

Da loven trådte i kraft midt i 1969, er tallene fra dette år uden sammenligningsværdi — jvnfr. endvidere bilag 1.

Nævnte lov har således betydet en voldsom diskrimination indenfor branchen og har samtidig medført, at erhvervslivet ikke længere køber den mest hensigtsmæssige varevognsstørrelse, men vælger større varevogne, fordi en vilkårlig grænse på 3.000 kg deler de „egentlige“ varevogne i to grupper: en afgiftspligtig og en afgiftsfri. (Se priserne i bilag 2).

De økonomiske konsekvenser for samfundet er følgende:

1. Et unødvendigt mervalutaforbrug på 50-100 mill. kr. pr. år som følge af overgang til større varevogne. Jvnfr. bilag 3.
2. Lokaltransporten forøgede sine omkostninger med ca. 100 mill. kr. pr. år. Jvnfr. bilag 4, Axel Mortensens rapport side 8.

#### Overvejelser om en nyordning.

På baggrund af de uheldige virkninger af 3.000 kg's grænsen, har vi gjort os følgende overvejelser om en nyordning:

Som omtalt i fodnoten på side 2 kan varevognene deles i to grupper:

Gruppe A (varevogne opbygget på personvogns- og stationcarchassis'er)

Gruppe B (egentlige varevogne konstrueret med ren godstransport for øje).

*Gruppe A de personvognsprægede varevogne* havde før loven fra maj 1969 et meget stort islet af personvognskørsel, ca. 70 pct. blev solgt som papegøjebiler — se bilag 6. Hvordan udviklingen er gået efter maj 1969 ved vi ikke med sikkerhed. For SMC's vedkommende har vi en model — type III/365 — hvor vi med sikkerhed ved — på grundlag af vore analysehulkort om hvert enkelt salg — at 38 pct. af salget er med ren persontransport for øje. For de resterende 62 pct. kender vi ikke med sikkerhed forholdet mellem person- og godstransport. Her er det navnlig den store gruppe af håndværkere og detaillister, der gør vor vurdering usikker; vi vil imidlertid antage, at „personprocenten“ er meget stor.

Vi skønner, at „personvognshensynet“ blandt de prisbillige og populære varevogne som:

Ford Escort

Morris Austin mini

Renault 4

Morris 1000 m. m.

er en endnu væsentligere faktor i salget.

*Gruppe B de egentlige varevogne* havde før i tiden en papegøjeandel på ca. 5 pct. — se bilag 6 — de benyttes således næsten udelukkende til godstransport. Selv om der må køres privat med dem i dag, er de ifølge deres konstruktion ikke indbydende til persontransport.

Fastholder man en vægtgrænse som kriterium for afgiftspligt og afgiftsfritagelse, viser bilag 5, at 2.200 kg stort set er skellet mellem de to grupper varevogne A og B. Over denne grænse findes ingen personvognslignende varevogne — gruppe A. Under de 2.200 kg findes ganske vist „egentlige“ varevogne — gruppe B, men deres salgstal er kun små.

Da der imidlertid kan opstå visse uretfærdigheder med en vægtgrænse, har vi søgt at finde frem til et helt retfærdigt princip.

Det er lykkedes at fastslå — inspireret af Axel Mortensen — at der eksisterer et teknisk kriterium, som meget enkelt og meget klart adskiller de to grupper.

Vi har opmålt samtlige varevognstyper i Danmark, kassevogne som pick-up'er og målt hvorledes varerumsadskillelsen eller gitteret ligger i forhold til den samlede akselafstand målt fra forakslen. *Det viser sig, at hos samtlige personvognslignende varevogne (gruppe A) ligger varerumsadskillelsen signifikant bag midtpunktet i akselafstanden og omvendt hos de egentlige varevogne (gruppe B).*

Enten man vælger 2.200 kg's grænsen eller midtpunktskriteriet som afgørende for afgiftsfritagelse, bør de afgiftsfri varevogne fratages deres ret til persontransport.

Vi har herefter forsøgt en vurdering af virkningerne ved indførelsen af et af de to kriterier som erstatning for 3.000 kg's grænse.

1. *Midtpunktskriteriet som adskillelse mellem afgiftsfri og afgiftspligtige varevogne* (eller eventuelt en nedsættelse af totalvægtsgrænsen fra 3.000 til 2.200 kg).

Indførelsen af midtpunktskriteriet i stedet for 3.000 kg's grænse vil umiddelbart