

me måde som man i øvrigt heller ikke vil få del i befordringsfradraget, for hvis vi bruger og kopierer de regler, der gælder for arbejdsmarkedet, så er de første 12 km hver vej nogen, vi betaler selv.

Jeg synes da, at det er godt med en god diskussion. Men det er altid godt, vi har den gode diskussion på et meget veloplyst grundlag. Så det kunne da være nyttigt lige at få illustreret det her også under udvalgsarbejdet. Det vil selvfølgelig være et sundhedsproblem, hvis det er sådan, at vi jager unge mennesker over i en bus, hvor de burde have siddet på en cykel.

(Kort bemærkning).

Kim Behnke (FRI):

Jo, men forholdene ude i virkeligheden er jo nogle gange gode at tage notits af. Og situationen er den, at bare man bor i en afstand af 10-12 km fra centrum i Århus, så er der et betydeligt nedslag i prisen ved at skulle have måneds- eller 3-måneders-kort til Århus Sporveje, hvis man er under uddannelse. Og det benytter de unge sig naturligvis af med overfyldte busser som resultat, fremfor at sætte sig på cyklen og cykle frem.

Det system, vi har i dag, får de unge mennesker til at vælge offentlig transport, også selv om de bor forholdsvis tæt på, fordi prisforskellen, rabatten på månedskortet, faktisk bliver ganske betydelig. Hvorimod for dem, der er så uheldige at bo de steder, hvor der ikke er offentlig transport som f.eks. i Djurslandsområdet, er det en ren udgift. De må selv finde ud af både at komme frem og tilbage og betale de samlede omkostninger for det, for de har ingen muligheder med de regler, vi kender i dag. Og et eller andet sted er det jo ikke særlig rimeligt.

(Kort bemærkning).

Jens Peter Vernersen (S):

Nu fremgår det jo af lovforslaget fra Frihed 2000 netop, at ifølge de regler, der ligger, skal man selv betale de første 310 kr. Så skriver man videre i bemærkningerne til forslaget, at det betyder så, at man kan få rabat for de første 10 km også. Hvis det er tilfældet, at et månedskort koster mindre end disse 310 kr., så vil det dog være en meget, meget beskeden rabat, man i så fald måtte få. Det skal vel tilføjes, så man ikke får et fuldstændig fejlagtigt billede af det her. Man kan jo se, hvad et månedskort koster i de forskellige områder, og det er jo ikke trans-

port inden for den nærmeste zone, man har beregnet disse priser ud fra. Så derfor synes jeg måske nok, at det, som fremgår af forslaget her, er lidt ude af proportioner.

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

Afstemning

Anden næstformand (Henning Grove):

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

Den sidste sag på dagsordenen var:

6) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 28:

Forslag til folketingsbeslutning om bindende forhåndsvurdering af importerede motorkøretøjer.

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

(Fremsat 4/11 99).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Skatteministeren (Ole Stavad):

Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti har med forslaget ønsket at pålægge regeringen at indføre en ordning med bindende forhåndsvurdering af den registreringsafgiftspligtige værdi for importerede, brugte motorkøretøjer.

Som partierne bemærker i deres forslag, er der tale om en genfremsættelse af nr. B 133 fra folketingsåret 1998-99.

Lad mig i forbindelse med forslaget spørge: Hvad forstås der egentlig ved en bindende forhåndsvurdering i disse sager? Beslutningsforslaget giver ikke noget endeligt svar på spørgsmålet, men tanken må vel være, at den foreløbige registreringsafgift, som regionerne skønner, når de bliver spurgt om en konkret bil, skal

gøres bindende eller endelig for myndighederne.

Her vil jeg gerne først pege på, at de skøn, regionerne afgiver i dag, baserer sig på importørens skriftlige oplysninger om de vigtigste elementer for prisfastsættelsen. Mange gange ser regionerne ikke bilen, inden de afgiver deres skøn, og de gange, hvor regionerne ser bilen, er det ikke sikkert, at deres tekniske og handelsmæssige indsigt rækker til at kunne foretage en sikker opgørelse af værdien.

Når bilerne ikke forevises regionen, kan det bl.a. skyldes, at importøren ikke skønner, det er nødvendigt at fremvise den, eller at det er praktisk udelukket, f.eks. fordi den fortsat står i udlandet.

