

pct. af det beløb, der henstår uafskrevet ved indkomstårets begyndelse. Overstiger anskaffelsessummen 65.000 kr., nedsættes det beløb, hvoraf afskrivningen kan beregnes, dog med det overskydende beløb. Det overskydende beløb opføres i selvangivelsen eller det vedlagte regnskab som en særlig aktivpost. Afskrivning skal altid foretages med hele procenter.

Stk. 3. Afholdes der med hensyn til de i dette afsnit omhandlede driftsmidler udgifter til forbedring, kan afskrivning beregnes på disse udgifter efter reglerne i stk. 1 og 2 på samme måde som på anskaffelsesudgifter vedrørende sådanne driftsmidler. Forbedringsudgifter vil være at afskrive sammen med det driftsmiddel, de vedrører. Der kan dog ikke beregnes afskrivning på forbedringsudgifter vedrørende driftsmidler, hvis oprindelige anskaffelsessum har overstegt 65.000 kr. Sådanne forbedringsudgifter opføres på den i stk. 2, 4. punktum, nævnte særlige aktivpost for vedkommende driftsmiddel.«

Nærværende lovforslag sigter på at ophæve de særlige 65.000 kroners-regler.

Disse blev oprindeligt indført med en grænse på 35.000 kroner (senere forhøjet til 40.000 kroner) ved lov nr. 225 af 4. juni 1965. Det var socialdemokratiet, venstre, konservative og radikale, der stod bag denne lovgivning, jfr. nærmere Folketingstidende 1964-65, tillæg B, spalte 935 ff samt forhandlingerne spalte 5960 ff og spalte 6324. Grænsebeløbet blev ved lov nr. 274 af 26. maj 1976 forhøjet til 65.000 kr. Senest har folketinget – resultatløst – drøftet reglen den 24. januar 1979 (spalte 5214-5234).

Saglighed har reglen til enhver tid været blottet for:

Der bør ikke være skattemæssige begrænsninger på det særlige erhvervsdriftsmiddel, bilen, som bevirker, at man kommer frem til at sige: nej, nu skal vi hellere producere på en samfundsøkonomisk dyrere måde. Det gør man imidlertid ved til særbehandling at udskille nogle maskiner, nemlig dem, der har et metalkarosseri og kører rundt på 4 gummihjul på vejene og i øvrigt opfylder nogle forskrifter, som justitsministeren har fastsat i medfør af færdselslove. Begrundelsen er så åbenbart alene at hente i en ren misundelsesbetragtning med baggrund i, at engang var biler en luksusforeteelse.

Nu om dage er den imidlertid et nødvendigt arbejdsredskab for hundredtusinder af danske.

Dansk beskatning er en nettobeskatning. Det bliver fuldstændig forvredet, når man siger, at der er nogle driftsudgifter, som man ikke skal have fradragsret for. Hvad med at lave en lov om, at man ikke har fradragsret for lønudgifter ud over 65.000 kr. til folk, der hedder Anker til fornavn? Det kunne man akkurat lige så godt som at tage den type driftsudgifter ud, som hedder bilanskaffelser ud over 65.000 kr., så man ikke har fradragsret for dem.

Det er en skattemæssig uretfærdighed over for de mennesker, der bruger bilen som erhvervsredskab. Der er masser af mennesker, der må leve i en bil. Handelsrejsende, montører og adskillige andre udfører deres erhverv dér, har deres kollektion og værktøjer dér, og de stiller de fornødne sikkerhedsmæssige krav, så at de ikke udsættes for en større erhvervsrisiko. Hvorfor skal den beskyttelse mod erhvervsrisiko, som det er at købe en større bil, ikke være beskyttet af skattelovgivningen, når f.eks. udgifter til ikke at bruge epoxy, eller hvad der kan være tale om, ganske klart er driftsudgifter?

Provenumæssigt er det selvsagt altid en god forretning for statskassen, at pengene anvendes til erhvervelse af det hårdest beskattede aktiv – store biler. Og netop på grund af den store og firefoldige afgiftsandel er biler ikke særlig valutabelastende.

Lovgivningsteknisk er der al mulig grund til at luge særregler ud af skatteområdet, hvor det daglige arbejde jo i umenneskelig grad belastes med alle de særbestemmelser, skattelovgivningen svømmer over med.

Ikrafttrædelsesreglen indebærer, at den, der har anskaffet en bil til over 65.000 kr. før 1981, fra og med dette år kan afskrive på merprisen – »det særlige aktiv« – for så vidt bilen stadig ejes ved begyndelsen af indkomståret 1981. For at undgå skattefidus-bytteforretninger er det mest hensigtsmæssigt at udforme overgangsreglen således, jfr. nærmere Folketingstidende 1975-76 spalte 9882 f. Det er formentlig også mest retfærdigt, uden at der er væsentlige samfunds-mæssige hensyn, som taler imod. På den anden side er ikrafttrædelsesreglens nærmere udformning selvsagt ikke ultimativt afgørende for forslagsstillerne.