

vil automatisk medføre en meget betydelig stigning i omsætningsafgiften, således at udsalgsprisen på automobiler af de mest almindelige størrelser efter vore beregninger vil stige med ca. 1 100 kr.

En så glubsk fordyrelse af et vigtigt transportmiddel må anses for ganske uforsvarlig og er iøvrigt bemærkelsesværdigt i strid med de officielt fastslåede principper for regeringens økonomiske politik, som jo går ud på, at udbygningen af produktionsapparatet — hvorunder selvsagt transportapparatet hører — bør have en fortrinsstilling. Det vil ikke kunne anføres, at valutariske hensyn påbyder en sådan hemsko på automobilimporten, da den bestående importregulering har givet regeringen fuld kontrol over indførslen af motorkøretøjer.

Vi henstiller derfor til det ærede folketingsudvalg at afstå fra en forlængelse af den midlertidige omsætningsafgift på motorkøretøjer.

I ærbødighed

Kongelig Dansk Automobilklub.

K. J. Ibsen.

Forenede Danske Motorejere.

V. Lærkes.

Underbilag

ønsker for sit vedkommende at udtale, at de tre hovedformål: forenkling, systematisering og rationalisering af motorbeskatningen, bedst vil kunne opnås ved at forlade det hidtidige tredelte afgiftsgrundlag og i stedet koncentrere beskatningen i en ren brændselsafgift, forsåvidt angår de motorkøretøjer, der drives ved flydende brændsel.

Det er mindretallets opfattelse, at *omsætningsafgiften*, der i sin oprindelse var en valutaregulerende foranstaltning til begrænsning af en overhåndtagende import af, hvad man på tidspunktet for omsætningsafgiftens indførelse kaldte „luksusautomobiler“, ganske har mistet sin berettigelse. Der er således nu taget andre, fuldt så effektive former for valutaregulering i brug, og da 80—90 pct. af personvognene anvendes i erhvervenes tjeneste på ganske tilsvarende måde som f. eks. lastvogne, må mindretallet finde en „luksusbeskatning“ af personvognene ganske forfejlet, idet den faktisk overvejende gennem fordyrelsen af nødvendig transport rammer ikke, som oprindeligt tilsigtet, en begrænset kreds af særlig betalingsdygtige, men hele den store forbrugerkreds.

Hertil kommer, at omsætningsafgiften på urimelig måde indskrænker talrige motorkøretøjers udnyttelsesmulighed. Mindretallet finder det således særdeles uheldigt, at f. eks. en landmand eller en landhandler, når han kører til byen, ikke på sin vare- eller lastvogn kan medtage familiemedlemmer eller medhjælpere, der har ærinde til byen, eller at f. eks. en entreprenør ikke kan befordre personale, der ikke er nødvendigt til vognens af- eller pålæsning, uden at måtte erlægge en i forhold til denne specielle benyttelse exorbitant ekstraafgift. Denne rent fiskale hemning af en sund og naturlig udvikling gør sig iøvrigt i stigende grad bemærkbar på grund af fremkomsten af de mange nye „dual purpose“ typer („station cars“ o. lign.), der er anvendelige såvel til gods- som til personbefordring, og som i udlandet har vundet stor udbredelse, men hvis fornuftige udnyttelse herhjemme hemmes ved, at der alene af hensyn til omsætningsafgiften fra myndighedernes side stilles krav om ombygninger og deslige, som intet praktisk formål har, men som tværtimod forringer køretøjernes anvendelighed, ligesom afgørelsen af, hvorledes der skal forholdes overfor de talrige variationer, i hvilke sådanne køretøjer fremtræder, allerede nu volder overordentlige administrative vanskeligheder.

Det tilføjes, at omsætningsafgiften ved sin nuværende exorbitante højde, der fremkommer dels gennem afgiftssatsernes forhøjelse i 1943, dels gennem den bl. a. af devalueringen bevirkede prisstigning på køretøjerne og ved den vidtdrevne progression