiertal i udvalget er fremsat et ændringsforslag, idet der i § 34, stk. 1, in fine tilføjes: „hvis de er toldberigtigede efter 7. maj 1974“.

Da det med denne tilføjelse vil være et fortolkningsspørgsmål, om det af vort selskab allerede importerede lager af dele til samling af automobildele (CKD) og lager af færdigsamlede automobiler er „toldberigtigede“ før eller efter 7. maj 1974, vil vi henstille, at ændringsforslaget tydeliggøres ved følgende affattelse: „hvis de er toldberigtigede eller for automobildele til samling (CKD) er godsregistrerede efter 7. maj 1974“.

Efter forhandling med de pågældende toldmyndigheder blev det i november 1972, for at lette distriktstoldkammer 2 for ad-

ministrationsarbejde i forbindelse med afstempling af toldcertifikater ved prisforhøjelser, besluttet at afstempling af sådanne certifikater for automobiler fremstillet her i landet af dele til samling, først skulle foretages ved fabrikens afsendelse af sådanne automobiler til forhandlerne. For automobiler importeret i færdig stand foretages afstempling af toldcertifikaterne ved godsregistreringen og den umiddelbart derefter følgende toldbehandling.

Hvis det af udvalget foreslåede ændringsforslag betyder, at toldcertifikatets dato vil blive den afgørende for en forhøjelse af registreringsafgiften, vil vort selskab blive særdeles hårdt ramt, idet hele vort lager af færdigproducerede automobiler og importerede dele til samling samt endnu ikke færdigsamlede automobiler vil blive genstand for forhøjelsen.

Vi anmoder derfor udvalget om en villig behandling af vort andragende.

Med venlig hilsen
General Motors International A/S
G. Y. Genn
adm. direktør.

Til folketingets skatte- og afgiftsudvalg

Bilag 23.**Finansministerens bemærkninger til bilag 27.**

Man skal hertil bemærke, at det pågældende ændringsforslag er optaget med en anden formulering i den af udvalget den 14. maj 1974 afgivne tilføjelse til betænkning. Her er i stedet for „toldberigtiget“ anført

„angivet til fortoldning“, hvilket er en præcisering i overensstemmelse med sædvanlig toldterminologi.

Denne præcisering imødekommer i det store og hele selskabets ønsker.

Bilag 29.**Provenuoversigt**
(årsbasis).

Lovforslaget	mill. kr.	Ændringsforslag	mill. kr.
Cigaretter (2 øre pr. stk.).....	140	(5 øre pr. stk.).....	350
Spiritus (10 pct. forhøjelse).....	90	(5 kr. pr. flaske).....	140
Vin (1 kr. pr. liter).....	70	(1,50 kr. pr. liter).....	105
Øl (5 øre pr. flaske).....	85	(10 øre pr. flaske).....	170
Hårde hvidevarer (33 $\frac{1}{3}$ pct.) + TV (50 pct.).....	400	(Hårde hvidevarer + TV 33 $\frac{1}{3}$ pct.)..	330
Vægtafgift af motorkøretøjer (stigning 66 $\frac{2}{3}$ pct.).....	635	(Stigning 50 pct.).....	475
	<u>1.420</u>		<u>1.570</u>
El-afgift.....	400		400
Lystbådeafgift.....	25		0
	<u>1.845</u>		<u>1.970</u>

Den foreslåede forhøjelse af registreringsafgiften af motorkøretøjer ville — beregnet forholdsmæssigt — svare til et provenu på godt 1 mia kr. Men som anført i bemærk-

ningerne til lovforslaget må det forventes, at bilsalget i 1974 neddæmpes, hvorfor der ikke kan regnes med en indtægtsfremgang i finansåret svarende til forhøjelsen.

Til folketingets skatte- og afgiftsudvalg.

Bilag 30.**DEN RADIKALE FOLKETINGSGRUPPE**

Den 13. maj 1974.

Folketingsgruppens formand, fhv. statsminister Hilmar Baunsgaard, har mandag aften rettet henvendelse til formændene for socialdemokratiet og venstres folketingsgrupper, Anker Jørgensen og Knud Enggaard, og fremsat opfordring til, at et forlig om de alvorlige økonomiske problemer søges gennemført efter følgende retningslinjer:

1. Partierne forpligter sig til i finansåret 1975-76 at gennemføre besparelser på 5 mia kr., der fordeles på de offentlige budgetter.

2. Der gennemføres allerede for indeværende finansår besparelser på statsbudgettet på $\frac{1}{2}$ -1 mia kr.

3. Boligforhandlingerne fortsættes med sigte på en sammenarbejdning af regeringsoplægget og S-R-skitsen, således at retningslinjerne for de kommende års boligpolitik kan fastlægges inden sommerferien.

4. Under hensyn til besparelserne for indeværende finansår aftales derefter omfanget af de afgiftsforhøjelser, der skal gennemføres øjeblikkeligt.