Vi er formentlig alle sammen klar over, at markedsprisen på brugte biler fastsættes efter konkret vurdering af ganske mange faktorer. F.eks. skal der tages højde for bilens motorstørrelse, vedligeholdelsesstand, udseende og udstyr. Forslagsstillerne har selv peget på, at der i dag kan være sager, hvor der er større afvigelser mellem den foreløbige indbetaling af registreringsafgift og den efterfølgende afgiftsvurdering.

Jeg tror, at en del af forklaringen på disse sager er, at depositumet i mange tilfælde fastsættes ud fra skriftlige oplysninger. Hvis kvaliteten af vurderingen skal sikres, så der tages højde for alle vurderingsrelevante faktorer, kræver det, at vurderingsmyndigheden får bilen forevist. Som jeg ser det, kan en ordning inden for bilområdet med bindende forhåndsbesked ikke baseres på skriftlige oplysninger.

Som jeg oplyste under behandlingen i forrige samling af samme forslag, så behandler Told og Skat årligt 50.000-70.000 henvendelser om, hvad der skal betales i registreringsafgift af konkrete brugte motorkøretøjer. Af disse ender blot ca. 20.000 med en konkret vurdering og betaling af registreringsafgift. Det vil altså sige, at 30.000-50.000 henvendelser fører aldrig til en konkret sag med afgift.

Opgaven må være at sikre en høj kvalitet i vurderingsarbejdet, og hermed mener jeg, at vurderingen skal ende med, at de rigtige afgiftsbeløb bliver opkrævet. Den skal sikre, at der ikke opstår en skævhed i konkurrencen mellem danske brugte biler og udenlandske brugte biler. I mine øjne er en fejl, der medfører for stor en afgiftsopkrævning, lige så alvorlig som en fejl, der giver en for lav afgiftsopkrævning. Det er muligt, at brugtbilimportørerne vil

interessere sig mest for de tilfælde, hvor der bliver opkrævet for meget, men for at undgå konkurrenceforvriddning er det lige så vigtigt at undgå for lave afgiftsopkrævninger.

Gennem de seneste år er der gennemført en række forbedringer af vurderingssystemet. Jeg er ellers i sagens natur optaget af, at arbejdet også på dette område tilrettelægges bedst muligt, og vi sikrer en høj kvalitet i vurderingsarbejdet, og at vi også giver så hurtigt en betjening som overhovedet mulig.

Derfor har jeg besluttet at nedsætte en embedsmandsgruppe, som i de nærmeste måneder skal analysere hele området. Jeg vil oversende gruppens kommissorium og sammensætning til Folketingets Skatteudvalg, men regeringen kan altså ikke støtte det stillede forslag i den udformning, det har.

Hugo Sørensen (S):

Socialdemokratiet kan som udgangspunkt tilslutte sig tanken om genbrug, dog ikke umiddelbart, når det gælder lovgivning. Beslutningsforslaget, som vi behandler i dag, er en nøjagtig kopi af nr. B 133, som forlagsstillerne ikke kunne skaffe flertal for i Folketinget for bare et halvt år siden.

Socialdemokratiet vil gerne være med til at forenkle og afbureaukratisere, men der er i denne sag nogle fakta, som vi ikke kan komme uden om, og forlagsstillerens begrundelse for at genfremsætte forslaget indeholder ikke momenter, som ændrer disse fakta.

Som bekendt modtager Told og Skat årligt 50.000-70.000 henvendelser om registreringsafgift af konkrete motorkøretøjer, men kun ca. en fjerdedel af disse når i virkeligheden frem til en egentlig vurdering med efterfølgende betaling af registreringsafgift. Dette behov anses ikke at ville blive reduceret med den i forslaget foreslåede bindende forhåndsvurdering, og påstanden om en begrænsning i ressourceforbruget hos bilvurderingsmyndigheden anses derfor heller ikke for at være sandsynlig.

I øvrigt viser erfaringerne, at der fortsat er ønske om og behov for en individuel vurdering af en stor del af de importerede motorkøretøjer. En bindende forhåndsvurdering vil ikke styrke importørernes retssikkerhed, måske 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

samme linje som danske køretøjer af samme standard.

Socialdemokratiet kan ikke støtte beslutningsforslaget.

Kristian Jensen (V):

Dette beslutningsforslag er en genfremsættelse af nr. B 133 fra sidste folketingsssamling. Venstre var positive over for beslutningsforslaget sidst, og det agter vi naturligvis også at være den her gang.

