

Den næste sag på dagsordenen var:

17) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 191:

Forslag til folketingsbeslutning om bindende forhåndsvurdering af importerede motorkøretøjer.

Af Kim Behnke (UP), Mariann Fischer Boel (V), Flemming Hansen (KF), Klaus Kjær (DF) og Sonja Albrink (CD).
(Fremsat 20/4 2001).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Skatteministeren (Frode Sørensen):

Forslagsstillerne ønsker endnu en gang at pålægge regeringen at indføre bindende forhåndsvurdering for importerede brugte motorkøretøjer senest den 1. november 2001.

Forslagsstillerne mener ikke, at regeringen er gået langt nok, når den vil søge tilslutning til forenkling og modernisering af hele proceduren for afgiftsbetalingen for de importerede brugte biler eller motorcykler.

I beslutningsforslaget foreslås bindende forhåndsvurdering. Det går ud på, at de danske myndigheder endeligt skal afgøre, hvad der skal betales i registreringsafgift af en brugt bil eller motorcykel, som eksempelvis står i Illinois, USA, eller i Frankfurt i Tyskland.

Forslagsstillerne mener, at bindende forhåndsvurdering vil kunne styrke retssikkerheden for borgere, for importører samt give forenkling og dermed administrative lettelser for det offentlige og for erhvervslivet.

Det er vi i regeringen helt uenige i. Retssikkerheden for hvem, spørger jeg. Er det retssikkerhed, hvis den, der har en bil eller motorcykel i mindre god stand, skal betale det samme, som den, der har en bil eller motorcykel i god stand eller meget god stand? Det synes jeg ikke. Er det rimeligt, at de, der har passet godt på en bil eller motorcykel, der hele tiden har haft danske nummerplader på, må opleve, at andre kan anskaffe sig en tilsvarende langt billigere, end hvis der var blevet kigget på, hvad den virkelig var værd? Det synes jeg ikke.

Nej, en forceret sagsbehandling på et område, der som oftest gælder store beløb for den enkelte borger, kan kun skade borgerens retsstilling.

De administrative lettelser er også meget svære at få øje på. Sagen er jo den, at for hver brugt

bil eller motorcykel fra udlandet har Told og Skat fået henvendelse om registreringsafgiften af fire til fem andre brugte biler eller motorcykler, som blot aldrig kommer hertil. Det må være klart for enhver, at bindende forhåndsvurdering på alle henvendelser om brugte biler eller motorcykler vil øge den administrative belastning for Told og Skat fem til seks gange.

På det punkt er det forslag, som regeringen vil søge tilslutning til, langt mere fremsynet. Det er nemlig planen, at der parallelt med forenklingen af vurderingsproceduren iværksættes et teknisk arbejde, der gør det muligt at få offentliggjort de endelige vurderinger via Internettet. En sådan offentliggørelse vil give et godt fingerpeg om den endelige afgift både for dem, der har indført en brugt bil eller motorcykel, for dem, der overvejer det, og for dem, der blot drømmer om det.

Regeringen vil naturligvis lytte til alle gode ideer, så også af den grund er regeringens udkast til forenkling og modernisering af proceduren for afgiftsbetaling for importerede brugte biler og motorcykler sendt i høring hen over sommeren, og regeringen kan af de grunde, jeg har nævnt, ikke støtte det fremsatte beslutningsforslag.

Hugo Sørensen (S):

Forslaget om bindende forhåndsvurdering er ikke nyt. Nu er det sådan, at Socialdemokratiet også ønsker at forenkle og afbureaukratisere, hvor dette kan lade sig gøre, men vi deler ikke forslagsstillerens optimisme i denne sag, da der er fakta, som vi ikke kan komme uden om.

Told og Skat modtager årligt adskillige tusinde konkrete henvendelser om registreringsafgifter på 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 for at ville blive reduceret med den i forslaget bindende forhåndsvurdering, ligesom vi heller ikke anser en begrænsning i ressourcerforbruget hos bilvurderingsmyndighederne for at være sandsynlig. I øvrigt viser erfaringerne, at der fortsat er ønsker om og behov for en individuel vurdering af en stor del af de importerede motorkøretøjer.

En bindende forhåndsvurdering vil ikke styrke importørens retssikkerhed, måske tværtimod. Det er stadig nødvendigt med en vis sagsbehandlingstid, som giver myndighederne mulighed for at kunne indhente de oplysninger, der er nødvendige, for at importerede køretøjer pris-

mæssigt bliver indplaceret på linje med danske køretøjer af samme stand.

