

Den sidste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 133:

Forslag til folketingsbeslutning om bindende forhåndsvurdering af importerede motorkøretøjer.

Af Klaus Kjær (DF) og Brian Mikkelsen (KF)
m.fl.

(Fremsat 27/4 99).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Skatteministeren (Ole Stavad):

Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti ønsker med det her forslag at pålægge regeringen at indføre bindende forhåndsvurdering for brugte, importerede motorkøretøjer. Formålet med forslaget er at styrke borgernes retsstilling og mindske de administrative byrder for det offentlige og erhvervslivet.

Lad mig først og fremmest slå fast, at hvis disse, må jeg sige, gode mål og formål kunne nås med det her forslag, ja, så ville jeg stille mig særdeles positiv. Jeg mener, at det forholder sig direkte omvendt. En forceret sagsbehandling på bilvurderingsområdet, der ofte retter sig direkte til den enkelte borger, og som ydermere angår ret store beløb, kan kun skade borgernes retsstilling.

Den, der ønsker danske nummerplader på et køretøj købt i udlandet, har naturligvis krav på, at det afgiftsbeløb, der opkræves, er velbegrundet med udgangspunkt i netop det køretøj, der her er tale om. Det er ganske enkelt nødvendigt med en vis sagsbehandlingstid, for at vurderingsmyndighederne kan indhente de oplysninger, der er nødvendige for at vurdere køretøjets markedsværdi korrekt.

Den registreringsafgift, der skal betales af det indførte brugte motorkøretøj, skal jo svare til den registreringsafgift, der hviler på et tilsvarende indenlandsk brugt køretøj. Bliver afgiften højere eller lavere, ja, så medfører det urimeligheder.

Af samme grund må enhver anmodning om bindende forhåndsvurdering underlægges samme grundige sagsbehandling, uanset om forhåndsvurderingen angik et køretøj, der aldrig ville komme på danske nummerplader. Det ville for alvor være spild af offentlige ressourcer. Jeg kan i den forbindelse oplyse, at

Told og Skat årlig får 50.000-70.000 henvendelser om, hvad der skal betales i registreringsafgift af konkrete brugte motorkøretøjer.

Det kan f.eks. dreje sig om en borger, hvor køb af en brugt bil fra udlandet afhænger af prisen inklusiv registreringsafgift. Af disse 50.000-70.000 henvendelser ender blot ca. 20.000 med en vurdering og betaling af registreringsafgift. Af de 20.000 er hen ved 12.000 brugte køretøjer fra udlandet og de resterende brugte køretøjer fra indlandet, f.eks. biler, der har været benyttet til registreringsafgiftsfri valutaudlændinge og dermed valutaudlejning.

Hvis vurderingsmyndighederne skulle indrettes til at håndtere bindende forhåndsvurderinger i de 50.000-70.000 tilfælde, ville disse vurderinger for op til 70 pct.s vedkommende være spildte, og jeg bruger ordet spildte, fordi vi således kan skønne, at ca. 70 pct. af ønsker om bindende forhåndsvurdering, svarende til 30.000-50.000 sager årlig, ikke vil resultere i afgiftsberigtigelse af motorkøretøjet.

Når det gælder erhvervslivet, ja, så har jeg svært ved at se, hvor det store behov for at kunne få en bindende forhåndsvurdering kommer fra. Der gælder jo det, at vurderingen går ud på at finde den pris, som motorkøretøjer kan sælges til her i landet, men netop den pris, som motorkøretøjet kan sælges til her i landet, må brugtbilimportøren have en god fornemmelse for, også uden en bindende forhåndsbekendelse.

Afslutningsvis vil jeg gerne fremhæve, at de vurderinger, der foretages i dag, hverken er vilkårlige eller tilfældige. Bilvurderingsmyndighedernes tekniske og handelsmæssige sagskundskab og udveksling af oplysninger myndigheder imellem har det formål at opnå et ensartet niveau på landsbasis.