Beslutningsforslaget om bindende forhåndsvurdering af importerede motorkøretøjer har til formål at fjerne den usikkerhed omkring registreringsafgift, der er, sådan at vi fremover kan have en retssikkerhed, der er i top for borgerne.

Sidst afviste skatteministeren bl.a. forslaget med, at bindende forhåndsvurdering ville skabe unødvendigt bureaukrati ved, at Told & Skat skulle tage stilling til så mange sager, hvoraf kun knap en fjerdedel førte til konkret afregning. Og selv om det måske kun er nogle måneder siden, at vi behandlede det sidst, så har den teknologiske udvikling faktisk overhalet ministeren indenom. På Internettet kan man i dag på www.bilpriser.dk finde en vurdering af brugtvognspriser på stort set alle bilmærker.

Det modsatte gør sig gældende, når man ser de lister, som skattemyndighederne har til rådighed til disse vurderinger af importerede køretøjer. Den liste, som jeg har fået overdraget og står med her, er listen, som skattemyndighederne tilsyneladende tager udgangspunkt i. I såvel Ekstra Bladet som Berlingske Tidende kunne man i går læse, at skattemyndighederne har været meget tilbageholdende med at lade offentligheden få adgang til disse lister, og det forstår jeg godt, for de er temmelig mangelfulde.

Ligeledes har vi set eksempler på, at biler vurderes forskelligt hos skattemyndighedernes forskellige afdelinger, og det kan heller ikke være rimeligt, at der fortsat er en mulighed for at shoppe rundt, selv om vi også nævnte det sidste gang. Det burde være en smal sag for told- og skattemyndighederne at lave mere ensartede retningslinjer for, hvorledes et importeret motorkøretøj skal beskattes, hvad enten det gælder nye eller brugte biler. Og jeg er meget glad for det tilsagn, skatteministeren nu har givet, om et udvalgsarbejde, der skal kigge på denne her problemstilling.

Det er urimeligt, at man ikke kan få klar besked om sin afgifts- og momsbetaling forud for

import af motorkøretøjer. Intentionerne om at skabe klarhed har Venstre meget svært ved at se noget negativt i og er derfor positiv over for beslutningsforslaget.

Knud Erik Kirkegaard (KF):

Da den konservative ordfører og forslagsstiller, hr. Brian Mikkelsen, ikke har mulighed for at være til stede, skal jeg på hans vegne tilkendegive, at Det Konservative Folkeparti naturligvis kan støtte dette udmærkede forslag, og med hensyn til den nærmere argumentation kan jeg blot henviser til beslutningsforslagets bemærkninger.

Morten Helveg Petersen (RV):

Jeg skal sige på vegne af Det Radikale Venstre, at vi ikke kan tilslutte os beslutningsforslaget. Det kunne vi heller ikke, da det var til behandling i maj måned.

Vi er usikre på, om forslaget fører til en bedre retsstilling for den enkelte borger. Retsstillingen må jo i høj grad afhænge af en konkret og en individuel vurdering, selvfølgelig med udgangspunkt i en grundig sagsbehandling, og den form for kvalitet i sagsbehandlingen er vi selvfølgelig meget optaget af. Når der er 50.000-70.000 henvendelser om registreringsafgift, og 20.000 fører til en konkret vurdering, så siger det sig selv, at der er problemer forbundet med at få en forpligtende forhåndsgodkendelse.

Vi er positivt indstillet over for, at der ned sættes en arbejdsgruppe, der skal kigge på det her, men vi kan ikke tilslutte os beslutningsforslaget i dets nuværende form.

Og så har jeg lovet SF's ordfører på området at sige, at SF heller ikke kan tilslutte sig.

Flemming Kofod-Svendsen (KRF):

Når jeg læser bemærkningerne, så finder jeg positive intentioner med forslaget. Samtidig er jeg da usikker på nogle mere praktiske ting, f.eks. hvordan det lader sig helt præcist realisere, så målsætningerne bliver opfyldt, og derfor er jeg da meget godt tilfreds med, at skatteministeren vil have en gruppe, der yderligere skal arbejde med spørgsmålet. Men ellers må vi også under udvalgsarbejdet nærmere få afklaret detaljerne.

Så en positiv forhåndsindstilling, men usikkerhed om hvorvidt det virkelig lader sig realisere helt efter de målsætninger, der er skitseret.

