

end Morris 1000 Super (ca. 16.800 kr.), Ford 12M (ca. 20.200 kr.), Saab V4 varevogn (ca. 22.700 kr.), Opel Rekord Van (ca. 24.600 kr.) og Toyota Crown 2000 Van (ca. 24.600 kr.). Det kan også nævnes, at Fiat kassevogn 600 med totalvægt 1475 kg vil blive en af de billigste automobiler overhovedet med en pris på ca. 10.200 kr. inklusive moms.

Det må herefter være således, at den af selskabet skitserede opdeling af varevognen kun kan gennemføres, såfremt det kan anses for muligt at håndhæve reglen om, at de „egentlige“ varevogne udelukkende må benyttes til godstransport. Er dette ikke muligt, vil disse billige kassevogne i vidt omfang blive anvendt til almindelig forretningskørsel, servicekørsel og privatkørsel. At også muligheden for afgiftsunddragelse ved anvendelse af disse vogne til privatkørsel må tages i betragtning fremgår af den kendsgerning, at de pågældende kassevogne alle findes i tilsvarende personvognsudgaver, og at den særlige udformning som kassevogn derfor ikke er en konstruktion, der særligt er forbeholdt godstransporten.

Som ovenfor omtalt var det imidlertid netop et udgangspunkt for afgiftsomlægningen i maj 1969, at den afgiftsmæssige sondring på dette område mellem køretøjer til godstransport og andre køretøjer ikke længere er gennemførlig i praksis, og at man derfor ikke længere kan administrere afgiftslempler for varevogne, som alene må anvendes til godstransport, hvad enten lempelsen går ud på afgiftsfritagelse eller reduceret afgift. Dette gælder også, selv om man begrænser lempelserne til at gælde varevogne af en bestemt type (kassevogne). Resultatet af en ordning efter de skitserede retningslinier må derfor antages at blive en væsentlig forøgelse af salget af afgiftsfrie varevogne af en bestemt type (kassevogne) på bekostning af alle andre varevogne.

2. I henvendelsen omtales endvidere den mulighed, at man flytter vægtgrænsen for afgiftspligt til  $3\frac{1}{2}$  (eventuelt 4) tons totalvægt, og pålægger disse små lastbiler en reduceret afgift (15 pct.). Forslaget er udført således, at afgiften af de „egentlige“ varevogne i så fald skulle ned sættes til samme sats, således at disse køretøjsgrupper ligestilles i afgiftsmæssig henseende, ligesom det var tilfældet før maj 1969, da de alle var afgiftsfrie. Med hensyn til en afgiftsnedset-

telse for varevogne henvises til det ovenfor under 1 udtalte.

Den faglige vægtgrænse mellem varevogne og lastbiler er 3 tons totalvægt. Af køretøjer med totalvægt fra 3 til  $3\frac{1}{2}$  tons er der under normale forhold kun en beskedent omsætning, hvilket i øvrigt også gælder omsætningen i vægtgruppen  $3\frac{1}{2}$  til 4 tons totalvægt. Begrundelsen for at inddrage den ene eller begge disse vægtgrupper under afgiften kan imidlertid ikke findes i de motiver, som ligger til grund for registreringsafgiften i øvrigt, fordi de køretøjer, der her er tale om, næppe har nogen større interesse i de udvidede kørselsrettigheder, som vil følge med afgiftspålægget. En afgift af små lastbiler kan formentlig kun begrundes med nødvendigheden af at tilvejebringe en mere jævn overgang fra den halve afgift af varevogne til afgiftsfritagelsen for lastbiler, således at en konkurrenceforvridning i alt væsentligt kunne undgås.

En afgift af de mindste lastbiler kan yderligere begrundes med, at indtægten af afgiften reduceres, såfremt der består en mulighed for at undgå afgiftsbetaling ved valg af et lidt større køretøj til varetransport. Herudover vil en eventuel afgift af de mindste lastbiler ikke have nogen finansiel betydning.

En vægtgrænse på  $3\frac{1}{2}$  tons har det væsentlige fortrin frem for andre vægtgrænser, at den samtidig er den øverste grænse for gyldigheden af almindeligt kørekort. Kravet om såkaldt stort kørekort vil formentlig helt eliminere tilskyndelsen til at anskaffe afgiftsfrie køretøjer med større totalvægt end  $3\frac{1}{2}$  tons alene for at spare udgiften til den reducerede afgift.

Såfremt afgiftsreglerne fra maj 1969 skal ændres, vil den bedst egnede fremgangsmåde formentlig være at pålægge de relativt få køretøjer i intervallet 3 til  $3\frac{1}{2}$  tons en reduceret registreringsafgift på f. eks. 20 pct., svarende til den fra afgiftsloven kendte sats bl. a. for turistbussér. Med en afgift på 20 pct. vil selv de billigste køretøjer med totalvægt over 3 tons blive betydeligt dyrere end f. eks. VW kassevognen. En sådan foranstaltning vil ikke ændre de forudsætninger, hvorunder handelen med varevogne under 3 tons-grænsen har fundet sted siden maj 1969.