Socialdemokratiet er desuden bekendt med, at Skatteministeriet som tidligere lovet arbejder på et moderne og forenklet system, som i vid udstrækning tilgodeser forslagsstillernes ønske. Vi ønsker at afvente dette udviklingsarbejde, hvorfor Socialdemokratiet ikke kan støtte forslaget.

Brian Mikkelsen (KF):

Vi skal i dag til manges undren endnu en gang drøfte en bindende forhåndsvurdering af importerede køretøjer – undren, fordi der allerede efter sidste års debat om samme emne var bred enighed om at gøre noget ved problemet. Vi har diskuteret sagen tre-fire gange her i salen, og efter sidste forhandling nedsatte den daværende skatteminister også en arbejdsgruppe, der skulle undersøge og vurdere mulighederne for at forbedre tilrettelæggelsen af arbejdet med vurdering af brugte biler.

Arbejdsgruppens konklusion er interessant nok. Af rapporten fremgår det, at der med fordel kunne gennemføres en bindende forhåndsvurdering samt en sikring af, at bilen kun skal forevises én gang for myndighederne, og skatteministeren meddelte Skatteudvalget, at man på baggrund af rapporten ville tage initiativ til at fremsætte et lovforslag om ændringer på området i indeværende samling. Men det er jo ikke sket.

Hvis man fra Skatteministeriets og skatteministerens side havde udvist samme ildhu i denne sag, som når det drejer sig om at finde nye skatter og afgifter, som også pålægges bilisterne, havde vi for lang tid siden færdigbehandlet et lovforslag vedrørende bindende forhåndsvurdering af importerede køretøjer. I stedet skal vi opleve, at oppositionen må fremsætte dette beslutningsforslag endnu en gang for at sikre, at de mange berørte borgere sikres bedre vilkår ved import af brugte biler. Vi taler jo om en situation, hvor helt almindelige mennesker ikke skal opleve, at Danmark er et fort, hvor det er fuldstændig umuligt at importere den vare, som en bil jo er, fordi man skal gennem flere forskellige afgørelser, og fordi man ikke har retsmæssig sikkerhed for, at man bliver behandlet på en fair og fornuftig måde. Det synes jeg er urimeligt i et demokratisk samfund, og derfor lægger forslaget op til, at borgerne skal sikres en ensartet og retfærdig behandling og ikke være udsat for tilfældige og vilkårlige vurderinger alt afhængig

af, hvilken told- og skatteregion de har henvendt sig til.

I henhold til arbejdsgruppens rapport kan det altså lade sig gøre at sikre, at bilen som hovedregel kun skal forevises én gang for myndighederne og at indføre bindende forhåndsvurdering uden at skabe unødigt bureaukrati for Told og Skat. Derfor står vi stadig stærkt uforstående over for skatteministerens nøleri. Det er simpelt hen ikke rimeligt, og taberne i skatteministerens spil er de private borgere, der selv vælger at importere deres bil, for det er nu engang stadig lovligt at importere brugte biler til Danmark.

Vi kan varmt anbefale forslaget, og tak til Venstre, fordi vi kunne komme foran i køen.

Kristian Jensen (V):

Når vi nu skal diskutere forhåndsvurdering af importerede motorkøretøjer, kunne jeg jo sige, at det er Venstres ønske, at der skal skabes klarhed på området, og at der skal gives erhvervslivet nogle klare og enklere spilleregler, som forhåbentlig kan gøre administrationen til en mindre del af deres hverdag. Det sagde jeg nemlig den 19. maj 1999, da vi første gang behandlede forslaget om bindende forhåndsvurdering.

Jeg kunne også have sagt, at det burde være en smal sag for told- og skattemyndighederne at lave mere ensartede retningslinjer for, hvorledes et importeret motorkøretøj skal beskattes. Det sagde jeg nemlig, da vi havde diskussionen anden gang, den 26. november 1999.

Når vi nu har haft sagen oppe til diskussion to gange, kunne man jo spørge sig selv: Hvorfor skal vi diskutere den igen? Det er der én eneste grund til, nemlig at regeringen ikke har levet op til det, regeringen sagde, den ville, i forbindelse med Folketingets åbning i oktober sidste år.