Samtidig er der de seneste år gjort meget for, at told- og skatteregionernes opkrævning af depositum for registreringsafgift, så folk kan få danske plader på køretøjer og anvende dem med det samme, bliver så ensartet som muligt. Det kan næppe helt undgås med afvigelser mellem depositum og endelig registreringsafgift eller vurdering, da told- og skatteregionerne ikke kan eller skal arbejde, som vurderingsmyndighederne gør det.

Regeringen er naturligvis indstillet på at lytte til alle gode ideer, der kan lette de administrative byrder og styrke borgernes retsstilling, men regeringen kan af de grunde, som jeg her har nævnt, ikke støtte det fremsatte beslutningsforslag.

(Kort bemærkning).

Klaus Kjær (DF):

Nu nævnte skatteministeren, at for 20.000 af de her biler førte det rent faktisk til en registrering, og det vil sige, at der er sket en egentlig sagsbehandling med konkret vurdering ude på stedet, en vurdering af den konkrete bil osv., og det er selvfølgelig noget af det, som forslaget tager højde for; det vil jo så ikke skulle finde sted.

50.000-70.000 henvendelser – det drejer sig om 50.000-70.000 opslag i en tabel, og så kan man vurdere de biler.

Hugo Sørensen (S):

Tanken bag forslaget er helt i tråd med Socialdemokratiets målsætning om forenkling og overskuelighed i sagsbehandlingen. Desværre indeholder det fremsatte beslutningsforslag ikke helt disse målsætninger. Told og Skat modtager årlig tre-fire gange så mange forespørgsler på registreringsafgift, som der rent faktisk importeres motorkøretøjer. Dette behov anses ikke for at ville blive reduceret med den i forslaget foreslåede bindende forhåndsvurdering, og påstanden om en begrænsning i ressourceforbruget hos bilvurderingsmyndighederne anses derfor heller ikke for at være sandsynlig.

I øvrigt viser erfaringerne, at der fortsat er ønsket om og behov for en individuel vurdering af en stor del af de importerede køretøjer. Forslagsstillernes påstand om vilkårlige og forskellige vurderinger synes ikke længere at have hold i virkeligheden, idet bilvurderingsmyndighederne i stor udstrækning udveksler erfaringer og derfor er kommet langt med hensyn til en ensartet vurdering.

En bindende forhåndsvurdering vil ikke styrke importørens retssikkerhed, måske snarere tværtimod. Derfor er det stadig nødvendigt med en vis sagsbehandlingstid, der giver myndighederne mulighed for at kunne indhente de oplysninger, som netop er nødvendige, for at importerede køretøjer prismæssigt bliver indplaceret på linje med de indenlandske køretøjer af samme standard. I øvrigt er der jo, hvis det er nødvendigt, også i dag mulighed for at få registreret køretøjer på danske nummerplader med det samme.

Socialdemokratiet kan ikke støtte forslaget.

Kristian Jensen (V):

Alle er vel enige om, at usikkerhed inden for det økonomiske område ofte kan medføre, at man afstår fra at føre den usikre handling ud i livet.

Det foreliggende beslutningsforslag omkring bindende forhåndsvurdering af importerede motorkøretøjer har til formål at fjerne usikkerheden omkring det importerede motorkøretøjs registreringsafgift.

Vi synes i Venstre, at det er urimeligt, at man ikke kan få klar besked om afgift og momsbetaling forud for import af motorkøretøjer. At tvinge folk til at importere med et skønsmæssigt overslag for derefter at få dem til at indbetale et større afgiftspligtigt beløb end de var stillet i udsigt, minder for mig lidt om statskontrolleret bondefangeri.

Det er Venstres ønske, at der på det her område kan skabes klarhed, og det vil, som forslagsstillerne også er inde på i bemærkningerne, give erhvervslivet nogle klarere og enklere spilleregler, hvilket forhåbentlig kan gøre administrationen til en mindre del af deres hverdag. Skulle der være problemer med vurderingen og de administrative byrder i det her, så kigger vi naturligvis på det under udvalgsbehandlingen.

