

[Foged.]

talte, giver ingen rimelige muligheder for en ensartet beskatning. År efter år er der sket ændringer, og nye satser har bragt stor forvirring i mange skatteopgørelser. Selv de skattelignende myndigheder har haft store vanskeligheder med at administrere reglerne.

Afsnit I i lovforslaget om skattefri afskrivninger, der omhandler maskiner, inventar og lignende driftsmidler, som udelukkende benyttes erhvervsmæssigt, ændrer de gældende regler, så der kun kan afskrives ordinært og med ens procent for alle driftsmidler. Den foreslåede procentsats, 25 pct. af hele saldoværdien, giver efter udvalgets betænkning nok en forenkling, men ikke nogen afskrivningsmæssig forbedring af de gældende forhold. I Sverige er afskrivningsprocenten ansat til 30, og vi må omhyggeligt drøfte, om de 25 pct. nu er den sats, der bør være den endelige.

I lovforslagets § 3 findes reglen om, at driftsmidler med kortere levetid, d. v. s. under 3 år, og driftsmidler, der i anskaffelses-sum ikke overstiger 500 kr., kan fradrages som almindelig driftsomkostning for det enkelte år. Jeg kan hertil sige, at de 500 kr., som også står i den nuværende lov, har stedse været en anstødssten i mange erhverv og ikke mindst i landbruget. De stedse stigende priser på maskiner bringer flere og flere af de forholdsvis små maskiner over denne 500 kr. grænse, og der vil vist være en vis rimelighed i nu at forhøje denne grænse til eventuelt 1 000 kr.

Den sidste del af afsnit I omhandler forholdene vedrørende salg af driftsmidler, der har været genstand for skattefri afskrivning. Sådanne salg tillægges den skattepligtige indkomst, når salget vedrører enkeltmaskiner, medens der ved salg af hele virksomheden skal ske efterbeskatning med 35 pct. af forskelsværdien mellem saldsummen og salgssummen. Denne regel har den fordel, at de 35 pct. vil være en maksimumsbeskatning af disse driftsmidler, medens en indregning i den skattepligtige indtægt ville give en forskellig beskatning alt efter indkomstens størrelse.

Det er et spørgsmål, om man ikke burde finde frem til en ordning, som ikke har efterbeskatning ved salg til følge. Der vil blive mange administrative vanskeligheder der-

ved, og skatteyderne vil ikke umiddelbart kunne se konsekvenserne af de benyttede afskrivninger. Der vil herske stor usikkerhed ved den foreslåede ordning, og vi nærmer os også betænkeligt begrebet kapitalvindingsskat, en skat, som mit parti ikke ønsker at medvirke til at få gennemført.

I § 6, stk. 1, møder vi på ny afskaffelse af skattefradragetsretten. De 35 pct. kapitalvindingsskat må ikke bringes til fradrag ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst. Venstre ønsker, at salg af værdier, der normalt vedrører en virksomhed, ikke skal ind under indkomstbeskatningen. Hvis de derimod indgår som led i almindelig omsætning og handel, er det en selvfølge, at der sker almindelig indkomstbeskatning.

Maskiner, der også benyttes privat, skal efter det foreliggende forslags § 8 holdes adskilt fra de øvrige og indgår ikke i de almindelige afskrivninger. 25 pct. afskrivning er vel også rimelig her. Kun må der også være en vis rimelighed mellem de bedømmelser, der lægges til grund for forholdet mellem erhvervskørsel og privatkørsel, idet det for de flestes vedkommende netop er bilerne, der har den både private og erhvervsmæssige karakter.

For landbrugets vedkommende har disse regler i årevis været angrebet, i nogen grad med rette. De gældende regler stammer fra først i 30erne og må betragtes som noget forældede. Der bliver i almindelighed skatte-mæssigt kun anerkendt 25 pct. kørsel til erhvervet. Dette føles af det store flertal af landbrugere som en urimelighed, og der bliver næppe ro om denne sag, før der er sket en væsentlig forhøjelse. Jeg er vidende om, at der for tiden i landbrugskredse gøres notater vedrørende disse kørselsforhold, sådan at man også over for skattevæsenet kan dokumentere, at den erhvervsmæssige kørsel er ud over de normale 25 pct. Jeg mener, at lige så naturligt, som det er, at skattevæsenet kræver privat kørsel beregnet som privat forbrug, lige så naturligt er det, at de erhverv, der har et stort erhvervsmæssigt kørselsbehov, også forlanger at få dette anerkendt som en driftsudgift.

Afsnit III i lovforslaget vedrører skibe, og der foreslås her så nogenlunde de samme regler som for maskiner og inventar; det vil sige, at der foreslås en afskrivning på 25 pct. årlig gældende fra det år, hvori skibet er