

Nr. 11

62. ÅRGANG

NOVEMBER 1966

DANSK PRIVATBANE BLAD



INDHOLD:

Flertal for kildeskat

Trafikpolitik i USA

Selvangivelsen

Driftsresultater

Personalia

Flertal for kildeskat

Som det eneste parti går Socialdemokratiet til valg på kravet om kildeskat. Selv om gallup har vist, at 56 pct. af befolkningen går ind for skat ved kilden, og selv om samtlige lønmodtagerorganisationer er sluttet op bag Socialdemokratiets krav, har alle borgerlige partier bevaret en stejl holdning overfor en skattereform, der på rimelig måde imødekommer lønmodtagerne.

Samtidigesskat.

Det væsentligste i Socialdemokratiets forslag om kildeskat er, at indkomstskatten skal beregnes af den løbende indtægt, og dermed dementeres påstanden om, at kildeskatten blot er en opkrævningsform. Kildeskatten er - i Socialdemokratiets udformning - en virkelig samtidigesskat, og herved forstås en skat, der ikke alene *betales ud af den øjeblikkelige indtægt*, men *beregnes på basis* af denne indtægt.

Forenklet system.

Desuden gennemføres en betydelig forenkling af skattesystemet: Den særlige opkrævning af tillægsskat efter skattebillet kan undgås, så hele opkrævningen både af tillægsskatten og den faste procent sker hos arbejdsgiveren, der kan slå skattebeløbet op i en tabel. Det er nemmest både for lønmodtageren og skatteyderen, og man kommer herved så tæt på slutskatten, at man i mange tilfælde helt undgår restskat eller tilbagebetaling.

Sambeskatningen.

Når kildeskatten er gennemført, har man samtidig løst spørgsmålet om sambeskatningen. Den selverhvervende hustru bliver nemlig efter dette forslag beskattet selvstændigt af sin egen løn- eller erhvervsindtægt.

Fradragsreglen.

Hvis man ændrer bestemmelsen om, at faktisk betalte skatter kan fratrækkes, til at det er de skatter, som hører til indkomståret, der kan trækkes fra, falder indkomståret og skatteår sam-

men, hvorved næsten alle fradragsreglens skadelige virkninger fjernes, mens selve skattefradraget bevares.

Lønmodtagerfradraget.

Lønmodtagerfradraget forhøjes efter forslaget til 20 pct. af lønindtægten, dog højst 1.500 kr., men skal til gengæld yderligere dække fradrag for befordringsudgifter, faglige kontingenter og udgifter til arbejdsløshedsforsikring. Derudover indføres et standardfradrag, der omfatter alle de tidligere fradrag, som efterhånden har skabt en jungle, som den almindelige skatteyder er faret vild i.

Opkrævningen.

Hos *selvstændige erhvervsdrivende* må skatten som hidtil opkræves ved hjælp af skattebillerter. For *lønindtægt* opkræves skatten ved, at den, der udbetaler, holder beløbet tilbage. Her skydes altså *arbejdsgiverne* ind som et mellemlid i skatteopkrævningen. Skattekortene skal indeholde de oplysninger, der er nødvendige for at beregne skatten. Skattekortene oplyser kun det samlede fradrag, som skatteyderen skal have. Arbejdsgiveren kan således ikke se, hvorledes fradraget er sammensat. Arbejdsgiveren skal beregne og tilbageholde skatten ved hver løn-udbetaling. De tilbageholdte skattebeløb indbetales en gang om måneden til staten.

Overgangsregler.

For at sikre en forsvarlig overgang til kildeskat, må der udarbejdes de nødvendige *overgangsregler*. Det vigtigste spørgsmål i denne forbindelse er det såkaldte »skattefrie år«. Kildeskatteordningen skal antagelig begynde at virke fra en 1. januar. Det betyder, at man må afgangsføre de resterende skatter for det da løbende skatteår, som regel halvdelen. Endvidere vil indtægten i det sidste år før ikrafttrædelsen slet ikke komme til beskatning.