Kim Behnke (FRI):

For efterhånden et par år siden fik jeg en række henvendelser fra personer, som syntes, at gamle amerikanske biler er alle tiders. Det, de ikke kunne forstå, var, at efter de nye regler skulle der allerede på det tidspunkt, hvor de hjemtager den gamle amerikanske bil, som dog ikke er så gammel, så det er en veteranbil, foretages en umiddelbar vurdering, og der skal lægges et ganske betragteligt beløb i depositum. Så på et senere tidspunkt vil der blive foretaget en forholdsvis konkret vurdering, og derefter vil man finde ud af, om der skal betales mere eller mindre.

Det, de her mennesker ikke kunne forstå, var, hvordan man i Told og Skat nåede frem til, hvilket beløb der skulle bruges som udgangspunkt for beregningen af den her afgift. Og det, de syntes var mest urimeligt, var, at Told og Skats udgangspunkt var nogle kataloger over, hvad sådan nogle biler kan sælges for på det danske marked.

Men de biler, der hjemtages fra USA, er jo ofte biler i en relativ dårlig stand, og de pågældende har som deres fritidshobby at bruge vinteraften efter vinteraften på at pudse bilerne op, så de kommer til at fremstå i en flot og måske endda original stand. Og det er jo langt fra det, som disse prislister kommer til at give udtryk for.

Der var en spørgsmålsveksling mellem undertegnede og skatteministeren på det tidspunkt, og vi nåede sådan set ikke til nogen afklaring, andet end at skatteministeren jo kunne fortælle, at nu havde man et nyt system, som i hvert fald skulle forhindre, at der var forskelle på de priser, man fik oplyst, når man henvendte sig, fra én told- og skatteregion til en anden. Og det troede vi jo var rigtigt, indtil vi nu kan konstatere, som pressen heldigvis har afsløret, at disse prislister jo bliver misbrugt af skatteministeren og hans værk til at skaffe ekstra penge i statskassen, sådan at bare man ændrer en tusindkroneseddel på alle bilerne, ja, så betyder det jo altså millioner ekstra i statskassen. Og dermed er vi jo ovre i det, som forslaget drejer sig om, nemlig at de retningslinjer, der skal være for, hvordan man forhåndsvurderer importerede brugte køretøjer, i allerhøjeste grad trænger til at blive ændret.

Den første og mest rimelige ændring vil være, at man på Told og Skats Internethjemmeside udlægger disse tabeller, sådan at de personer, der overvejer at hjemhente en gammel Audi fra

Tyskland, en gammel amerikanerbil, eller hvad det nu måtte være, inden de gør sig de overvejelser kan slå op på Internettet og se, hvad den bil vil komme ud for af afgiftsberigtigelse, når den bliver hjemhentet. Så har borgerne et fair grundlag. Og så skal de afgifter være nogle, der holder, forstået på den måde, at det ikke kan nytte noget, at der efterfølgende er meget markante udsving. Naturligvis er der forskel på biler, men så store forskelle er der jo heller ikke.

Det andet, man bør gøre, er at sørge for, at ved at tingene er offentligt tilgængelige, så fifles der ikke med tingene i Told og Skat, og så misbruger man ikke dette redskab til at skaffe ekstra penge i statskassen, for når hele befolkningen kan følge det på Internettet, kan den se, hvis der bliver fiflet og lavet særlige oversigter, som bliver brugt i kortere eller længere tid til at skaffe ekstra penge i statskassen.

Men den tredje og måske vigtigste ting er, at den borger, der henvender sig med en importeret bil, skal have sikkerhed for, at den forhåndsvurdering, der bliver gennemført, er bindende, så han ikke efterfølgende risikerer at skulle betale langt mere, end han havde forventet, og måske så slet ikke havde haft lyst til at importere den pågældende brugte bil til Danmark.

Vi synes, det ville være rigtigt, hvis skatteministeren gjorde det, og det kan skatteministeren vælge at gøre ved at gå herop på talerstolen og sige, at sådan bliver det. Vi kan også tage den lange gang i udvalget med spørgsmål frem og tilbage og dokumentation osv. og så havne et eller andet sted, hvor skatteministeren alligevel føler sig tvunget til at gøre det. Valget er skatteministerens.

