

Denne forenkling er stort set i god overensstemmelse med principperne for pristalsregulering af positive saldi, der ikke sker i anskaffelses- eller afståelsesår. Mangeårige negative saldi forekommer jo stort set kun, når bedriften har været ramt af brand eller anden omfattende ulykke og da endda kun i få tilfælde. Komplikationer med særlig pristalsregulering i den slags tilfælde er at skyde fugle, der burde fredes, med kanoner. Når der er stillet to ændringsforslag, beror det på, at det må være særlig klart, at reguleringsberegningen ikke bør ske i det helt korte interval, som der er tale om i § 1, nr. 8.

Til nr. 12

Ved den foreslåede ændring præciseres det, at en negativ saldo også kan udignes ved anskaffelser i indkomståret.

Til nr. 14

Ændringsforslaget er overensstemmende med et mange gange fremsat fremskridtslovsforslag, senest L 15 af 7. oktober 1981 (Folketingstidende 1981-82, 1. samling, tillæg A spalte 175, forhandlingerne spalte 62, 1586 og 1987 samt tillæg B spalte 33), hvortil henvises.

Ministerens forslag gør dette fremskridtsforslag endnu mere påkrævet, idet ministerens indeksberegninger bevirker stærk forøgelse af de administrative besværligheder ved særbehandling af helt eller delvist privat benyttede personbiler og andre aktiver omfattet af lex Simon Spies.

Til nr. 19 og 20

*Af ministeren for skatter og afgifter:*

Ændringsforslagene går ud på at give ejere af erhvervsmæssigt benyttede skibe og driftsmidler, der benyttes om bord på skibe, adgang til at afskrive på et pristalsreguleret grundlag. Samtidig nedsættes afskrivningsprocenten for skibe til 25 i anskaffelsesåret, så den svarer til afskrivningssatsen i dette år for driftsmidler. Afskrivningen efter afsnit III i afskrivningsloven kan derfor ske efter samme regler som i afsnit I om erhvervsmæssigt benyttede driftsmidler.

Til nr. 19

Af et *mindretal* (fremskridtspartiets medlem af udvalget):

Ændringsforslaget går ud på, at pristalsregulering også skal ske i relation til skibe og skibsudstyr. Der findes nemlig ikke grundlag for at diskriminere mod den form for driftsmidler. Tværtimod er anskaffelse af skibe i allerhøjeste grad investeringer, som traditionelt plejer at gavne dansk økonomi. I 1981 indsejlede dansk skibsfart således over 17 mia kr. i fremmed valuta. Skibe bør derfor afskrivningsmæssigt ikke på noget punkt stilles ringere end maskiner m.v. Dertil kommer besværligheden ved at sondre mellem skibe og maskiner (f.eks. ved borerigge, muddervalser osv.). Ministeren for skatter og afgifter synes reelt at være enig i det anførte, jfr. Folketingstidende 1981-82, 2. samling, spalte 3443 f.

Til nr. 21

Ændringsforslaget går ud på, at man med hensyn til bygninger skal følge samme regler, som altid har været anvendt på løsøreområdet, nemlig at et aktiv kan afskrives, hvis det anvendes erhvervsmæssigt. Dette vil frembyde en enorm forenkling og undgåelse af mangfoldige vilkårligheder. Under tidens hurtige tekniske og økonomiske udvikling er tiden for længst løbet fra den opdeling, som findes i gældende afskrivningslovs § 18.

Til nr. 23

Ændringsforslaget går ud på at fjerne 5 pct.-begrænsningen for adgangen til at straksafskrive udgifter til ombygninger o.lign.

I den praktiske skattehverdag vil 5 pct.-reglen nemlig føre til alverdens krumspring ved, at arbejdet tilrettelægges sådan, at udgifterne fordeles over en årrække, hvor man hvert år søger at holde sig inden for de 5 pct. Julelege af den karakter bør skattelovgivningen ikke inspirere til. Man må kunne tilrettelægge byggearbejderne sådan, at det teknisk-driftsøkonomisk er mest rationelt. Eventuelt provenutab herved vil alene give en beskedent nettoprovenuforskydning.

Til nr. 24-26

De foreslåede ændringer skal præcisere, at grænserne for anvendelse af de forhøjede afskrivningssatser i lovforslaget forhøjes til-