Den skattefrie periode er således en nødvendig følge af selve overgangen til det ny betalingsystem.

20 fordele ved kildeskatten

Hvad Socialdemokratiets kildeskatteforslag betyder.

1. Skatten er betalt, når lønnen udbetales.
2. Indkomststigning vil ikke mere give skattechok året efter.
3. Skatten går automatisk ned, når indtægten går ned.
4. Sambeskatningen ophæves for selvstændige hustruindtægter.
5. Man kan straks beregne sin skat af en ekstraindtægt.
6. Mange slipper for at skrive selvangivelse, men alle bevarer retten til det.
7. Gifte kvinder kan begynde at arbejde, uden at skulle tænke på en senere skattebyrde.
8. Efter arbejdsløshed skal man ikke trækkes med en skattegæld.
9. Kildeskat betyder skat efter evne og ikke — som nu — efter en tidligere indtægt.
10. Den gifte kvinde kan holde op med at arbejde uden frygt for en fortsat skattebyrde.
11. Under sygdom fjernes det psykiske og økonomiske pres, som det nuværende system lægger på skatteyderne.
12. Lønmodtagerfradraget forhøjes.
13. Hele skattesystemet vil blive stærkt forenklet. Lønmodtagerne opnår et nyt, stort standardfradrag, der skal dække en række almindeligt forekommende fradrag.
14. Disse fradrag er mindstefradrag. Retten til dokumenterede fradrag herudover bevares.
15. Folke-, invalide- og enkepensionister får et forhøjet personfradrag.
16. Det danske skattesystem kommer til at svare til vore nabo'andes.
17. En rationalisering af administrationen sikres gennem elektronisk databehandling.
18. Derved skabes muligheder for en mere effektiv og dermed mere retfærdig ligning.
19. Aktieudbytter kildebeskattes, så udlandsdanskere også skal betale deres part.
20. Kildeskatten sikrer, at udlændinge, der tager arbejde i Danmark, ikke længere kan unddrage sig skattebetaling.

FLERTAL FOR KILDESKAT

Trafikpolitik i USA

I den seneste tid har artikler i store amerikanske blade som »Life«, »Fortune« og »Reader's Digest« omtalt trafikproblemer og jernbanernes renæssance i USA. AAR (»Sammenslutningen af Amerikas Jernbaner«) har ønsket at udnytte denne bølge af interesse hos publikum og har derfor udsendt en brochure med titlen »Dynamisk trafikpolitik for et dynamisk Amerika«.

Brochuren vil bevise, at det er nødvendigt at omforme transportpolitikken, således at den kommer til at passe til de tekniske fremskridt, og således at transportpolitikken kommer til at indeholde det dynamiske element, der er så karakteristisk for USA's samfundsøkonomi. Tonen angives allerede i de første linier i brochuren: »Regeringens nuværende trafikpolitik er et vaklevornt og usikkert køretøj, der ikke egner sig til at befordre Amerika ind i den dynamisk voksende økonomiske tidsalder, som præsident Johnson har set for sig i sit »Store Samfund«; den er som en bil med fem hjul, alle af forskellig størrelse og med fem forskellige førerpladser«.

Forfatterne minder om, at Interstate Commerce Commission (en slags kontrollerende og bestemmende statslig myndighed) blev oprettet i 1887, på et tidspunkt, da befordringen var et jernbanemonopol, og at dens formål var at hjælpe myndighederne med at skabe et stærkt og effektivt transportsystem. Siden da har jernbanerne fået selskab af biler, fly og pipelines samt flodbåde på den nationale transportarena; men de nyder alle, i modsætning til jernbanen, godt af økonomisk hjælp fra regeringen, uden at denne samtidig udøver så streng kontrol, som den stadig udøver over for jernbanerne.