Jeg har med disse tre forslag givet opskriften på, hvordan det kan komme til at foregå på en rimelig og fair måde, og derfor ligger der naturligvis også en tilslutning fra Frihed 2000 til beslutningsforslag nr. B 28.

Frank Aaen (EL):

Forslaget lyder jo tilforladeligt, men det kan kun føre til én af to ting. Den ene ting er, at man påtvinger myndighederne at gennemføre en konkret vurdering af en lang række biler, der aldrig kommer til landet, så man dermed øger bureaukratiet og indfører en administrativ udgift, vi ikke har brug for. Og derfor synes jeg, at de partier, der ellers normalt har meget travlt med at angribe, at vi har for meget bureaukrati, burde afholde sig fra at støtte et forslag, der kan

være med til at fremme unødvendigt bureaukrati.

Alternativet kan være, at man bare skal vurdere biler ud fra en gennemsnitsbetragtning, hvor man siger: Den bil, den årgang, den pris. Det vil få den konsekvens, at mennesker vil rejse ud i verden og skaffe sig en bil, der ligger langt over gennemsnittet og altså dermed er langt mere værd end en gennemsnitsbil af den årgang og det mærke. Det betyder, at man simpelt hen kan snyde i afgift på den måde, og det er til ugunst for statskassen og dermed til ugunst for de kilder, der skal til for at finansiere velfærden.

Jeg vil sige, at alle partier, der er interesserede i, at vi har et finansielt grundlag for en ordentlig velfærd her i samfundet, bør afholde sig fra at indføre en mulighed for at undgå at betale de afgifter, der ellers er vedtaget i Folketinget, og som jeg synes skal betales i fællesskab, for at vi kan finansiere f.eks. en ordentlig folkepension – som i øvrigt burde være højere, end den er i dag – og de andre ting, vi gerne vil bruge penge til.

Så enten fører dette forslag til et ekstremt bureaukrati, som jeg ikke synes vi skal bruge penge på, men hellere bruge pengene til f.eks. hjemmehjælp, eller også fører det til, at der kan spekuleres imod de afgiftssatser, der i dag gælder for alle andre mennesker, og det er vi også imod.

Anden næstformand (Henning Grove):

Ordføreren for forslagsstillerne, hr. Klaus Kjær.

Klaus Kjær (DF):

Forslaget er en genfremsættelse af et beslutningsforslag fra folketingsåret 1998-99 fra Dansk Folkeparti.

Det er forslagsstillernes opfattelse, at der bør kunne gives en bindende forhåndsvurdering af den registreringspligtige værdi af importerede brugte motorkøretøjer. På dette område bør der ligesom på mange andre områder være mulighed for at give et bindende tilsagn om motorkøretøjets værdi på baggrund af importørens oplysninger om køretøjets data, ekstraudstyr m.v.

I princippet foregår det jo allerede således på eksempelvis ejendomsområdet, når ejendomme skal vurderes. Her går vurderingsmyndighederne ikke i hvert enkelt tilfælde ud og besigtiger ejendommen med henblik på en individuel vurdering, men vurderingen sker på baggrund

af en række tekniske oplysninger om ejendommens beliggenhed, udstyr, standard osv.

Formålet med beslutningsforslaget er at styrke importørernes og borgernes retsstilling ved at undgå lange sagsbehandlingstider og for nogles vedkommende pludselige, store og ubehagelige ekstraregninger på måske flere hundrede tusinde kroner efter betaling af depositum og eventuelt videresalg af motorkøretøjet flere måneder efter importen.

Forslaget har også til formål at undgå vilkårlige og forskellige vurderinger af den samme slags motorkøretøjer samt at forenkle og afbureaukratisere med deraf følgende sparede ressourcer for det offentlige samt administrative lettelser for erhvervslivet.

Det kan selvfølgelig være meget godt, at skatteministeren nu nedsætter en arbejdsgruppe, men efter Dansk Folkepartis opfattelse er det ganske overflødig. Man kan jo bare, som det har været nævnt fra flere ordføreres side, fremlægge vurderingslisterne, vel at mærke når de er rettet til efter det reelle prisniveau. Fremlæg dem dog offentligt, så kan enhver jo se på tekst-tv og Internettet osv., hvad ens bil er vurderet til!

Med hensyn til hr. Frank Aens bemærkninger om, at forslaget giver rig anledning til at snyde, er det jo ikke anderledes i dag. I dag er der da også mulighed for at snyde.