Bilag 31.

Skitse til forlig af 14. maj 1974 kl. 0.20 fra fremskridtpatiet.

1. Lovforslag nr. 167 gennemføres med følgende ændringer:

- a. I § 1 A ændres „24,46 øre“ til „26,42 øre“ og „17,93 pct.“ til „18,16 pct.“
- b. Cigarer, cerutter og cigarillos pålægges en yderligere tobaksafgift på mellem 10 og 11 øre pr. stk.
- c. Afgiften på spiritus forøges med yderligere ca. 50 mill. kr. (ca. 5 kr. pr. flaske Taffel Akvavit eller Cognac).
- d. Forhøjelsen af literafgiften på vin og frugtvin bliver 150 pct. af det foreslåede.
- e. Forhøjelsen af ølafgiften for en almindelig pilsner bliver 10 øre og for luksusøl af skatteklasse A og B henholdsvis 12½ øre og 15 øre pr. flaske.
- f. § 12 ændres til: „Loven træder i kraft den 15. maj 1974 ved døgnetts begyndelse.“

2. Lovforslag nr. 169 gennemføres med følgende ændringer:

- a. I den under nr. 4 foreslåede affattelse af § 34 tilføjes i stk. 1 i slutningen: „, hvis de er toldberigtigede efter 7. maj 1974“.
- b. I § 2 ændres „den 00. maj 1974“ til „den 15. maj 1974 ved døgnetts begyndelse“.

3. Lov om vægtafgift af motorkøretøjer m. v. (lovbekendtgørelse nr. 625 af 4. december 1973) ophæves ved lov vedtaget endeligt i folketinget i maj 1974. Ophævelsesdatoen fastsættes af regeringen, dog senest til 1. april 1975.

Pr. ophævelsesdatoen forhøjes benzinafgiften med 60 øre pr. liter (til 146,88 øre) eller det mindste beløb, som regeringen kan tiltræde.

4. I lovforslag nr. 171 ændres reglerne vedrørende fjernsynsmodtagere samt magnetiske billed- og lydoptagere og billed- og lydgendivere til fjernsyn.

- a. Afgiftssatsen sættes ikke til $\frac{1}{3}$, men til $\frac{1}{4}$ af den afgiftspligtige værdi (en gros værdien inkl. afgift).
- b. Afgiften gøres permanent, dog at den vil være at nedsætte til $\frac{1}{6}$, hvis den almindelige merværdiafgiftssats forhøjes til 20 pct. eller mindre, og nedsættes til $\frac{2}{15}$, såfremt nævnte sats forhøjes til over 20 pct.
- c. Finansministeren bemyndiges til at meddele henstand med afgiftens erlæggelse. Sådan henstand kan betinges efter finansministerens nærmere bestemmelse.
- d. De nye afgiftsbestemmelser træder i kraft den 15. maj 1974 ved døgnetts begyndelse.

5. I lovforslag nr. 171 ændres i § 6 datoen „00. maj 1974“ til „15. maj 1974 ved døgnetts begyndelse“. § 6, 2. punktum udgår.

6. Lovforslag om afgift af lystfartøjer m. v. trækkes tilbage.

7. Inden udgangen af maj måned 1974 gennemføres endeligt i folketinget lovforslag nr. 18 om ændring af ligningsloven med de i det foreliggende betænkningssudkast nævnte ændringsforslag nr. 1, 2, 4, 9 og 10.

Den gældende ligningslovs § 32 D forbliver uændret.

I udkastet til bemærkningerne udgår afsnit 4 under ændringsforslag nr. 4, idet forligspartnerne står frit i forhold til hinanden med henblik på at virke for ændrede regler om lejeværdi (eller ophævelse af disse) fra og med indkomståret 1975 at regne.

Bilag 32.**FORENINGEN AF FABRIKANTER OG IMPORTØRER AF
ELEKTRISKE HUSHOLDNINGSAPPARATER**

Den 14. maj 1974.

Vedrørende afgifter på hårde hvidevarer i henhold til lovforslag af 8. maj 1974.

I fortsættelse af vor skrivelse af 9. maj 1974*) tillader vi os atter at rette henvendelse til udvalget angående de foreslåede afgifter på hårde hvidevarer.

Under forudsætning af vedtagelse af en given afgiftsstørrelse skal vi således foreslå, at ikrafttrædelsestidspunktet på afgiftens beregning ændres fra den i lovforslaget anførte dato, 8. maj 1974, til et senere tids-

punkt, hvilket tidligst bør være den 9. maj 1974.

Forslaget begrundes med, at lovforslaget først har været almindeligt kendt blandt branchens virksomheder i løbet af den sidste del af onsdagen den 8. maj, og at der selv på dette tidspunkt har hersket stor tvivl om, hvornår en eventuel lov og den deraf følgende afgiftsberegning skulle træde i kraft.