Denne forskelsbehandling, som jernbanen således må lide under, forekommer navnlig i tre former:

— for det første er de regulerende bestemmelser ikke de samme for de forskellige befordringsmåder. Således undslipper to trediedele af lastbiltrafikken og ni tiendedele af flod- og kanalskibsfarten Interstate Commerce Commission's prisregulering, der på den anden side rammer al jernbanegodsbefordring. Yderligere er det forbudt jernbanerne at sammenlægge selskaber, selv om deres antal er alt for stort;

— for det andet er jernbanerne underkastet et diskriminerende skattesystem; de almindelige skatter, der opkræves af jernbanerne, er pr. indtjent dollar otte gange højere end de skatter, der betales af luftfartsselskaber og bådlinier, og ti gange højere end dem, der betales af lastbilerne. Dertil kommer, at jernbanerne skal betale deres egne udgifter til de faste anlæg (spor o.s.v.), hvad der sluger omkring 20 pct. af indtægterne, d.v.s. næsten fire gange så meget som hos lastbilerne. Endelig betaler bådene faktisk intet for at benytte de indenlandske vandveje;

— det skal endelig bemærkes, at de tilskud, som regeringen giver, og de udviklingsprogrammer, som den formulerer, systematisk er til skade for jernbanerne.

Det kan anslås, at staten siden slutningen af 2. Verdenskrig har anvendt 200 tusind millioner dollars til bygning af et storslået kompleks af motorveje, lufthavne og kanaler. Resultaterne er imidlertid, når man ser objektivt på sagen, helt skuffende. Ganske uanset de ufatteligt store summer, der er ofret på landeveje og byernes og disses omegns gadesystemer, må det konstateres, at millioner af medborgere har betydelige vanskeligheder med at komme frem i de store byer. Medens lastbilerne overfylder de nye motorveje, betaler ejerne af almindelige personbiler abnormt store tilskud til bygning og vedligeholdelse af vejnettet.

Yderligere vokser antallet af flodpramme, bygget for mange penge, stadigvæk, og aldrig har så mange skatteydere betalt så meget for at gøre så få rigere.

Uanset at luftvejene er overfyldt til faregrænsen på grund af de mange luftruter og de hyppige afgang, navnlig på de korte afstande, er antallet af personførende tog mellem storbyerne stadig faldende. Det bør også bemærkes, at luftruterne kun dækker knap 6 pct. af al mellembys trafik, medens de resterende 94 pct. alligevel gennem skatterne skal give et godt tilskud til hver rejsende i luften. Det er de private biler, der klarer størstedelen af den mellembys trafik, nemlig ca. 90 pct.

Man må navnlig spørge, om ikke det personførende tog er blevet »kvalt« af de 749 millioner dollars, der er blevet givet i tilskud til luftfarten, de 467 millioner dollars til civile lufthavne og de 84 millioner, der er direkte udbetalt i tilskud til lokal-luftruter. Det er også værd at huske, at Washington er på vej til at investere tusind millioner dollars i bygning af den nye »supersoniske« passagerflyvemaskine.

En så ufornuftig politik er med det spild af ressourcer og den fordrejning af konkurrenceforholdene, som den medfører, naturligvis skadelig for almenheden.

Løsningen kan således kun findes gennem behandling på lige fod af alle befordringsmidler. Efter 75 års indblanding fra de offentlige myndigheders side i transportsektoren har USA et meget stor behov for en politik, der bygger på, at hver transportform skal bære sine egne udgifter, og at regeringen i videst muligt omfang skal afholde sig fra indblanding.

Konkurrence har faktisk gjort sådanne fremskridt, at de offentlige myndigheder kun behøver at optræde som regulatorer, at gå med til en nedskæring af restriktionerne og at give frit spil til kræfterne på markedet, alt ud fra en friheds- og lighedstanke.

Det er ud fra denne tankegang, at præsident Johnson fornylig i Kongressen foreslog opkrævning af afgifter for benyttelse af veje, lufthavne og indenlandske vandveje, således at det skulle blive muligt at genvinde en større og rimeligere del af de udgifter, som over finansloven kommer enkelte brugergrupper til gavn.