Med dette forslag bliver det sådan, at bilerne stadig skal synes og forsikres, og selvfølgelig skal det da følges op, hvis der er afgivet urigtige oplysninger om det pågældende motorkøretøj, som man påtænker at indføre. Selvfølgelig skal der da kunne kræves efterbetaling, og der skal selvfølgelig også være en straf forbundet med det. Men i princippet er det jo ikke anderledes, end det er i dag, hvor der bliver skiftet hjul og fælge og den slags. Der er også rig mulighed for at snyde i dag, men forslaget her ændrer ikke noget som helst i den forbindelse, så Dansk Folkeparti kan anbefale forslaget til vedtagelse.

(Kort bemærkning).

Jens Peter Vernersen (S):

Hr. Klaus Kjærs indlæg vedrørende forhåndsbekeder virker dog mere end forunderligt. Der er jo altså – som det også har været nævnt tidligere – forskel på, om biler er i god stand eller i dårlig stand, men det bekymrer åbenbart ikke hr. Klaus Kjær, at man rent faktisk kan få en vurdering, som ligger under den pris, vurderin-

gen skulle være udtryk for, fordi der altid vil være tale om, at man finder biler, som er i bedre stand.

Jeg vil også sige, at det har jo ikke noget at gøre med at styrke retsstillingen, når vurderingen på denne måde bliver ganske vilkårlig. Det er tværtimod det modsatte, der sker, og det synes jeg da nok jeg vil tilkendegive.

Nu har der været meget fremme i dagspressen om disse vurderingslister, som man åbenbart betragter som en tommelfingerregel til at vurdere efter. Men det ændrer altså ikke noget ved, at når der kommer biler i særlig god stand til syn, skal de naturligvis også vurderes højere. Men det undrer mig faktisk ikke, at Dansk Folkeparti har det helt modsatte synspunkt, for det er jo dets generelle holdning her i Folketinget, når det gælder om at skaffe indtægter.

(Kort bemærkning).

Klaus Kjær (DF):

Det undrer mig faktisk lidt, at hr. Jens Peter Vernersen fremhæver netop det argument, for det var jo et argument, der var inde i debatten om importen af brugte tyske motorkøretøjer. Her blev det påpeget, at de tyske motorkøretøjer alt andet lige generelt var af en bedre standard end de danske motorkøretøjer, bl.a. fordi man ikke salter vejene osv. i Tyskland, og også fordi de generelt var bedre vedligeholdet. Men dér talte argumentet overhovedet ingenting.

Skatteministeren (Ole Stavad):

Der har været bragt en række emner på bane, som jeg mener nødvendiggør, at jeg siger et par ting.

Jeg synes, det er skuffende, at en af ordførerne, hr. Kim Behnke, kom med nogle beskyldninger, som jeg – selv om man kan sige, at vi har et forholdsvis stort friskeprog her i den politiske debat – på det kraftigste må tage afstand fra. Det skal jeg vende tilbage til om et øjeblik.

Der har været nævnt nogle eksempler i de seneste dage, og i går var det vist, at Ekstra Bladet havde en artikel om en bil, der havde fået to helt forskellige vurderinger. Jeg har ikke haft mulighed for konkret at undersøge den pågældende sag, men jeg er meget overbevist om, at det skyldes den lovgivning, som er vedtaget her i Folketinget. For L 58, altså forslaget om ændrede afgifter på biler, der importeres, betyder jo ikke, at bilens pris ændrer sig. Hvis det er sådan, at man er ude på markedet og man konkurrerer med de brugte biler på det danske

marked, er prisen for bilen uændret. Men afgiften ændrer sig, og det vil sige, at priserne før afgift bliver fundamentalt forskellige, og det var sådan set også det, Folketinget vedtog, at sådan skulle det være. Men som her er det ikke helt sjældent, at dele af pressen gør sig megen umage for ikke at blive påvirket af kendsgerninger, og derfor undlader man at henvende sig, så vi får mulighed for at svare på de spørgsmål, man kommer med.

Det har jeg også oplevet her til morgen i en helt anden sammenhæng, og det er næsten ikke til at holde ud, at vi stort set daglig ser de historier, hvor man kommer med en halv sandhed og er meget omhyggelig med ikke at få den anden halvdel af sandheden med, fordi den ødelægger historien.