Med venlig hilsen
F.E.H.A.
Frode W. Borg.

/ E. Lauritzen.

*) Bilag 21.

Bilag 33.**FINANSMINISTERIET**

Departementet for told- og forbrugsafgifter

Den 14. maj 1974.

Notat vedrørende cigarvarer.

Udførslen fra Danmark af cigarvarer har været følgende:

	mill. stk.	mill. kr.
1971.....	44	11,8
1972.....	45	12,3
1973.....	48	13,0

Forbrug af cigarvarer har i 1973 udgjort følgende:

danske varer.....	927 mill. stk.
udenlandske varer.....	4,3 mill. stk.

Til folketingets skatte- og afgiftsudvalg.

Bilag 34.**HVIDEVAREBRANCHENS FÆLLESRÅD**

Den 15. maj 1974.

Vedrørende IV.

Under henvisning til finansministerens forelæggelse af forslag til lov om ændring af lov om forbrugsbegrænsende foranstaltninger tillader Hvidevarebranchens Fællesråd sig herved at protestere mod de foreslåede afgifter på hårde hvidevarer.

I alle branchens led er der igennem de senere år investeret betydelige summer i såvel afsætnings- som produktionsapparatet (personale, uddannelse, bygninger, maskineri) i bestræbelserne på at sikre den bedst mulige betjening af forbrugerne og en rimelig rentabilitet for branchens virksomheder.

De foreslåede afgifter — og ikke mindst disses midlertidige karakter — vil medføre en katastrofal nedgang i omsætningen med deraf følgende alvorlige økonomiske konsekvenser for branchens virksomheder og det dertil knyttede personale, og man må således forudse risikoen for afskedigelse af medarbejdere i betydeligt antal samt faren for lukning af virksomheder.

Hvidevarebranchens Fællesråd er ikke uden forståelse for nødvendigheden af, at der i den nuværende økonomiske situation foretages forbrugsbegrænsende og valuta-

besparende indgreb, men vi finder, der er tale om en urimelig forvridning af konkurrencesituationen, når hvidevarebranchen skal rammes så hårdt i forhold til andre brancher, hvormed der konkurreres om den samme disponible indkomst hos forbrugerne.

Det skal i øvrigt bemærkes, at hvidevarebranchens produkter i dag ikke kan betragtes som en form for luksusgoder, men er nødvendige hjælpemidler i moderne husholdninger og i mange tilfælde en forudsætning for, at mere end ét familiemedlem kan arbejde uden for hjemmet og derved være medvirkende til at afhjælpe mangelen på arbejdskraft i landets erhvervsvirksomheder.

Vi finder det endvidere ganske urimeligt, at branchens virksomheder i flere dage skal være tvunget til at arbejde i uvished om eventuelle afgifters størrelse og tidspunktet for deres beregning, og den i lovforslagets § 2 anførte dato, 8. maj 1974, bør derfor i givet fald ændres til at være datoen for lovens vedtagelse.

Med venlig hilsen

Hvidevarebranchens Fællesråd

Frode W. Borg
formand, HBF.

Mogens Andersen
formand, HFF.

E. Lauritzen,
sekretær.

Tilknyttet Hvidevarebranchens Fællesråd, HBF:

Hvidevareforretningernes Fællesrepræsentation, HFF.
Foreningen af Fabrikanter og Importører af Elektriske
Husholdningsapparater, F.E.H.A.

Bilag 35.

SAMMENSLUTNINGEN AF
AUTOMOBIL-FABRIKANTER & IMPORTØRER
Den 15. maj 1974.

Vedrørende II.

I udvalgets betænkning af 10. maj 1974 anføres, at *valutabalancen påvirkes naturligvis ikke af de allerede fra udlandet indkøbte automobiler, der derfor ikke bør medtages under nyordningen.*

Indkøbte biler er dels biler, som er på lager, dels biler på vej hertil.

Således som ændringsforslaget er formuleret, er de sidstnævnte biler ikke omfattet af fritagelsen. Dette er en åbenlys urimelighed og stærkt diskriminerende for visse mærker. Der er tale om vogne, som i vidt omfang er forudbetalt. De er købt, men de

kan ikke sælges. De har danske specifikationer og kan ikke re-eksporteres.

Vi henstiller indtrængende, at der anvendes samme regel, som anvendtes, da den midlertidige importafgift blev gennemført i oktober 1971. Her bestemtes det (§ 5), at varer, som var undervejs fra udførselslandet til toldområdet, skulle fritages.

Såfremt denne regel ikke anvendes også i den aktuelle situation, vil visse importørvirksomheder blive ramt af en vilkårlighed, der savner sidestykke.

P. b. v.
Med venlig hilsen
E. Ebsen Petersen.

Til folketingets skatte- og afgiftsudvalg.