Vi synes også fra Venstres side, at det kunne være rart at få et indblik i, hvorvidt det stadig væk varierer meget fra sted til sted, hvor man vurderer bilerne, sådan at man kan ringe rundt til forskellige vurderingssteder og nærmest shoppe imellem de vurderinger, der er, sådan som det har været forelagt Venstres ordfører at der har været eksempler på tidligere.

Intentionerne om at skabe klarhed har Venstre meget svært ved at se noget negativt i, og vi er derfor positive over for beslutningsforslaget.

Brian Mikkelsen (KF):

Jeg kunne vælge at starte som en anden senator Cato og sige, at Det Konservative Folkeparti synes, at et af de største problemer, vi har på det område, er den alt for høje registreringsafgift, som gør, at man skal betale bilens pris 2-3 gange tilbage, og som også gør, at vores vognpakke i Danmark er forældet i forhold til andre europæiske lande, for gammel og for miljøvenlig og også sikkerhedsmæssigt uansvarlig. Hvis man kunne få nogle nyere, bedre biler på vejene ville det være sikkerhedsmæssigt bedre, det ville flugte med regeringens egen sundhedsplan,

som man fremlagde i går, hvor det jo viser sig, at trafikproblemerne er et af de største problemer, man har, og man ville få færre miljøproblemer.

Men da jeg jo ikke er senator Cato – det er jo et par tusinde år siden – og i stedet for er ordfører for Det Konservative Folkeparti, må vi hellere holde os til det, som det handler om nu her.

Det må være muligt at sikre en situation, hvor man undgår, at hver enkelt skal igennem en individuel afgiftsbedømmelse. Det kan ikke være rigtigt, at man skal leve i usikkerhed, hvis man importerer en bil, en motorcykel eller noget tilsvarende til Danmark. Det er klart, hvis det ikke er en kommerciel situation, hvor en forretning importerer dem, men en hr. og fru Jensen, en Egon Hansen, som importerer en bil eller en motorcykel til landet, så virker det urimeligt, at man skal igennem flere forskellige instanser for at få bedømt sin bil, at det skal tage lang tid, og at der er en sådan vilkårlighed i det, at man i hvert fald tidligere kunne shoppe rundt fra region til region og få forskellige vurderinger af den her salgspris.

Der synes vi, det er rimeligt, at man får en ensartet praksis; at man oplever, at man bliver bedømt ens, uanset hvor i landet det er henne. Når man f.eks. skal ud og købe en brugt bil, så står man ned ved forhandleren, og forhandleren kender selvfølgelig ikke noget til markedsituationen for hver enkelt bil, men han slår op på sin computerskærm og ser så, at x bil, som er y antal år gammel, og som har z antal udstyr, kan sælges eller købes for et eller andet antal tusind kroner. Det må være muligt at kunne gøre det nemmere, i hvert fald sådan, så retssikkerheden er i højsædet, i hvert fald sådan, så man sparer noget bureaukrati, og at man også kan undgå den usikkerhed, som i hvert fald nogle brugere af det her system føler de er hensat til.

Der har jo været eksempler – og det må jo sandsynligvis være fåtallet og også de mest groteske – hvor man har fået en kæmpe efterregning. Men der er i hvert fald mange eksempler på, at man har fået en efterregning af en eller anden størrelse. Og der må det være muligt – og jeg forstår også på skatteministeren, at man i øjeblikket er i gang – med en modernisering af systemet, og det synes jeg kun er flot og godt. Og det er vi da selvfølgelig også positive over for.

Vi synes bare umiddelbart intuitivt, at det her forslag, hvor man giver en bindende forhåndsvurdering, må være lykken rent bureaukratisk, og jeg er sikker på, at skatteministeren har den samme intention om, at man giver borgeren de størst mulige retssikkerhedsgarantier, at man sikrer det på den mindst bureaukratiske måde.

