

være det mest retfærdige og den letteste ændring af loven og vil ikke kræve større administrativ indsats.

I forhold til de større varevogne over 3.000 kg totalvægt vil det „naturlige“ salgsforhold genoprettes med de deraf følgende valutamæssige samt transportomkostningsmæssige fordele.

Der er imidlertid to forhold, som må vurderes nærmere:

- a. En eventuel diskriminering overfor de personvognslignende varevogne, der i dag indkøbes med ren godstransport for øje.
- b. Nedgangen i afgiftsprovenuet.

Med hensyn til de dyrere personvognslignende varevogne, kan der ikke ses bort fra en vis diskriminering — jvnfr. bilag 9 — men vel at mærke kun dem, som anvendes til ren godstransport, da de egentlige varevogne ikke må anvendes til persontransport efter en eventuel lovændring. Denne diskriminering må dog betragtes som uvæsentlig.

Opstillingen i bilag 9 viser imidlertid, at hovedparten af de mindre personvognslignende varevogne i gruppe A prismæssigt set stadig vil koste mindre end eventuelt afgiftsfri egentlige varevogne som:

VW transporter
Transit 1100
Bedford CF 1100

Nedgangen i afgiftsprovenuet vil være lig det nuværende provenu i dag af de egentlige varevogne indtil 3.000 kg:

ca. 2.000 stk. a $\frac{1}{2}$ afg. ca. 9.200 kr.*) = 18-19 mill. kr.

Hertil kommer så nedgangen i provenuet af de personvognslignende varevogne, som eventuelt går over til de afgiftsfri varevogne. Her tænkes på en erhvervsvirksomhed, som f. eks. hidtil har købt en Opel Rekord varevogn til 25.021 kr. med ren godstransport for øje. Denne virksomhed vælger måske nu en Ford Transit 1100 til 17.856 kr., hvorved staten mister afgiftsprovenu.

Skønsmæssigt vil vi anslå, at det drejer sig om en provenunedgang på 5-10 mill. kr. D. v. s., at det samlede provenutab ved

denne lovændring ialt bliver på 23-29 mill. kr.

Hvis man i stedet for midtpunktskriteriet vælger 2.200 kg's grænsen, vil der kun blive minimale ændringer i ovenstående betragtninger.

Den mindre provenunedgang skal imidlertid vurderes i sammenhæng med de store økonomiske fordele, som samfundet opnår:

- a. En årlig valutabesparelse på 50-100 mill. kr.
- b. En årlig nedgang i de lokale transportomkostninger på ca. 100 mill. kr.

Ønsker man imidlertid at fastholde det nuværende provenu, samtidig med at det oprindelige og naturlige salgsforhold mellem de mindre og større varevogne genoprettes, har vi gjort os følgende tanker.

2. *Indførelse af en 15 pct.'s afgift på alle egentlige varevogne indtil 3.500 kg bedømt efter midtpunktskriteriet (eller eventuelt over 2.200 kg)*

Med denne 15 pct.'s afgift stilles alle egentlige varevogne lige.

Med hensyn til en diskriminering nedefter overfor de personvognslignende varevogne bliver den endnu mindre end omtalt under punkt 1, side 6 — jvnfr. endvidere bilag 10.

Med henblik på de mindre lastbiler — over 3.500 kg — viser bilag 11, at antallet lige over denne grænse er meget lille, og de eventuelle bivirkninger er derfor meget små.

Det, der eventuelt kunne tænkes at ske, er, at de varevogne, som ligger lige under 3.500 kg's grænsen, „flyttes over“ de 3.500 kg, men virkningerne af denne flytning bliver imidlertid stærkt formindsket, da den nuværende $\frac{1}{2}$ personvognsafgift på de mindre egentlige varevogne (2.200-3.000 kg) erstattes af en 15 pct.'s afgift, hvorved disse varevognes konkurrenceevne igen bliver stærkt forøget. Jvnfr. bilag 12.

Det er vor vurdering, at ovennævnte lovændring vil betyde, at vi vil nærme os den naturlige salgsfordeling fra før 1969 i væsentlig grad og samtidig beholde det nuværende afgiftsprovenu, som vist nedenfor:

Afgift i dag, som bortfalder ved denne lovændring:

*) Afgiften på en VW kassevogn 211 011.