

§ 17 fastsat, at fakturaerne skal indeholde oplysning om værdien af leverancen uden afgift og afgiftsbeløbets størrelse. Hvis en virksomhed kalkulerede på grundlag af indkøbsprisen indbefattet den indgående afgift og yderligere opkrævede den udgående afgift på sædvanlig måde, ville dette betyde, at afgiften blev lagt på to gange, og prisen ville for en sådan virksomhed blive så høj, at den ikke vil forventes at kunne konkurrere med andre virksomheder, der kalkulerer korrekt.

Såvel en detailedsaftgift som en merværdiafgift vil medføre omkostninger til regnskabsførelse for de virksomheder, der kommer ind under systemet. Som anført i besvarelsen af udvalgets spørgsmål 25 vil antallet af registrerede virksomheder i princippet blive det samme under en detailedsaftgift som under den foreslåede merværdi-

afgift. Der er ikke grund til at antage, at virksomhedernes omkostninger til regnskabsførelse totalt vil blive mindre under en detailedsaftgift end under en merværdiafgift.

Der skulle således ikke være nogen anledning til at vente, at merværdiafgiften — fordi den opkræves i flere led — på grund af avance- og omkostningsforøgelser vil medføre en kraftigere påvirkning af forbrugerpriserne end en detailedsaftgift.

#### Spørgsmål 9:

Fra Københavns sporveje ønskes indhentet oplysninger til belysning af baggrunden for, at en 10 pct.s afgift på billetprisen skulle betyde en 25 pct.s forhøjelse af taksterne.

Svar:

#### KØBENHAVNS SPORVEJE

København, den 31. august 1965

#### Almindelig omsætningsafgift.

Ved skrivelse af 19. august 1965 (j. nr. 3. F.616) har tolddepartementet efter anmodning fra folketingets udvalg angående forslag til lov om almindelig omsætningsafgift udbedt sig oplysninger om, hvorfor en 10 pct.s afgift på billetprisen skulle betyde en 25 pct.s forhøjelse af taksterne.

Det er over for sporvejene oplyst, at omsætningsafgiften skal beregnes som  $\frac{1}{11}$  af kørselsindtægten, fra hvilket beløb trækkes „indgående“ afgift. Uden takstforhøjelse vil sporvejenes driftsregnskab påvirkes som følger:

Meroms $\frac{1}{11}$ af kørselsindtægten ca. 113 mill. kr.	ca. 10,3 mill. kr.
÷ „indgående“ afgift ...	- 4,0 —
	ca. 6,3 mill. kr.
+ betaling af meroms („indgående“ afgift) ...	- 4,0 —
	ca. 10,3 mill. kr.
÷ bortfald af nuværende engros-oms . . . . .	- 3,0 —
Merudgift for sporvejene.	ca. 7,3 mill. kr.

Hvis man vil undgå en forringelse af sporvejenes regnskabsresultat, der i 1964-65

fremtræder med et underskud på 52,6 mill. kr., må der gennemføres en takstforhøjelse til dækning af den nævnte merudgift på 7,3 mill. kr. Da provenuet af takstforhøjelsen også belægges med meroms, skal den give 8 mill. kr. i merindtægt, hvilket svarer til godt 7 pct. af den nuværende kørselsindtægt.

En takstforhøjelse på 7 pct. vil imidlertid ikke give en merindtægt på 8 mill. kr. Ved en takstforhøjelse ved sporvejene sker der for det første et passagerfracald, som reducerer provenuet. Dernæst sker der en forskydning af passagerfordelingen fra dyrere til billigere former for rejsehjemmel, f. eks. fra enhedsbilletter til poletbilletter og videre til abonnementskort, hvilket medfører, at eksempelvis en forhøjelse af prisen for samtlige billet- og korttyper med 25 pct. giver en mindre stigning i gennemsnitsindtægten pr. passager end 25 pct.

Sporvejene har på basis af hidtidige erfaringer beregnet, at et provenu på 8 mill. kr. kræver en *generel* takstforhøjelse på 12-14 pct., altså en del mindre end de 25 pct. forhøjelse af *billettaksten*, der er nævnt af sporvejene.

Disse 12-14 pct. er altså den takstfor-