Men vi er selvfølgelig også fra Det Konservative Folkepartis side villige til at høre på, hvad skatteministeren ellers har af forslag til, hvordan man kan gøre det lidt bedre. Men indtil videre står vi i hvert fald fast på det her beslutningsforslag, som vil være til gavn for den enkelte borger og sikre en mere retfærdig og rimelig vurdering.

Aage Frandsen (SF):

SF kan ikke støtte forslaget. Det betyder ikke, at vi siger, at der ikke er problemer på området. Og det mener jeg så forslagsstillerne bl.a. kan søge at belyse og påvise i højere grad, end det er sket hidtil i forbindelse med, at man har fremsat det beslutningsforslag, så vi igennem spørgsmål til skatteministeren kan få konstateret, i hvilket omfang der er problemer.

Vi regner også med, at når forslaget fremsættes så sent i folketingssamlingen, er det jo heller ikke med henblik på, at det skal vedtages, men så er det med henblik på at fortælle, at man mener det. Det kunne man selvfølgelig også have gjort på anden vis.

Men jeg synes, man så skulle bruge lejligheden til, når beslutningsforslaget er fremsat, at få belyst nærmere, i hvilket omfang det er et problem. Det er i hvert fald ikke beskrevet i selve beslutningsforslaget, i hvilket omfang det er et problem, ud over at man siger, det er et problem. Og det synes jeg man skulle gøre, og så kunne man så vende tilbage til det, hvis man stadig væk fra forslagsstillerens side mener, det er et problem, i næste folketingssamling, og så kan vi se på det til den tid.

Men vi afviser forslaget, som det ligger.

Morten Helveg Petersen (RV):

Det fremsatte forslag vil efter min bedste overbevisning hverken føre til en bedre retsstilling for den enkelte borger eller til en mindre administrativ byrde for den offentlige sektor. Om borgernes retsstilling er god eller dårlig afhænger i dette tilfælde af, om myndighederne har de nødvendige oplysninger til brug for vurderingen af køretøjet og dermed også til vurdering af afgiftens størrelse.

Og en rigtig prisfastsættelse kræver en saglig og grundig sagsbehandling, hvilket naturligvis tager sin tid. Borgernes retssikkerhed varetages derfor efter min mening bedre ved den nuværende praksis.

Hvad angår lettelsen af de administrative byrder for det offentlige, er vi heller ikke overbeviste om, at de bindende forhåndsvurderinger vil medføre administrative lettelser. Sagsbehandling tager sin tid. Og i Det Radikale Venstre ser vi derfor ingen afgørende nye argumenter, der kan få os til at ændre holdning til forslaget om indførelse af bindende forhåndsvurderinger, og på den baggrund kan vi ikke støtte forslaget.

Frank Aaen (EL):

Med det, vi har set og hørt, er vi ikke overbevist om, at vi her har et problem, der kan udløse et vældigt bureaukrati og ekstraarbejde hos Told og Skat, og skulle det vise sig, at vi har uret i det på den måde, som SF også foreslog det gennem spørgsmål og svar, vil vi da godt være med til at kigge på det, men på det foreliggende grundlag kan vi ikke støtte forslaget.

Christian Jensen (FP):

Når man behandler dette forslag her i dag, er det selvfølgelig en naturlig konsekvens af, at de forhold, der i dag hersker på området, ikke er rimelige.

De forhold, der hersker i dag, er ikke rimelige for dem, der som en del af deres erhverv netop har import af brugte biler inde på livet i hverdagen – biler, som i kraft af deres beskaffenhed er afgiftspligtige her i Danmark. Det er urimeligt, at man ikke med de fornødne oplysninger om bilens data og stelnummer i hånden kan opnå bindende tilsagn om afgiftens størrelse med det samme.

