

at forsyne fragtbrevet med ekstra rubrikker og en ekstra fløj, hvis merværdiafgift indføres.

Merværdiafgiften vil derfor for dette transportområde medføre en særlig betydelig meradministration.

Specielt for fragtmændene, men også for adskillige af de øvrige vognmandsforretninger, vil det blive praktisk umuligt at overholde afregningsfristen på 20 dage ifølge § 20, navnlig i de tilfælde, hvor regnskabet føres af en regnskabskonsulent, hvilket som nævnt vil blive resultatet for langt den overvejende del af vognmændene.

Landsforeningen må på grund af de meget store praktiske vanskeligheder og omkostninger, der er forbundet med merværdiafgiften, nære de største betænkeligheder ved indførelsen af denne afgiftsform.

Vedrørende omsætningsafgift i detailledet.

Da lovskitsens § 2 ikke medtager vognmandskørsel, vil en detailomsætningsafgift som den foreslåede ikke medføre de samme administrative vanskeligheder for vognmandserhvervet som en merværdiafgift. En detailomsætningsafgift ville derfor for så vidt være at foretrække set fra vognmandserhvervets synspunkt.

En detailomsætningsafgift vil imidlertid — på samme måde som den nugældende omsætningsafgift i engrosledet — belaste de af vognmændene i deres virksomhed anvendte køretøjer med tilbehør, ekstra udstyr samt reservedele. Detailomsætningsafgiften vil imidlertid herudover medføre afgift af motorbrændstof samt af arbejds løn til reparation og vedligeholdelse, som er væsentlige udgifter i vognmandens driftsregnskab. Denne omkostningsstigning må indkalkuleres i kørselspriserne.

Også en detailomsætningsafgift vil derfor medvirke til, at omkostningsniveauet stiger. Dette forstærkes ved, at afgiften ifølge udkastets § 12, stk. 2, pkt. a, skal beregnes også af specielle afgifter som f. eks. benzin-afgift, ligesom de således forøgede transportomkostninger ifølge § 12, stk. 2, pkt. b, skal medregnes, selv om de faktureres særskilt, i den afgiftspligtige værdi af de transporterede varer, hvoraf omsætningsafgiften til sin tid skal svares. Heraf følger, at der yderligere svares omsætningsafgift af den på grund af omsætningsafgiften på vognmændenes produktionsmidler skete fordyrelse af varerne.

Resultatet heraf vil blive, at transport fordyres i forhold til andre produktionsomkostninger, hvilket vil give samfundsøkonomisk uheldige resultater.

Såfremt man indfører en detailomsætningsafgift, må det for landsforeningens vedkommende være en forudsætning, at lastvogne i produktion og omsætning ganske ligestilles med benyttelsen af andre varige driftsmidler, idet den eksterne transport er mindst en ligeså nødvendig del af enhver fremstillingsproces som den interne transport. Lastbiler, udstyr, tilbehør samt reservedele og brændstof, reparationer og vedligeholdelse må derfor fritages for detailomsætningsafgift.

§ 19, stk. 2, betyder i øvrigt i sin nuværende form en diskriminering af landtransporten. Dette er for vejtransporten så meget desto mere urimeligt, som denne i forvejen er belagt med en række særlige afgifter (vægtafgift, udligningsafgift, benzin-afgift m. v.), der dækker mere end samfundets udgifter til veje, medens havneafgifterne alene går til driften af havneanlæggene.

P. I. v.

J. P. Hansen

/ Jørn Gundelach.

Finansministeriet.

Departementet for told- og forbrugsafgifter.