Må jeg sige om vurderingslisterne, at jeg har aldrig hørt om nogen problemer med dem. Men foranlediget af debatten har Told- og Skattestyrelsen allerede meddelt regionerne, at hvis det er sådan, at der er nogle, der gerne vil have indsigt i disse lister, kan de få det. Men som sagt: Jeg er aldrig blevet præsenteret for det problem tidligere, og jeg har heller ikke set det præsenteret i pressen, som et problem. Hvis der er en region, der har sagt, at man ikke kan få indsigt, hvilket altså er forkert, beklager jeg det selvfølgelig, men der er meldt ud nu til samtlige regioner.

Så er der spørgsmålet om, hvorvidt der systematisk bliver foretaget for høje vurderinger, og det er her, jeg synes, hr. Kim Behnke gik over den streg, man kan tillade sig at overskride i en politisk debat – i hvert fald når man skyder på nogen, der ikke har mulighed for at forsvare sig. Derfor vil jeg gerne sige til den påstand, at told- og skatteregionerne skulle fifle med afgifterne, at jeg synes, det en beskyldning, som hr. Kim Behnke skulle have vedstået, så han var blevet her i salen for at kunne give et svar. En beskyldning om, at man systematisk fastsætter for høje priser for at få et større provenu, er en grovhed, som et folketingsmedlem ikke bør fremkomme med uden dokumentation.

Med hensyn til, hvordan disse lister som udgangspunkt fastsættes, er det på konkret baggrund af konkrete handler, og i den udstrækning der sker ændringer i prisudviklingen, sker der også ændringer i listerne. Men som det har været sagt flere gange, og som jeg selv sagde i min indledning, er en liste ikke nogen endelig sandhed, når det gælder brugte biler. Jeg ville

godt møde den bilforhandler, der var parat til at binde sig til at sælge og købe sine biler efter en fast prislister uanset bilens tilstand. Den pågældende ville næppe blive rig.

Hr. Frank Aaen nævnte, at det eneste, der ville komme ud af at følge hr. Kim Behnkes tankegang – som jeg også forstår er den egentlige tankegang bag forslaget her, altså at lave en liste uden at lade sig påvirke af den konkrete bils tilstand og betale afgift efter listen – var, at det ville gå ud over statskassen.

Det er der heller ingen tvivl om. Vi har jo det tyske marked her lige syd for os, hvor man kan pendle rundt og finde den mest fordelagtige bil til prisen – den bil, der er i den bedste stand og med det meste udstyr og alt det, der følger med. Forslaget ville selvfølgelig koste statskassen penge, men derudover ville det være en grov konkurrenceforvridning og fuldstændig uacceptabelt for de bilforhandlere, der lever af at handle med brugte danske biler. Det ville være en konkurrenceforvridning, hvis vi over statskassen skulle støtte, at man importerede brugte biler fra Tyskland i stedet for at handle nye biler og sælge brugte danske biler.

Jeg forstår måske godt, at Dansk Folkeparti kan fremsætte et sådant forslag, men at Det Konservative Folkeparti kan stille sig bag et forslag af den karakter må jeg sige at jeg ikke begriber.

Med hensyn til det med at pendle rundt mellem regionerne kan jeg sige, at i dag fungerer det på den måde, at hvis man har henvendt sig til en region, går det ind på nettet, og det vil sige, at alle regioner har adgang til at se, at der har været en henvendelse om den og den bil til den og den pris, og derfor får man ikke noget ud af det. Men det er klart, at den først opgivne pris som oftest gives, uden at man har set bilen, og prisen kan i sagens natur ændres, hvis den – når man ser den konkrete bil og får den vurderet – viser sig at være forkert. Den kan bevæge sig op, og den kan bevæge sig ned, og det er netop derfor, vi har de konkrete vurderinger.

Jeg må sige, at jeg synes egentlig, der var et udgangspunkt, jeg ikke var så uenig i. Der var nogle intentioner, som jeg også imødekom venligt, om at nedsætte en analysegruppe, fordi jeg synes, der er god grund til at se på, om vi kan gøre tingene bedre, og gå ind i et samarbejde med de mennesker, der er involveret på det samme område inden for Trafikministeriet. Jeg har aftalt med trafikministeren, at man undersøger bilsynsområdet osv. og ser, om det kan

gøres bedre, tager det med i et kommissorium og ser på, om der er mulighed for at lave noget, som vi kan kalde bindende forhåndsbesked, og som kan give en bedre betjening.