Derudover er den tidsfaktor, man arbejder med i Told & Skat, direkte dræbende for normale initiativer på området. Bilimportøren og for den sags skyld private mennesker kan ikke leve med den store forskel i vurderingen, der helt beviseligt finder sted fra toldsted til toldsted. Det kan ikke passe, at der skal være forskel på afgiftssummen for en bil, alt efter om man henvender sig på toldstedet i Gråsten eller på toldkontoret i Frederikshavn. I andre lande som f.eks. Norge afskrives den afgiftspligtige sum i lighed med afskrivning af bilen, og selvfølgelig kunne skatteministeren tage den idé op og opnå det, han efterlyste.

Jeg skal derfor foreslå, at man ved den videre behandling af dette forslag interesserer sig for en model, hvor det er bilens data og alder, der afgør afgiftsstørrelsen. Det må være rimeligt at forvente forståelse for, at ligesom værdien af selve bilen afskrives i takt med værdiforringelsen, afskrives den afgiftspligtige sum tilsvarende. På den måde må det være rimelig overkommeligt at give Told & Skat et værktøj i hånden, der dels tilsikrer en ensartethed prismæssigt set, dels giver en prisgaranti, så en handel har mulighed for at blive bragt hurtigt til afslutning, og man derved sluttelig opnår en ventetid, der nærmer sig nul.

Vi er ganske klar over, at forslagsstillerne har fremsat dette forslag som en nødvendig konsekvens af de herskende forhold. Disse reaktioner er samstemmende med Fremskridtspartiets, og vi kan som følge deraf støtte beslutningsforslaget.

Flemming Kofod-Svendsen (KRF):

Forslagsstillerne siger, at hensigten med forslaget er at styrke importørernes og borgernes retsstilling, og det synes jeg er en rigtig målsætning.

Skatteministeren havde nogle indvendinger, som jeg vil kalde mere tekniske, og dem synes jeg da vi må have undersøgt nærmere under udvalgsarbejdet. Jeg synes ikke, disse tekniske indvendinger lød så overbevisende for mig, men de må undersøges, fordi vi synes, forslaget har et rigtigt formål, som vi gerne vil støtte. Så må vi jo bore lidt i indvendingerne og se, om vi måske kan imødekomme dem.

Selvfølgelig skal vi vedtage noget, som teknisk set er i orden. Men vi må da begynde med holdningen, med formålet, og det skulle da være mærkeligt, om vi ikke kunne finde en teknisk udformning, så vi kan realisere de målsætninger, som vi er enige i og derfor gerne vil støtte.

Skatteministeren (Ole Stavad):

Først til hr. Flemming Kofod-Svendsen: Jeg synes, det er helt udmærket, at der nu bliver mulighed for, at man i udvalget kan få nogle supplerende oplysninger og dermed det bedst mulige beslutningsgrundlag.

Jeg synes nok, det var en underdrivelse at sige, at det var tekniske oplysninger, jeg kom med. Jeg mener, det er en rimelig håndfast og faktisk ting, at der er 50.000-70.000 henvendelser om året, som har den modsatte virkning af

det, som har været intentionen fra forslagsstillerens side, nemlig at få noget afbureaukratisering.

Jeg kan forstå, at det, der egentlig er hoveddiskussionsemnet mellem Told & Skat og mig på den ene side og forslagsstillerne og ordførerne og mig på den anden side, er, om man alene ved at se i en tabel over prisniveauet på forskellige modeller med forskelligt udstyr kan fastsætte noget. Nu er vi jo ikke så mange til stede, men man kunne måske spørge ud over salen: Er der nogen her i salen, der har købt en bil uden at se den først? Næppe! Selv om man står med nok så fine oplysninger på papir, tror jeg nemlig, de fleste af os godt ved, at der er ret stor forskel på, hvad man vil give for den samme bil.