Hvis regeringen havde levet op til de løfter, den daværende skatteminister gav i forbindelse med åbningstalen, havde vi slet ikke haft denne debat i dag. Så havde vi slet ikke haft usikkerhed med hensyn til, hvorledes importerede biler skal forhåndsvurderes; så havde vi nemlig allerede set et lovforslag ligge i Folketingets Skatteudvalg, klar til vedtagelse her før sommerferien.

Men på grund af smøl og sjusk og manglende gennemførelse i Skatteministeriet har regeringen altså ikke levet op til det, den selv lovede i forbindelse med Folketingets åbning i oktober sidste år. Derfor har det været nødvendigt at tage debatten én gang til for at få afklaret, hvordan importerede biler skal vurderes, hvordan de

skal beskattes, og hvordan man kan lave en bindende forhåndsvurdering.

Der ligger en klar rapport, et stykke værktøj, som ministeren kan bruge til gennemførelse af den lov, der blev lovet, men som regeringen åbenbart er løbet fra. Derfor håber vi, at vi nu kan få sat arbejdet tilbage på sporet og få et lovforslag vedtaget, så der kommer klarhed over, hvordan importerede biler vurderes.

Aage Frandsen (SF):

Det er tredje gang, et beslutningsforslag af denne art diskuteres, og det er selvfølgelig klart, at forslagsstillerne er i deres gode ret til at komme med et sådant beslutningsforslag, fordi de ting, man ønsker at fremme med forslaget, ikke er blevet gennemført. Men omvendt forstod jeg også på ministerens udtalelser, at en række af de ting, man ønsker fra forslagsstillerens side, er noget, der overvejes i ministeriet, og derfor kan vi ikke støtte vedtagelsen af et beslutningsforslag, der pålægger regeringen at have et lovforslag klar pr. 1. november 2001.

(Kort bemærkning).

Kim Behnke (UP):

Jeg vil godt bede hr. Aage Frandsen om på vegne af SF at tage stilling til selve indholdet i forslaget.

Hvis den 1. november generer hr. Aage Frandsen, kommer jeg gerne med et ændringsforslag om, at datoen bliver en anden, hvis hr. Aage Frandsen har et forslag til det. Men hvad mener hr. Aage Frandsen og SF om selve indholdet, der vil give mulighed for bindende forhåndsvurdering?

Ministeren er imod, ministeren vil bare overflytte kompetencen til at foretage vurderingen fra Told og Skat til Bilinspektionen. Men hvad med selve det, at man kan få en bindende forhåndsvurdering, så man ikke risikerer, at det gamle bilvrag, man har gået og poleret på i 5 år, lige pludselig bliver belagt med afgifter i et sådant omfang, at man som borger fortryder, at man nogen sinde har hentet bilvraget til Danmark? Kan hr. Aage Frandsen, som jo ofte deltager i retssikkerhedsdebatter, ikke se, at der er et problem her, som vi skal have løst?

(Kort bemærkning).

Aage Frandsen (SF):

Jeg henviste til det, vi tidligere har sagt om et beslutningsforslag af denne art. Vi lægger sådan set ikke vægt på indholdet i forslaget. Vi har til-

kendegivet tidligere, at vi ikke tror, at den forhåndsvurdering, man ønsker fra forslagsstillerens side, er den eneste sande og rigtige løsning på området. Vi anerkender, at der kan være nogle problemer for bestemte personer, men der er jo ikke noget med, at de pågældende ikke ved, hvad vedkommende gør i henhold til den gældende lovgivning i dag.

Klaus Kjær (DF):

Beslutningsforslaget er en genfremsættelse af Dansk Folkepartis beslutningsforslag nr. B 28 fra folketingsåret 1999-2000, og jeg skal henvise til mine bemærkninger ved førstebehandlingen dengang.

Nu som dengang finder Dansk Folkeparti, at der bør indføres en bindende forhåndsvurdering af importerede motorkøretøjer, og vi mener som medforslagsstillere på nærværende beslutningsforslag, at problemet er blevet aktualiseret i forbindelse med, at skatteministeren har besluttet kun at ville ændre, hvem der skal foretage vurderingen, men ikke vil indføre en egentlig forhåndsvurdering. Trods den i mellemtiden fremkomne embedsmandsrapport, som klart godtgør, at det er muligt med en bindende forhåndsvurdering, har ministeren ikke villet gennemføre dette ønske.

