

Bilag 2

Forenede Danske Motorejere.

København, den 26. marts 1952.

Til det af rigsdagen nedsatte udvalg vedrørende forlængelse af forskellige midlertidige forbrugsafgiftslove m. v.

Blandt de midlertidige indtægtslove, som finansministeren i disse dage har foreslået forlænget, ønsker *Forenede Danske Motorejere* gerne at henlede udvalgets opmærksomhed specielt på loven om den midlertidige tillægsafgift af visse motorkøretøjer m. v. samt på § 13 i lov nr. 436 af 19. november 1950 angående forhøjelsen af omsætningsafgift på motorkøretøjer.

Forenede Danske Motorejere finder det principielt ganske urimeligt, at motorafgiftslovgivningen den ene gang efter den anden gennemhulles ved midlertidige love i forbindelse med regeringens økonomiske politik, og ganske særligt stødende synes forholdet, når lovene forlænges år for år og således gennem den derved opnåede permanente karakter næppe kan undgå at påvirke den endelige bestemmelse med hensyn til hele komplekset af motorafgiftslove, der, som det vil være udvalget bekendt, netop for tiden behandles af den af finansministeren nedsatte kommission af 1947.

Indtil noget andet måtte være bestemt af lovgivningsmagten, gælder i henhold til motorafgiftsloven af 1932, sammenholdt med lovens tilblivelseshistorie, at motorafgifterne pålægges alene til vejformål. Det harmonerer dårligt hermed, at de midlertidige motorafgifter nu inddrages i regeringens pengesaneringsbestrebelse. Der påføres herved de motorkørende en særbeskatning, som alene ville kunne motiveres med en henvisning til, at det er luksusforbrug at køre i personautomobil. Imidlertid er det jo forlængst anerkendt fra praktisk talt alle sider, at kun en uhyre ringe procent af personmotorkøretøjerne tjener luksusformål (højest 10—15 pct.), medens forholdet for det overvejende flertal af personautomobiler tværtimod er det, at de benyttes som en ganske uundværlig bestanddel i ejerens erhvervsvirksomhed. Denne særlige motorbeskatning rammer altså produktionsmidler og ikke forbrugsgoder, hvilket må formodes at være i strid med hensigten, der ifølge finansministerens forelæggelsestale i november 1950 var ved en beskatning af forbrugsgoder, særlig luksusartikler, at opnå valutariske fordele.

Fremsættelsen af de heromhandlede lovforslag forekommer så meget mere inkonsekvent, som finansministeren selv var inde på betragtninger af lignende art som de foranstående, idet han mente det rimeligt at lette vægtafgiftsbyrden for taxa- og lillebilvognmænd, svarende til den lettelse de nævnte kategorier har opnået i omsætningsafgiftsloven. I så fald må man dog gøre sig klart, at hyrekørsel med automobil, set i forhold til forbrugerne, på hvem byrderne jo overvælttes, rimeligvis indeholder et større luksuselement end personbilkørslen iøvrigt.

Imod det foran anførte kan ikke indvendes, at provenuet af loven om dobbelt vægtafgift og forhøjet omsætningsafgift indgår i vejfondene. Det er formentlig udvalget bekendt, at de ordinære motorafgifter i disse år indbringer så mange penge, at man har ment det uforsvarligt at anvende blot det ordinære provenu til løbende vejopgaver, men hvert år med hjemmel i tillægsbevillingsloven henlægger mellem 100 og 150 mill. kr. i vejfondene. Når hertil kommer, at disse fonds kun eksisterer som en post — der nærmer sig en halv milliard kr. — på statsregnskabet, at der ikke