Det er et under, at USA's jernbaner overhovedet har kunnet overleve i et så uvenligt politisk klima. Sandsynligvis er det mest slående bevis på deres ukuelighed og livskraft, at det

er lykkedes dem at investere og modernisere så meget, som de har, at fastholde troen på fremtiden, og endog at nedsætte deres omkostninger med 13 pct. mellem 1958 og 1964, medens detailpriserne i samme periode steg med 7 pct. og det til trods for, at det skete under de værste forhold, som nogen industri nogensinde har arbejdet under.

Situationen er imidlertid stadig foruroligende. Ødelæggelsen af offentlig transport i USA truer selve virksomhedernes eksistens, og man kan med fuld ret spørge, om nationen ikke, hvis den undlader en fuldstændig reform af transportpolitikken, risikerer for altid at ødelægge mulighederne for at etablere det dynamiske transportsystem, som den fremtidige økonomiske udvikling vil kræve.

Det er utvivlsomt nødvendigt at tænke meget over de virkninger, som antagelsen af sådanne standpunkter kunne få i Europa i en tid, hvor man forsøger at fastlægge principperne for en europæisk transportpolitik.

(Efter »International railways news»
i »Vingehjulet«.)

Det vedrører selvangivelsen

Opsparing kan også give skattefordel, når man kender mulighederne.

Med december måned nærmer sig det tidspunkt, hvor den enkeltes »årsopgørelse« — selvangivelsen — skal forberedes. Det er derfor nu også på tide at minde om enkelte af de skatte-regler, som kan få indflydelse på næste års skattebetaling.

Der er noget, som hedder skattepræmieret opsparing. Det vil sige, at bidragene til disse

opsparingsformer på en eller anden måde er fradragsberettiget på selvangivelsen. Mange benytter sig af denne chance, men endnu flere har mulighed derfor.

I Arbejdernes Landsbank beskæftiger man sig meget med denne sag, som også har stor interesse for lønmodtagerne. Man fremhæver kort følgende opsparingsformer:

1. INDEKSKONTRAKTER: Hver skatteyder (i ægteskaber både mand og kone) kan op-

rette maksimalt 6 kontrakter. Hver lyder (i dag) på 681 pristalsregulerede kroner, der falder til udbetaling fra det fyldte 67. år og i mindst 10 år derefter. Bidragene, der fastsættes i forhold til alder ved kontrakternes oprettelse, er fuldt fradragsberettigede på selvangivelsen. Denne opsparing er værdifast. Sidste frist for oprettelse af kontrakter er 31. december. Omfatter alle mellem 18 og 57 år.

2. KAPITALBINDING: Kapitalen bindes i mindst 5 år, indskuddene (højst 2.500 kr. årligt) fratrækkes på selvangivelsen indenfor 2.500 kroners grænsen. Forrentes med $6\frac{1}{4}$ pct. Sidste frist for etablering 31. januar.
3. BØRNEOPSPARING: Forældre, bedsteforældre og oldeforældre kan oprette sådanne konti. Det årlige indskud kan højst andrage 3.000 kr., den tegnede kapital højst 24.000 kr. Kontoen spærres i mindst 7 år og udbetales tidligst ved barnets 14. år. Fratrækkes indenfor 2.500 kroners grænsen.
4. KAPITALPENSION: Bidragsstørrelse aftales mellem arbejdsgiver og lønmodtager. Kapitalen frigives tidligst ved fyldt 60. år under normale forhold. Lønmodtagerens bidrag fratrækkes indenfor 2.500 kroners grænsen. Sidste frist for tegning 31. dec.
5. SELVPENSIONERING: Det årlige indskud kan højst andrage 3.000 kr., den tegnede kapital højst 40.000 kr. Åben for alle mellem 18 og 50 år. Kontoen spærres mindst 15 år og frigives normalt tidligst ved fyldt 60. år. Indskuddet fratrækkes indenfor 2.500 kroners grænsen. Sidste frist for tegning 31. december.
6. ETABLERINGSKONTO: For unge, der vil etablere sig som selvstændige. Årligt indskud