Her kommer jeg ind på det, som jeg synes er et vigtigt moment i denne sag, nemlig beskyttelse og ligebehandling af de danske forhandlere. Hvis vi tager vore nyvognsforhandlere, ved vi jo godt, at de fleste af dem skal tage brugte biler i bytte for den nye bil, og derfor er der også noget med, at vi ikke kan tillade en ublu konkurrence, f.eks. ved at biler, som importeres, får en lempeligere afgiftsmæssig behandling, der kan medføre en dårlig konkurrencestilling i forhold til nyvognsforhandlerne. Derfor er det den konkrete bil, det drejer sig om: Hvis det er sådan, at man handler bil, handler man konkret.

Hr. Kristian Jensen fra Venstre nævnte shopping. Det er netop her, vi har et register i dag, hvor man, når man henvender sig første gang, skal aflevere bilens stelnummer m.v., og det betyder, at man ikke kan shoppe rundt.

Hr. Brian Mikkelsen var utilfreds med den høje registreringsafgift. Vi har ikke rigtig hørt forslag til, hvor pengene bedre kan tages, eller hvor der skal spares; sådanne forslag mindes jeg ikke at have set fra Det Konservative Folkeparti i indeværende samling. Men netop fordi vi har en høj registreringsafgift, er det jo meget afgørende. Jeg vil sige, at havde vi en meget lav registreringsafgift, ville den jo ikke spille ind på samme afgørende måde.

Det var vist de bemærkninger, jeg havde til debatten, og som sagt giver jeg gerne de yderligere oplysninger, som udvalget gerne vil have til det videre arbejde hen over sommeren, og besvarer stillede spørgsmål. Vi vil i sagens natur gerne hjælpe med alt, hvad vi kan, for at sikre det bedst mulige oplysningsgrundlag i sagen.

(Kort bemærkning).

Christian Jensen (FP):

Jeg kan oplyse skatteministeren om, at jeg har købt utallige biler uden at have set dem, og de har været af helt forskellige typer, så der er ikke de store problemer.

Men lad os f.eks. tage to Mercedes'er. De er født samme dag, og de står med samme kilometertal, men der er selvfølgelig forskel på prisen; det vil jeg give skatteministeren ret i. Men mener skatteministeren, at hvis den ene nu tilfældigvis skulle være nylakeret og derfor selvfølgelig indbringer noget mere, berettiger det skatteministeren til at hente flere afgiftskroner ind for netop den bil? De har jo været ens fra starten af, og det skal de vel også være fortsættende? Derfor må det vel egentlig være rimeligt, at man laver en tabel, for uanset hvad man sætter afskrivningsperioden på disse biler til – f.eks. på 5, 7 eller 8 år, for min skyld må man gerne sætte den til, hvad man kan finde på – må det jo være sådan, at hvis der er gået 5 år, og afskrivningsperioden er 10 år, må afgiftssummen være nede på det halve.

Mener skatteministeren virkelig, at det er et berettiget krav at kræve flere afgiftskroner for en nylakeret bil end for en, som er blegrød og er rigtig træls at se på? Skal afgiftssummen ikke være den samme i den forbindelse?

Skatteministeren (Ole Stavad):

Registreringsafgiften er en integreret del af prisen for en bil, der skal indregistreres i Danmark. Den samlede stand af bilen på det tidspunkt, den sælges, afgør, hvor meget bilen er forringet i forhold til den oprindelige stand, og derfor er hele vurderingssystemet lagt an på, at når afgiften bliver tillagt og betalt for en importeret brugt bil, skal den endelige pris så præcist som muligt være den samme som for en bil af samme stand, der har kørt i Danmark fra ny af.

(Kort bemærkning).

Christian Jensen (FP):

Det vil altså sige, at skatteministerens anbefaling til dem, som skal købe bil i udlandet, er at købe en, som ser rigtig dårlig ud, tage den hjem og få den afgiftsbelagt og så lakere den op bag efter. Er det sådan, det hænger sammen?

Klaus Kjær (DF):

Jeg forstår ikke rigtig regeringens modvilje mod dette forslag.

