

[Miljøministeren]

vil ligge på et niveau omtrent som ovenfor anført.

Det er miljøstyrelsens opfattelse, at tankenes tilstand er stærkt afhængig af lokale forhold. Således kan det som et eksempel nævnes, at miljøstyrelsen fra et firma, som foretager tankudskiftninger i en københavnsk forstadskommune, har fået oplyst, at næsten 100 pct. af de 20 år gamle tanke, som opgraves, er gennemtærede.

På baggrund af disse nye oplysninger er det miljøstyrelsens antagelse, at der er skønnet væsentligt for lavt med hensyn til hyppigheden af tankgennemtæringer. Miljøstyrelsen er derfor af den opfattelse, at adgangen til fortsat midlertidig anvendelse af tanke ud over den normale forældelsesfrist på 20 år, som er udtrykt i cirkulæreskrivelsen af 21. marts 1978, ophæves, således at man kan vende tilbage til den praksis, som var gældende før dette tidspunkt.

Miljøstyrelsen skal i øvrigt gøre opmærksom på, at der ikke er tale om ekstraordinært at udskifte 50.000 tanke. Der er alene tale om, at man vender tilbage til den praksis, som har været gældende fra den første olietankbekendtgørelses ikrafttræden den 1. april 1970 og indtil udsendelsen af den nævnte cirkulæreskrivelse af 21. marts 1978, således at alle olietanke skal sløjfes eller renoveres senest, når de er 20 år gamle.«

Jeg kan tilføje, at spørgsmålet om sløjfning af 20 år gamle olietanke på under 6.000 l for øjeblikket drøftes med handelsministeren i relation til de igangværende overvejelser om lovgivning vedrørende varmforsyning m. v.

Til ministeren for skatter og afgifter (6/2 79) af:

Glistrup (FP):

»Hvilke biltyper anvendes som ministerbiler, og hvor nidkære er de retningslinjer og beløbsstørrelser, som skattemyndighederne anvender ved indkomstbeskatning af værdien af at have ministerbil til rådighed?«

(Spm. nr. 572).

Begrundelse.

En af gammelpartiernes herrefolksmentaliteter er, at ministrene – også når de opholder sig i Danmark – for skatteydernes regning

får stillet bil med chauffør til rådighed. De kan bruge den overalt, befordring til og fra arbejdet, transport til partimøder og alskens andre privatforeteelser. Overalt kan de undgå berøring med den fjerne befolkning, som man træffer, når man i stedet bruger offentlige transportmidler.

Den elendighed vil formentlig fortsætte, til vi får en fremskridtsregering. En sådan vil som en af sine første handlinger totalt afskaffe ministerbilerne.

I mellemtiden må oppositionen imidlertid sikre, at offentligheden får klarhed over, hvorvidt den forargelige ministerbilordning også udnyttes til skattefusk. Vi ved, at almindelige mennesker, der bruger bil, over en bank nægtes fradrag for befordring mellem hjem, sommerhus og arbejdssted og beskattes til det hvide ud af øjnene for brug af firmabil til private formål. Men hvordan det er med ministrene, har vi hørt alt for lidt om.

Besvarelse (14/2 79):

Ministeren for skatter og afgifter (Anders Andersen):

De tjenesteautomobiler, som de 21 ministre råder over, fordeler sig på følgende biltyper:

- 10 Mercedes
- 5 Ford Granada
- 4 Volvo
- 1 Citroën
- 1 BMW.

2 reserveministerbiler administreres af statsministeriet og anvendes bl. a. i forbindelse med reparationer af den faste vognpark. Reserveministerbilerne er af følgende biltyper:

- 1 Audi 100
- 1 Toyota Crown.

Om ministrenes rådighed over ministerbilerne og om beskatning af værdien af eventuel privat kørsel med ministerbilen gælder følgende:

En minister får af staten stillet et personmotorkøretøj med chauffør til rådighed som tjenesteautomobil. Den kan anvendes til befordring mellem bopæl og ministerium og anden befordring i ind- og udland i forbindelse med varetagelsen af ministerhvervet og den dertil knyttede mødevirksomhed o. lign. I det omfang ministerbilen således benyttes i