mindst 500 kr., maximalt 20 pct. af nettoindkomsten. Bidraget er fuldt fradragsberettiget. Kontoen kan som hovedregel løbe i 10 år, dog indtil det fyldte 40. år. Dens indestående skal bruges til etableringsformål (ikke til privat huskøb), og ved hævnning foretages forlods afskrivning af indkøbte driftsmidler med beløbet, men $\frac{1}{3}$, max. kr. 5.000,-, er skattefrit. Sidste frist for oprettelse 31. januar.

Dette er kun en nødtørftig orientering om mulighederne. Landsbanken er i hovedkontoret og i alle sine afdelinger parat med udførlige oplysninger og vejledning.

Aalborg afdeling

Afdelingsmøde afholdes *torsdag den 1. december 1966 kl. 20,00 på Odd Fellow Palæet i Aalborg*. Dagsorden på mødet. Evt. forslag sendes til formanden.

P. a. v.:
H. G. Jensen.

Husk at anmelde

evt. bopælsforandring til postvæsenet af hensyn til bladets tilsendelse.

Driftsresultater

Lyngby—Nærum Jernbane

I efterfølgende oversigt meddeles de væsentligste oplysninger vedrørende jernbane- og omnibusdriften og dens resultater:

	1964/65	1965/66	%
Antallet af rejsende:			
Jernbanen	1.265.565	1.193.228	÷ 5,7
Buslinie 172	1.199.204	1.094.580	÷ 8,7
Buslinie 180	422.024	399.486	÷ 5,3
Ialt...	2.886.793	2.687.294	÷ 6,9
Indt. af personbf. kr.	1.601.731	1.897.490	+18,4
Indt. af godsbf., herunder beford. af bane-pakker (bef. sker med banens lastbiler til og fra Lyngby st.)... kr.	292.424	290.747	÷ 0,6
Antal befordrede bane-pakker	124.937	113.746	÷ 8,9
Motorv. har kørt km	366.116	357.615	
Omnib. har kørt km	688.277	673.894	
Motorv. og busserne har brugt gasolie liter	330.773	330.720	
Samlet driftsindt. kr.	1.958.338	2.262.426	+15,5
Saml. driftsudg. (incl. pens.præ. samt afskr. på bilmateriel, nyanlæg m. v.)	kr. 2.043.757	2.261.268	+ 9,6
Driftsresultat..... kr.	÷85.419	+1.158	

Høng—Tølløse Jernbane

Oversigt over 1965/66 sammenlignet med 1964/65:

	1964/65	1965/66	%
Antal rejsende	263.883	299.434	+13,47
Indt. af personbf.:			
Jernbane	kr. 415.276	485.589	+16,93
Skolekørsel m. rutebil	24.960	30.851	+23,60
Vægt af beford. gods:			
Jernbane	tons 12.175	11.038	÷ 9,34
Lastbiler	tons 9.222	8.434	÷ 8,54
Indt. af beford. gods:			
Jernbane	kr. 135.700	148.701	+ 9,58
Lastbiler	kr. 440.994	467.680	+ 6,05
Samlet driftsindt. kr.	1.257.160	1.369.110	+ 8,90
Saml. driftsudg. (excl. pensionsudgifter) kr.	1.538.843	1.641.388	+ 6,66
Driftsresultat	kr. ÷281.683	÷272.278	—

Thisted—Fjerritslev Jernbane

Hovedresultatet af driftsåret 1965/66 sammenlignet med 1964/65 fremgår af nedenstående oversigt:

