

Lastbiler, der alene må anvendes til godstransport, har en tilladt totalvægt over 3,5 tons. Hvis vægten er over 4 tons, er de registreringsafgiftsfri.

Spændingerne og forvriddingerne giver sig forskellige udslag. Det er således udtryk for en forvriddning, at store varebiler mellem 2 og 4 tons, der alene anvendes til erhvervmæssig godstransport, belastes med en registreringsafgift på 30.000 kr. eller 19.000 kr., mens tilsvarende lastbiler er fritaget. Det giver incitament til køb af lastbiler i stedet for varebiler, hvilket ofte vil medføre en større miljøbelastning, og i det omfang man sjældent har brug for den ekstra transportkapacitet, i visse tilfælde samfundsøkonomiske omkostninger, hvis lastbilen er dyrere uden afgift, men billigere end varebilen med afgift.

Denne forvriddning er der søgt rådet bod på ved at have en specielt lav registreringsafgift på de største varebiler.

Den mindre afgift på 3-4 tons varebilerne end på 2-3 tons varebilerne har imidlertid medført et sandsynligvis afgiftsbetinget skift fra 2-3 tons varebilerne til 3-4 tons varebilerne. Anvendelsen af for store varebiler giver en forvriddning i form af større miljøbelastning og indkøb af for dyre varebiler uden afgift. En tilsvarende forvriddning gør sig gældende, hvis den erhvervmæssige godstransport kunne foretages af de små varebiler under 2 tons.

Hvis varebilerne alene blev anvendt til erhvervmæssig godstransport, kunne forvriddningen i forhold til lastbiler og mellem de store varebiler reduceres ved nedsættelse af registreringsafgiften for varebilerne.

Varebilerne anvendes imidlertid også til persontransportformål eventuelt i kombination med godstransporten.

Her består forvriddningen i, at der vælges varebiler i stedet for personbiler. Forvriddningen kunne illustreres ved et eksempel. En personbil uden særligt sikkerhedsudstyr til 170.000 kr. belastes med ca. 100.000 kr. i afgift og koster således ca. 70.000 kr. uden afgift, en varebil til samme værdi belastes med ca. 80.000 kr. i afgift og koster ca. 90.000 kr. uden afgift, mens endelig en 2-3 tons varebil til 170.000 kr. alene belastes med 30.000 kr. i afgift og koster 140.000 kr. uden afgift. Hvis en bilist ved de nuværende priser er indifferent mellem de tre kategorier, er det udtryk for et tab, at der vælges en bil, der uden afgift koster 140.000 kr., hvis samme behov kunne dækkes af en bil, der koster 70.000 kr. uden afgift. Ved at vælge varebilen i stedet for personbilen er bilisten lige så godt stillet, mens samfundet mister 70.000 kr. Herudover vil varebilen typisk udgøre en større miljøbelastning.

Denne type forvriddning imødegås bedst ved at forhøje registreringsafgiften af varebilerne.

Der er således argumenter for både at forhøje og reducere afgiftsbelastningen for varebiler.

Dilemmaet er delvist søgt løst ved at fastsætte regler, hvorefter de varebiler, der synes mere egnet til persontransport, og som fortrinsvis er i konkurrence med personbiler, skal betale afgiften for små varebiler, mens de mere godstransportegnede kan nøjes med den lave stykafgift. Med fremkomsten af MPV varebilstyperne, der både er velegnede til godstransport men også til persontransport, er dilemmaet blevet forstærket og de regler, der forsøger at adskille varebilerne fra hinanden har fået tilfældighedens karakter, hvorved de i stedet for at mindske forvriddninger ofte skaber nye forvriddninger. Halvdelsreglen gælder således ikke for varebiler med lad (pick up'er), men sådanne biler kan efterfølgende forsynes med en hard top, hvorved de alligevel ikke længere har karakter af ladvogne. Halvdelsreglen bevirker, at køretøjet søges ombygget for at mindske den totale længde. Et andet tilfælde er en unaturlig indskrænkning i den plads, førersædet har, for at øge lastrummets længde, hvilket medfører en uhensigtsmæssig kørestilling. Mens halvdelsreglen tidligere nogenlunde klart skilte kassevognene fra de mere persontransportegnede firehjulstrækkere, er reglens virkninger mere tilfældige for kassevogne af MPV typen, hvor nogle fabrikater opfylder kravene, mens andre ikke opfylder kravene, således at 2 næsten identiske køretøjer betaler vidt forskellig afgift.

Formålet med dette forslag er ved en lidt anden indretning af afgifterne på varebiler at mindske forvriddingerne. Regeringen har tillige fundet det hensigtsmæssigt ved denne lejlighed at ændre niveauct for varebilbeskatningen.

Forvriddingerne mindskes ved, at stykafgifterne på varebiler erstattes af værdiafgifter. Dette vil fjerne forvriddningen i form af, at man erstatter 2-3 tons varebiler med 3-4 tons varebiler og bidrage til at reducere forvriddningen i form af, at der vælges store i stedet for små varebiler.

Det sker også gennem, at de faste afgifter fastholdes for erhverv, mens de sættes op for private. Også dette vil medføre, at private, for hvem alternativet typisk er en personbil, i et vist omfang vil skifte hertil, uden at omkostningerne for erhvervskøretøjer sættes op.

Det sker ved fjernelse af halvdelsreglen, der vil skabe mere rimelige konkurrenceforhold på MPV området og bringe unaturlige ombygninger til ophør. Fjernelse af halvdelsreglen vil dog også kunne trække i retning af skift fra små til store varebiler,