

[Maisted]

Naturgasprojektet udvikler sig til en økonomisk skandale som påvist af fremskridtspartiet gennem årene, og det må være relevant, at ministeren oplyser danskerne om de økonomiske følger, det får for deres hverdag, f.eks. i form af højere energifgifter eller andre typer skatteforhøjelser.

Besvarelse (23/9 83):

Energiministeren (Enggaard):

Naturgasprojektet underkastes jævnlig økonomiske vurderinger. De seneste beregninger viser en driftsøkonomisk forrentning, der fortsat giver regeringen anledning til nøje at følge udviklingen i projektet og at vurdere, hvilke tiltag der er nødvendige. Regeringens koordinationsudvalg har i den anledning besluttet at fremlægge følgende handlingsprogram til forbedring af naturgasprojektet:

1. Krav til naturgasselskaberne om senest medio november 1983 at fremlægge reviderede langtidsbudgetter, der anviser veje til at øge projektets indtægter og reducere omkostningerne.

Energiministeriet vil medio oktober udmelde nærmere retningslinier herfor.

2. Det tilkendegives *klart* over for selskaberne og offentligheden, at såfremt den tilsigtede forbedring af projektets økonomi ikke afspejles af selskabernes reviderede langtidsbudgetter, vil regeringen gennemføre de fornødne lovgivningsindgreb.

I perioden indtil en endelig vurdering af selskabernes langtidsbudgetter foreligger, agter regeringen at videreføre de allerede igangsatte bestræbelser på at forbedre projektets økonomi i samarbejde med selskaberne og om nødvendigt gennem en direkte anvendelse af bemyndigelsesbestemmelserne i varmforsyningslovens kapitel 9A.

Spm. nr. S 1661

Til *ministeren for skatter og afgifter* (15/9 83) af:

Maisted (FP):

»Vil ministeren forklare forskellene i skattevesenets kilometerpriser?«

Begrundelse

I Jyllands-Postens Midtpunkt den 10. september 1983 oplyser statsautoriseret revisor

Otto Bjerrum, at der ved kørsel i arbejdsgiverens middelstore bil skal indtægtsføres 3,10 kr. pr. kørt privat kilometer, medens der ved erhvervsmæssig kørsel for virksomheden ikke anderkendes større kørselsvederlag end 1,82 kr. pr. km, når lønmodtageren selv ejer bilen.

Bjerrum giver offentligheden det indtryk, at forskellen skulle »bero på en slags skatte-tænkning hos myndighederne.«

Derfor er det påkrævet, at ministeren i sit svar på nærværende spørgsmål dokumenterer talmæssigt, hvordan de nævnte satser er synkroniserede på en for de skattepligtige rimelig måde.

Besvarelse (27/9 83):

Ministeren for skatter og afgifter (Isi Foighel):

I begrundelsen for spørgsmålet anføres det, at der ved kørsel i arbejdsgiverens middelstore bil skal indtægtsføres 3,10 kr. pr. kørt privat kilometer, medens der ved erhvervsmæssig kørsel for virksomheden ikke anerkendes større kørselsvederlag end 1,82 kr. pr. km., når lønmodtageren selv ejer bilen. Der efterlyses en talmæssig dokumentation for, at de nævnte satser er synkroniserede på en for de skattepligtige rimelig måde.

Fastsættelsen af kilometersatserne sker i ligningsrådet og offentliggøres årligt ved et SD-cirkulære.

Satserne for privat kørsel i arbejdsgivers bil fastsættes bl.a. på grundlag af de af FDM givne oplysninger i bladet Motor om de faktiske kørselsudgifter. Satserne tilsigter i almindelighed at svare til hele den besparelse, som den ansatte opnår ved, at arbejdsgivers bil stilles til hans rådighed.

For så vidt angår fastsættelsen af satserne for erhvervsmæssig benyttelse af egen bil har ligningsrådet stedse fulgt de kørselsgodtgørelser, som fastsættes af finansministeriet for offentligt ansatte. Disse satser tilsigter at give dækning for de variable omkostninger samt ca. halvdelen af de faste omkostninger.

Forskellen mellem de anførte satser beror således på, at førstnævnte satser for privat kørsel i arbejdsgivers bil tilsigter at dække samtlige udgifter, medens satserne for erhvervsmæssig kørsel giver dækning for samtlige variable omkostninger, men kun for 50 pct. af de faste udgifter.