

[Thoft]

de kørsel mellem hjem og arbejde samt feriekørsel/kørsel til fritidsbolig i de tilfælde, hvor kørselsfordelingsbog ikke forefindes?»

Begrundelse

Reglerne for opgørelse af værdien af privat kørsel i firmabil, som beskrevet i ligningsvejledningen, benyttes fortsat ikke i mange kommuner, som generelt og uden særlig sandsynliggørelse accepterer, at værdien af fri firmabil ansættes til 5.000–10.000 kr. årligt, svarende til mellem 1.800 km og 3.500 km privat kørsel. Det er min opfattelse, at ministeren bør indskærpe de gældende anvisninger, således at et ensartet ligningsgrundlag tilvejebringes.

Svar (13/5 86):

Ministeren for skatter og afgifter (Foighel):

Der er intet statistisk grundlag for at besvare spørgsmålet direkte.

I begrundelsen for spørgsmålet er det anført, at mange kommuner uden særlig sandsynliggørelse accepterer, at værdien af fri firmabil ansættes til 5.000–10.000 kr. årligt.

Statsskattedirektoratet har til spørgsmålet udtalt, at »i medfør af skattestyrelseslovens § 3 påhviler det ligningskommissionen, forinden den foretager en ansættelse til et andet beløb end det selvangivne, at underrette skatteyderen om den påtænkte, eventuelt skønnede ansættelse og om begrundelsen herfor.

For ligningskommissionen er det ofte nødvendigt at skønne ved værdiansættelsen af fri bil.

Til brug herfor har statsskattedirektoratet i ligningsvejledningen anført, at myndighederne normalt bør anerkende en privat kørsel på 8.000 km med tillæg af kørsel mellem hjemmet og arbejdspladsen og eventuel kørsel til fritidsbolig, hvis der ikke foreligger særlige forhold.

Om særlige forhold kan f.eks. anføres, at skatteyderens husstand i forvejen råder over en automobil, som benyttes til privat kørsel, eller at skatteyderen f.eks. hyppigt har opholdt sig i udlandet, haft længere sygeperioder m.v.

Hvor ligningsmyndighederne godkender et lavere beskatningsgrundlag end 8.000 km, vil dette således være i overensstemmelse med

ligningsvejledningen, såfremt skønnet er begrundet i konkrete særlige forhold.«

Som det fremgår af statsskattedirektoratets udtalelse, kan det meget vel tænkes, at der er særlige omstændigheder, der begrunder, at værdien af fri firmabil sættes til 5.000–10.000 kr. årligt.

I modsætning til spørgeren finder jeg intet grundlag for at tro, at ligningsmyndighederne ikke følger de gældende anvisninger. Jeg mener derfor ikke, at der er et behov for at indskærpe anvisningerne.

Spm. nr. S 1049

Til forsvarsministeren (2/5 86) af:

Albrechtsen (VS):

»Kan ministeren bekræfte oplysningerne om, at placeringen af de nye IHAWK-raketter har nøje sammenhæng med den eventuelle brug af Beldringe lufthavn til modtagelse af forstærkninger, og at dette indebærer, at raketterne også i krigs- og krisetid vil være placeret i Odense?«

Begrundelse

Ministeren har hidtil oplyst, at de nye IHAWK-missiler, der skal opstilles på Højstrup øvelsesplads i Odense, i tilfælde af forhøjet beredskab vil forlade Højstrup, der er en ren fredstidsplacering (se svaret af 5. juli 1986 på spørgsmål nr. S 1356 af 25. juni 1985). Derfor afviste ministeren, at raketterne ville gøre Odense til bombemål.

I sagen om IHAWK-raketterne ved flyvestation Skalstrup ved Roskilde viste det sig imidlertid, at raketterne ikke mindst skal forsvare Roskilde lufthavn, som i en given situation vil kunne bruges til forstærkninger (se svaret af 13. februar 1985 på spørgsmål nr. S 655 af 7. februar 1985).

Ifølge Socialistisk Weekend den 25. april 1986 er det netop således, at IHAWK-raketterne i Odense får som formål på tilsvarende vis at forsvare Beldringe lufthavn, som er det eneste sted på Fyn, hvor forstærkningerne kan modtages i en lufthavn med lys og fast bane. Raketternes formål er altså ikke alene – som tidligere hævdede – at lukke et hul i NATO-luftforsvaret, og derfor er det også indlysende, at raketterne bliver i – eller i umiddelbar nærhed af – Odense i en bered-