	1965/66	1964/65	%
Antal rejsende	152.327	163.441	÷ 6,8
Indt. af personbef. kr.	355.468	352.588	+ 0,8
Vægt af bef. gods og levende dyr	tons 15.410	17.990	÷14,3
Indt. af bef. gods og levende dyr	kr. 243.447	290.495	÷16,2
Samlet driftsindt.... kr.	830.035	874.553	÷ 5,1
Samlet driftsudg. ¹⁾ kr.	1.762.878	1.557.435	+13,2
Driftsresultat ¹⁾ ... kr.	÷932.843	÷682.882	—
Endeligt resultat ¹⁾ kr.	÷932.843	÷682.882	—

¹⁾ Excl. reguleringstillæg til pensionister og bidrag til pensionskassen.

Silkeborg—Kjellerup—Rødkærsbro Jernbane

Resultatet af person- og godstrafikken samt det økonomiske resultat af driften vil sammenlignet med resultaterne af driften i 1964/65 fremgå af nedennævnte oversigt:

	1965/66	1964/65	%
Antal rejsende	178.192	176.729	0,83
Indt. af personbef. kr.	360.799	331.942	8,69
Vægt af bef. gods og levende dyr	tons 5.754	7.132	÷19,32
Indt. af bef. gods og levende dyr	kr. 227.373	214.797	5,85
Saml. driftsindt.... kr.	685.606	632.612	8,38
Saml. driftsudg.... kr.	989.288	938.934	5,36
Endeligt resultat... kr.	÷303.682	÷306.322	—



PERSONALIA

Lollandsbanen.

Forflytninger.

Fra 1. november 1966 forflyttes stationsmester C. C. Hansen, Ryde, til Søllested med funktion som afløser. (Ryde st. nedlægges).

Fra 1. november 1966 forflyttes overportør V. J. G. Skousgaard, Søllested, til Nakskov.

Odsherreds Jernbane.

Ansæt.

Fra 1. oktober 1966 er ea. Ib Jensen, Grevinge, ansat som portør samme sted.

Fra 1. september 1966 er ea. Poul A. Nielsen, Nykøbing Sj., ansat som portør samme sted.

Forflyttelse.

Fra 1. oktober 1966 er togfører Viktor Nielsen, Asnæs, forflyttet til Nykøbing Sj., efter ansøgning .

Forfremmelse.

Fra 1. oktober 1966 er overportør Kaj Olsen, Hørve, forfremmet til togbetjent med station i Asnæs.

Aalborg Privatbaner.

Afsked e. a.

Fra 1. december 1966 afskediges stationsmester K. V. Larsen, Agersted, efter ansøgning med pension.

Fra 1. december 1966 afskediges togfører H. V. K. Schmidth, Aalborg, efter ansøgning med pension.

Ansæt.

Fra 1. oktober 1966 er portøraspiranterne P. B. Jensen og A. J. Clausen, begge Nørresundby H, ansatte som portører samme sted.

Afsked e. a.

Fra 1. januar 1967 er portøraspirant K. Hansen, Hvalpsund, afskediget efter ansøgning.

Afsked.

Togfører Ejner Nielsen, Nykøbing Sj., har efter ansøgning fået bevilget afsked fra OHJ med udgangen af oktober måned 1966 på grund af alder.

Efter at have attjent sin værnepligt ved Livgarden i 1920 søgte Ejner Nielsen ind ved Odsherreds Jernbane og blev i 1921 ansat som portør i Nykøbing Sj., I 1944 udnævntes han til togbetjent og i 1955 til togfører.

Ejner Nielsen er ud af jernbaneslægt, idet hans far blev portør ved banens åbning med station i Svinninge, og derfor var jernbanen ikke fremmed for ham. Han har altid udført et godt og punktligt stykke arbejde og været afholdt af det publikum, som han er kommet i berøring med gennem de mange år.

Nu, det går mod din afsked, takker vi i afd. 21 dig for godt kammeratskab og ønsker dig og din hustru et godt og langt otium i jeres dejlige villa i Nykøbing Sj.

J. J.

Trykt i Horsens Bogtrykkeri.