Skatteministeren argumenterer med, at man da ikke går ud og køber en bil uden at have set den, det gør man da ikke som almindelig forbruger. Men det er da ikke et ukendt begreb, at man kan give en forhåndsvurdering; det foregår jo i mange tilfælde. Ved ejendomsvurderinger er man jo heller ikke ude og besigtige hver eneste ejendom, og her kan det da godt være, at huset har fået en gang maling osv., som hr. Christian Jensen var inde på, osv.; men det giver da ikke nogen væsentlig afvigelse i ejendomsvurderingerne. Vi kender jo princippet: man slår op i nogle tabeller og går ud fra nogle kriterier, og så fastsætter man en pris for den pågældende ejendom, som skal afspejle markedsværdien for ejendommen. Så enkelt er det.

Vi kan endda gå til bilbranchen selv. Når man forsikrer sin bil, tegner en kaskoforsikring på den – uanset om den er importeret fra udlandet, eller om den er købt herhjemme og måske oven i købet købt som brugt – er forsikringsselskabet da ikke ude og vurdere, hvor meget denne bil er værd helt konkret. Man har nogle tabeller, man slår op i, og så ser man på: Hvad koster det at kaskoforsikre denne bil af den årgang, af den type, med det km-tal og det eventuelle ekstraudstyr, som måtte være i bilen? Vi kender det princip fra mange områder, så selvfølgelig kan det da også lade sig gøre i forbindelse med en forhåndsvurdering fra Told & Skat.

Hr. Christian Jensen var inde på, at prisen kunne variere meget. Jeg har eksempler på, at en bil har været igennem systemet 5-6 gange, hvor man har fillet frem og tilbage med vurderingsprisen, og hvor det alligevel er endt med en merpris på omkring 200.000 kr. i ekstraafgifter til staten. Vi havde en næsten tilsvarende sag til behandling her i Folketinget i 1996, og på det tidspunkt kom det frem, at det var et enkeltstående tilfælde, hvor afgiften kunne variere så meget, altså 100.000-200.000 kr. Dengang hed det sig, at den endelige vurdering ikke afveg særlig meget fra den vurdering, man foretog i første omgang i forbindelse med betaling af depositum. Det lå i størrelsesordenen 3.000 kr., og man kan sige, at hvis det er tilfældet for flertallet af bilerne, er det et spørgsmål, om det kan finansiere den ekstra administration, der er ved den nugældende ordning.

Hr. Morten Helveg Petersen var inde på nogle af de samme synspunkter som skatteministeren og hr. Hugo Sørensen, nemlig at der skal ske en saglig og grundig sagsbehandling. Skal

det tages som et udtryk for, at når det drejer sig om biler, skal der ske en saglig og grundig og fuldstændig konkret sagsbehandling, men når det drejer sig om ejendomsskatter, og når det drejer sig om en vurdering af, hvor meget man skal betale i kaskoforsikring for en bil, behøver man ikke at foretage en så tilbunds gående og saglig og grundig vurdering?

Jeg har ikke yderligere bemærkninger til ordførerne, ud over at jeg selvfølgelig gerne vil takke både Venstre, De Konservative, Fremskridtspartiet og hr. Flemming Kofod-Svendsen fra Kristeligt Folkeparti for de umiddelbart positive tilbagemeldinger. Jeg ser også sådan på det, at den melding, der kom fra SF's hr. Aage Frandses side, er, at man gerne vil se på forslaget, når vi har fået det afklaret hen over sommerferien. Det er da muligt, at forslaget ikke kan blive vedtaget i denne samling, men at det ender med en forespørgsel – det har jeg ikke taget stilling til nu – men det er da noget, vi gerne vil forhandle med SF om, så vi kan få nogle ting på plads.

Jeg takker for de positive tilkendegivelser, der har været i forbindelse med denne sag.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Den fg. formand (Anders Mølgaard):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Skatteudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Meddelelser fra formanden

Den fg. formand (Anders Mølgaard):

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 20. maj 1999, kl. 10.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er opslået i salen.

Mødet hævet kl. 16.15