Vi mener, det er klart utilfredsstillende, at en entydig embedsmandsrapport skal ligge et helt år i Skatteministeriet, før ministeren erkender ikke at kunne nå arbejdet, og at et løfte fra skatteministerens forgænger og statsministeren fra efteråret 2000 ikke er blevet indfriet, og Dansk Folkeparti kan som medforslagsstiller naturligvis støtte forslaget.

Sonja Albrink (CD):

Dette beslutningsforslag er noget, vi har drøftet flere gange tidligere, som tidligere ordførere også har sagt.

Der har som sagt været nedsat en arbejdsgruppe, som afsluttede sit arbejde i april 2000, og siden er der blevet lovet adskillige ting, som desværre ikke er blevet opfyldt. I CD synes vi, det er en urimelig behandling, folk får, når de importerer biler, og vi ønsker, som jeg også har sagt ved tidligere lejligheder, nogle klare spilleregler. Vi vil gerne have nogle retningslinjer, der klart siger, hvordan man er stillet skattemæssigt, når man importerer biler, og i CD håber vi, at der med behandlingen af forslaget er sendt det signal til regeringen, at den må tage en bindende forhåndsvurdering alvorligt.

Jeg skal slutte med at sige, at vi er medfor-slagsstillere, og derfor støtter vi selvfølgelig varmt forslaget.

Frank Aaen (EL):

Både den borger, der ønsker at købe en brugt bil i udlandet, og skatteborgerne i Danmark har krav på, at den afgift, bilen skal belægges med, er den rigtige afgift. Den må hverken være for høj eller for lav, den skal svare til bilens værdi, og for at nå dertil er man nødt til at få bilen ind i landet og kigge på den. Derfor er vi imod bindende forhåndsbesked.

Men vi er tilhængere af, at Skatteministeriet gør alt, hvad de kan for at hjælpe folk. Man skal sørge for, at det er nemt at få at vide, hvad den normale afgift på en bil af den årgang og i den stand er, og man skal ved en hurtig sagsbehandling hjælpe dem, der ønsker at købe en brugt bil.

Vi skal ikke bruge administrative eller bu-reaukratiske unødvendigheder til at gøre det besværligt for folk at købe en brugt bil, for man kan sige, at afgifterne er jo sådan set i sig selv nok. Vi kunne på nogle sæt godt tænke os højere afgifter, og vi synes, det er den vej, man skal gå, og ikke via et bureaukrati.

Vi er tilhængere af, at man forenkler og gør proceduren hurtigere, men vi synes ikke, der skal afgives en bindende forhåndsvurdering, når man ikke har haft mulighed for at se bilen.

Flemming Kofod-Svendsen (KRF):

Er det rimeligt, hvis man køber en brugt bil, at man kan få en forhåndsredegørelse for de afgifter, man kommer til at betale? Det synes jeg er rimeligt.

Jeg synes, de principper, der er lagt frem i forslaget, er rigtige, og finder man frem til en procedure, finder jeg ikke, at bureaukratiet vil blive større, tværtimod, hvis man får det lagt rigtigt til rette. Men det afgørende er, at det principielle synes jeg er rigtigt, og vi støtter forslaget.

Kim Behnke (UP):

Jeg vil starte med at sige, at jeg er sådan set ked af, at vi er nødsaget til at ulejlige Folketinget med denne sag én gang til. Jeg var faktisk overbevist om, at den lå i de bedste hænder, ikke mindst fordi ministerens forgænger, hr. Ole Stavad, den 30. august sidste år klart og utvetydigt skrev til Folketingets Skatteudvalg i bilag nr. 19:

»På baggrund af arbejdsgruppens rapport samt hørings svarene vil vi nu iværksætte et ar-

bejde med henblik på, at der fremsættes lovfor-slag om ændring på området i denne samling.«

De sidste to ord, »denne samling«, var måske lovligt optimistiske, når brevet var skrevet den 30. august, for det eneste møde i Folketinget, der var tilbage i den samling, var førstebehandlingen af finansloven for 2001. Men de fleste af os i Skatteudvalget, der læste det bilag, vidste jo godt, at det, det drejede sig om, var, at der var et lovfor-slag undervejs. Glæden blev derfor stor og bekræftet, da vi i statsministerens åbningsredegørelse, den skriftlige del fra den 3. oktober 2000 på side 23 nederst, ser, at der kommer et sådant forslag. Det eneste, vi sådan set manglede, var at se forslaget fra den nye ministers hånd.

