

[Finansministeren.]

Tab ved samlet salg af en virksomhed skal som hidtil kunne fradrages ved indkomstopgørelsen for salgsåret.

Den anden hovedgruppe omfatter skibe. Afskrivningen på skibe skal efter forslaget foretages efter regler, der ganske svarer til dem, jeg lige har omtalt. Afskrivningen skal altså foretages som en saldoafskrivning med indtil 25 pct. af saldoværdien, og avance og tab ved salg skal undergives samme skattemæssige behandling som avance og tab ved salg af maskiner og lignende driftsmidler.

Medens der efter forslagets bestemmelser i øvrigt kun kan afskrives på aktiver, der er anskaffet, foreslås der for skibe indført adgang til såkaldte forskudsafskrivninger svarende til den adgang, rederierne nu har til at afskrive ekstraordinært på kontrahe-rede, men endnu ikke leverede skibe.

Der er fortrinsvis behov for forskudsafskrivninger på større skibe, idet leveringstiden her er meget lang og betydelige udbetalinger ofte må præsteres inden leveringen. Det er derfor foreslået, at der kun skal kunne foretages forskudsafskrivning på skibe, hvis anskaffelsessum andrager mindst 1 mill. kr. Fra og med det indkomstår, hvori kontrakten sluttet, og indtil leveringsåret skal der årligt kunne afskrives indtil 15 pct. af kontraktsummen. Den samlede forskudsafskrivning kan dog ikke andrage mere end 30 pct. af den aftalte byggesum. Når skibet leveres, indgår det på rederiets saldo med anskaffelsessummen efter fradrag af de foretagne forskudsafskrivninger, og den videre afskrivning beregnes på sædvanlig måde af saldoværdien.

Da de skattefrie henlæggelser, der kan foretages ifølge lovforslaget om investeringsfunds, også er en slags forskudsafskrivninger på aktiver, som anskaffes i et senere år, skal årets forskudsafskrivning på skibe fragå i de beløb, der i det pågældende år kan henlægges til investeringsfunds.

Forslaget indeholder bestemmelser, der sikrer, at foretagne forskudsafskrivninger bliver beskattet, såfremt kontrakter om bygning af skibe ophæves. Endvidere foreslås det, at avance ved salg af kontrakter om bygning af skibe altid skal medregnes ved indkomstopgørelsen, ligesom tab altid skal fratrækkes.

Som allerede nævnt er den procent, hvormed der efter forslaget kan beregnes skattefrie afskrivninger på saldoværdierne, fastsat til højst 25. Procenten er fælles for alle arter af maskiner, inventar og lignende driftsmidler samt skibe. De 25 pct. af saldoværdien svarer nogenlunde til afskrivningsmulighederne efter de gældende regler, hvis den ordinære afskrivningsprocent er 10 og de ekstraordinære afskrivninger foretages hurtigst muligt.

De 10 pct.s ordinære afskrivning er vel i øjeblikket den hyppigst anvendte sats for maskiner, og for hovedparten af maskinparken vil afskrivningsmulighederne efter forslaget stort set blive de samme som nu. For en del driftsmateriel, der kan afskrives ekstraordinært — f. eks. biler — ligger de ordinære afskrivningssatser gennemgående over 10 pct., og for disse aktiver vil forslagets bestemmelser altså medføre, at afskrivningen ikke kan gennemføres så hurtigt som efter de gældende regler. Til gengæld er de ordinære afskrivningsprocenter for skibe, inventar og en række driftsmidler lavere end 10, og for disse aktiver vil forslaget derfor åbne mulighed for hurtigere afskrivning end hidtil. Det er ikke muligt at foretage nogen opgørelse over de samlede ændringer i erhvervslivets afskrivningsmuligheder som følge af den foreslåede overgang til saldoafskrivning med 25 pct., men jeg vil skønne, at der for erhvervslivet som helhed vil blive adgang til at foretage årlige afskrivninger af nogenlunde samme størrelse som hidtil. I de første år vil de nye regler antagelig forøge afskrivningsmulighederne noget, bl. a. på grund af adgangen til også at afskrive på scrapværdierne.

Når man for at forenkle afskrivningssystemet erstatter de mange forskellige afskrivningssatser med en fælles højeste procent, vil der selvfølgelig blive tale om visse forskydninger i de beløb, som i de enkelte virksomheder årligt kan afskrives. Det nye system vil muliggøre hurtigere afskrivning i virksomheder, der har investeret forholdsvis store beløb i driftsmidler med særlig lang levetid, medens virksomheder, der hovedsagelig benytter driftsmidler med kort levetid, ikke kan afskrive så hurtigt som hidtil. Disse forskydninger vil tilskynde til øget investering i skibe og maskinanlæg med lang levetid, og en sådan udvikling vil