Men efter de bemærkninger, der er faldet her i dag, må jeg sige, at afstanden mellem forslagsstillerne og nogle af de partier, der har støttet forslaget – og jeg glæder mig over, at det ikke var de signaler, jeg modtog fra partiet Venstre – er meget stor med hensyn til det, jeg mener, vi skal gøre på dette område. Forslaget ville undergrave ordentlige mennesker, der driver ordentlig virksomhed her i Danmark, med hjælp fra statskassen, og dér står jeg af.

(Kort bemærkning).

Klaus Kjær (DF):

Skatteministeren nævnte, at listerne er udarbejdet på baggrund af konkrete handler med disse brugte biler, så derfor er der jo taget hensyn til, at disse importerede brugte biler generelt er i bedre stand, og det er måske det, der kan forklare de lidt højere priser, som dagspressen i hvert fald har beskrevet. Jeg kan ikke vurdere det på det grundlag, men det kunne måske være en forklaring, at listerne er udarbejdet på grundlag af konkrete handler. Det sagde ministeren jo selv.

Med hensyn til, om forslaget er konkurrenceforvridende, kan jeg slet ikke se problematikken. En brugtbilsforhandler tjener vel lige meget på bilen, uanset om han har importeret den fra Tyskland og sælger den til en dansk borger med den fortjeneste, det giver, eller han opkøber en gammel dansk bil og sælger den med fortjeneste til den danske borger. Jeg kan slet ikke se noget konkurrenceforvridende i det forhold.

Skatteministeren (Ole Stavad):

Hvis hr. Klaus Kjær ikke kan se den problemstilling, er jeg ikke sikker på, at Folketingssalen er det rigtige sted at få det afklaret.

Hvis det er sådan, at nogle importerer biler fra udlandet, hvor de pågældende biler pålægges en væsentlig lavere afgift end den afgift, der er på en dansk brugt bil, og det ikke er konkurrenceforvridning over for eksempelvis nyvognsforhandlere, der som oftest skal tage en brugt bil i bytte for at kunne sælge en ny bil, skal jeg altså have nogle af mine skolepenge tilbage. Men det forlanger jeg ikke, før hr. Klaus Kjær har overbevist mig om, at det er ham, der har ret, og mig, der har uret, for jeg er meget,

meget overbevist om, at min opgave med at forklare, hvem der har ret, er væsentlig lettere end hr. Klaus Kjærs opgave.

(Kort bemærkning).

Klaus Kjær (DF):

Jamen den konkurrenceforvriddning, vi taler om, er da i konkurrencen mellem brugtbilsforhandleren og nyvognsforhandleren, og det er jo straks en anden konkurrence. Men jeg tror ikke, det betyder noget, for den borger, som har besluttet sig til i den sidste ende at købe en brugt bil – måske som familiens bil nummer to – har ikke overvejelser om alternativt at købe en ny bil. Han vil under alle omstændigheder købe en brugt bil, og han er i princippet ligeglad med, om den bil oprindeligt stammer fra Tyskland eller den stammer fra Danmark. Han er interesseret i at få en bil af god kvalitet som bil nummer to eksempelvis, men det skal være en brugt bil.

Skatteministeren (Ole Stavad):

Hr. Klaus Kjær forsøger at tale udenom, men kan han så svare mig på: Hvor ser Dansk Folkeparti fordelen ved, at vi over den danske statskasse understøtter med måske milliarder af kroner import af brugte tyske biler, fordi vi pålægger de brugte tyske biler en lavere afgift, end vi har pålagt de biler, der oprindeligt er solgt som nye i Danmark?

Jeg ville altså hellere bruge de penge på pensionisterne og på et ordentligt sundhedsvæsen. Men jeg forstår, at Dansk Folkeparti og hr. Klaus Kjær synes, det er bedre at bruge de penge til at understøtte helt tilfældigt og til skade for danske virksomheders konkurrenceevne, at bruge pengene til at give støtte over statskassen

til nogle tilfældige virksomheder til at importere brugte og ofte også miljøsvinende biler til Danmark. Jeg siger velbekomme!

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

Afstemning

Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):

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

Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 30. november 1999 kl. 13.00.

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

Med hensyn til de øvrige møder i den kommende uge skal jeg henvide til den omdelte ugeplan.

Mødet hævet kl. 13.05