

## Bilag 99.

### LANDSFORENINGEN DANSKE VOGNMÆND

Den 22. marts 1966.

#### Vedrørende den almindelige omsætningsafgift i detaileddet m. v. — samt merværdiafgiften — journal nr. 3. F. 24.

I anledning af den fra departementet med skrivelse af 14. januar d. å. modtagne skitse til almindelig omsætningsafgift i detaileddet skal landsforeningen udtale følgende:

Landsforeningen, der repræsenterer ca. 7.000 lastbilvognmænd, d. v. s. over 90 pct. af erhvervet med en vognpark på ca. 15.000 vogne, har tidligere mundtligt over for departementet redegjort for sin opfattelse vedr. en merværdiafgift, men man skal benytte lejligheden til på ny at udtale sig om denne afgiftsform.

#### *Ad merværdiafgift.*

Ifølge lovskitsen, § 2, stk. 2, pkt. e, er det tanken, at merværdiafgift principielt skal svares af al transport, derunder vejtransport af gods, d. v. s. af al vognmandskørsel med undtagelse af internationale transporter til udlandet eller i udlandet (§ 10, stk. 1, pkt. b).

Dette vil ifølge § 17 medføre pligt til udfærdigelse af faktura for hver enkelt transportydelse, pligt til at opbevare regnskabsbilag og pligt til at føre et detailleret regnskab over ind- og udgående afgift.

Hovedparten af de danske vognmandsforretninger er af beskedent omfang — 50,7 pct. af landsforeningens medlemmer har således kun 1 vogn, og 27,5 pct. af medlemmerne har 2 vogne. Kun 4,6 pct. af forretningerne har en vognpark på flere end 5 vogne. Det vil sige, at langt de fleste vognmandsforretninger ikke har noget kontorhold i egentlig forstand, og regnskabet må derfor føres af vognmanden selv, eventuelt af ægtefællen.

Indførelsen af en merværdiafgift vil for vognmændene betyde en meget væsentlig forøgelse af den enkelte vognmands eller ægtefælles arbejdsbyrde. Det må efter landsforeningens opfattelse formodes, at flertallet af medlemmerne simpelthen ikke vil kunne overkomme det med en merværdiafgift forbundne betydelige ekstra regnskabsarbejde. Dette forhold kan muligvis i et vist omfang afhjælpes ved benyttelsen af sagkyndig regnskabsassistance, hvilket dog både vil være kompliceret og bekosteligt.

Hertil kommer yderligere, at en del kørsel, navnlig i landdistrikterne, afregnes kontant, således at de samlede kontante ydelser bogføres under ét. Ifølge lovforslagets § 17, stk. 1, vil det for fremtiden være nødvendigt i hvert enkelt tilfælde at udstede specificerede bilag for den udførte kørsel. § 17, stk. 4, kan ikke antages at få praktisk betydning for vognmændene, da kørsel for private har et særdeles begrænset omfang.

Selv for de relativt få større forretninger med egentligt kontorhold vil merværdiafgiften medføre et betydelig forøget regnskabsarbejde.

Det er klart, at disse forhold medfører en mærkbar omkostningsforøgelse, for hvilken vognmændene i givet fald må have kompensation gennem takstforhøjelser.

Ganske særlige besværligheder vil merværdiafgiften medføre for fragtmandskørslen og anden stykgodsbefordring, fordi det her drejer sig om mange og små beløb. Der beforders således normalt på en fragtvogn fra 100-150 forsendelser ledsaget af hver sit fragtbrev. I praksis vil det være nødvendigt