

Antallet af hyrevogne, der er afgiftsberigtiget med nedsat afgift, udgjorde:

1.983 i 1962.  
2.316 i 1963.  
ca. 2.500 i 1964.

Endelig kan det oplyses, at antallet af nyindregistrerede last- og vareautomobiler med gul-sortede nummerplader i årene 1962-1964 androg ca. 10.000 årlig.

### Spørgsmål 3:

Hvad er begrundelsen for forhøjelsen af beløbet 35.000 kr. til 40.000 kr. i lovens § 6 A?

### Svar:

Som nævnt i bemærkningerne til lovforslaget har det været formålet med den foreslåede forhøjelse af beløbsgrænsen at tilpasse reglerne bedre til prisniveauet for automobiler, der tjener rimelige erhvervs-mæssige formål.

Ved udformningen af reglerne har man bl. a. været opmærksom på de prisstigninger, som afgiftsforhøjelser har medført, siden forslaget til § 6 A blev fremsat i februar 1965.

Fra 1. april 1965 blev registreringsafgiften forhøjet med 12 pct. og fra 27. maj 1967 med 8 pct. Endvidere blev den dagældende engrosoms fra 1. april 1965 forhøjet fra 9 pct. til 12½ pct., hvilket også (ad indirekte vej) førte til en yderligere forhøjelse af registreringsafgiften. Efter disse afgiftsforhøjelser er detailprisen for et automobil, der før 1. april 1965 kostede 35.000 kr., steget med ca. 4.100 kr.

De nævnte afgiftsforhøjelser blev på et forholdsvist sent tidspunkt under behandlingen af forslaget til § 6 A. fremdraget af Sammenslutningen af Automobilfabrikanter & Importører, jfr. vedlagte fotokopi af punkt 1 i sammenslutningens henvendelse af 31. maj 1965 til vedkommende folketingsudvalg\*). I henvendelsen anførte sammenslutningen, at beløbsgrænsen burde forhøjes til 40.000 kr., såfremt en række automobiler, som ved lovforslagets fremsættelse faldt uden for § 6 A, fortsat skulle undtages. Henvendelsen blev omtalt under 2. behandling af lovforslaget, jfr. Folketingstidende

1964-65, spalte 5951 og spalte 5959, uden at 35.000 kr.-grænsen dog blev ændret.

Efter en analyse, som Monopoltilsynet har foretaget af merværdiafgiftens prisvirkninger (Statens Trykningskontor 1967), synes overgangen fra engrosoms til merværdiafgift i juli 1967 ikke at have medført større prisudsving på automobiler.

Derimod har den fra 1. april 1968 gennemførte forhøjelse af merværdiafgiften fra 10 pct. til 12½ pct. medført prisstigninger på automobiler. Det skal herved bemærkes, at merværdiafgift af de automobiler, der er nævnt i afskrivningslovens § 6 A, stk. 1, litra a, c, d og e, ikke kan forlanges godtgjort som indgående afgift, jfr. merværdiafgiftslovens § 16, litra f. For disse automobiler medfører reglen i afskrivningslovens § 30 A derfor, at afgiftsbeløbet skal medregnes ved afgørelsen af, om automobilets anskaffelsessum ligger over eller under 35.000 kr.-grænsen i § 6 A. For et automobil, der før 1. april 1968 kostede 35.000 kr., har forhøjelsen af merværdiafgiften medført en prisforhøjelse på ca. 1.000 kr.

Endelig skal det nævnes, at devalueringen i november 1967 medførte prisstigninger på de fleste gængse mærker af personautomobiler, ikke mindst på dem, der hidrører fra fællesmarkedslandene. Disse prisstigninger har også medført stigninger i registreringsafgifterne.

### Spørgsmål 4:

Hvad er den saglige motivering for opdelingen mellem lokaliteterne i henholdsvis § 18, stk. 1, a), og § 18, stk. 1, b)?

### Svar:

Det er i overensstemmelse med indstillingen fra afskrivningsudvalgets flertal, at de afskrivningsberettigede bygninger foreslås opdelt i 2 hovedgrupper med hver sit sæt afskrivningsprocenter. Udvalgsflertallet har ment, at der — også når forholdet bedømmes ud fra kriteriet teknisk-økonomisk forældelse — er en væsentlig forskel i „levetiden“ for på den ene side landbrugets driftsbygninger samt bygninger, der anvendes til industrielle formål eller formål, som kan sidestilles dermed, og på den anden side butikbygninger og lign. (udvalgsbetænkningen side 19).

\*) Ikke optrykt her.