Men i stedet for at få et forslag, får vi i stedet for et brev fra ministeren dateret den 16. marts i år, hvor ministeren skriver, at han desværre ikke kan nå at fremsætte forslaget i indeværende samling, men at det nu skal formuleres og til høring i maj måned, og så vil det komme i næste samling.

Det, der var problemet, var ikke, at sagen endnu en gang blev udskudt næsten et helt år. Næh, det, der var problemet, var, at det gik op for os i udvalget, at ministeren sådan set overhovedet ikke havde tænkt sig at leve op hverken til det, ministerens forgænger havde lovet udvalget, eller det, statsministeren havde fremsat i sin skriftlige redegørelse.

Ministeren havde nemlig, som vi fik indsigt i under et samråd i udvalget den 28. marts i år, kun tænkt sig at vælge det, som i rapporten tilbage fra april år 2000 kaldes modul 2, nemlig at vurderingsmyndigheden overgår til Statens Bilinspektion. Det er også godt, men det er bare ikke godt nok.

For det, der jo ligger i anbefalingerne fra embedsmandsudvalget, er jo, at man også indfører modul 1, nemlig den bindende forhåndsvurdering.

For der skrives i rapporten på side 3: »En gennemførelse af modul 1 sammen med modul 2 vil betyde, at selve afgiftsekspeditionen af køretøjer på told- og skatteregionerne kan foregå som en ren papirekspedition. Regionernes opgave bliver ud over opkrævning af afgift især en sammenholdelse af anmeldelsespapirer med data fra bindende forhåndsvurdering og med data fra synet ved bilinspektionen.«

Der er ingen forbehold, og så er det i øvrigt grundigt beskrevet på de næste 30 sider, hvordan det skal kunne lade sig gøre.

Så går ministeren i dag herop og siger: Jamen det går ikke, for der er problemer med retssikkerhed osv. Nej, det er der ikke. For hvis der var nogen problemer, så havde embedsmændene beskrevet dem i den 30-siders-rapport fra april sidste år.

Og det, det handler om, er faktisk retssikkerhed, men det er ikke den retssikkerhed, som ministeren nu anfægter. Det er den retssikkerhed, der består i, at en borger får en idé og forelsker sig i et køretøj i det store udland – det kan være en motorcykel, det kan være en bil – og ønsker at hjemtage køretøjet til Danmark. Men i det øjeblik vedkommende træffer den beslutning, kan den blive skæbnesvanger.

For med hensyn til det køretøj, der bliver bragt til Danmark, og som vedkommende bruger fem vintre på at bringe i en nogenlunde kørbare stand, i hvert fald i en stand, så det kan indregistreres, aner vedkommende i dag ikke, hvad den endelige afgiftsberegning bliver.

Der er selvfølgelig forskel, og ministeren nævnte muligheden for, at man var en tur i Tyskland og forelskede sig i en gammel BMW, en Mercedes, en Audi eller noget lignende. De, der gør det, har langt større mulighed for at vide, at de er på sikker grund, for antallet af BMW'er, antallet af Mercedes'er og antallet af Audi'er i handel er tilstrækkelig stort til, at man nogenlunde ved, hvor man handler rent prismæssigt.

Men de, der er en tur i USA, en tur i Canada eller andre steder og finder ældre biler, der er meget lidt handel med i Danmark, risikerer, når de så endelig skal have bilen anmeldt til registrering, at den afgift, der bliver betalt, er af en sådan størrelse, at vedkommende fortryder. Vedkommende erkender simpelt hen, at så mange penge ville man ikke have brugt på en gammel bil. Så ville man måske hellere have gået hen og købt en ny bil og slet ikke haft besvær med at sætte den gamle bil i stand.

Jeg nævner så i den her forbindelse slet ikke det, som jeg simpelt hen synes er for meget, og det står ikke i bemærkningerne, så jeg skal heller ikke tage de øvrige medforslagsstillere til indtægt for det, nemlig at man, fordi man i Danmark pudser, lakerer og sætter bilen i stand, så kommer til at betale 180 pct. afgift af ens eget arbejde. For det bilvrage, der stod der, da man åbnede containeren på havnen i Esbjerg, var jo ingenting værd. Men fordi man selv har arbejdet vinter efter vinter på at sætte bilen i stand, skal man betale 180 pct. i registreringsafgift af sin

egen arbejdsindsats. Det synes jeg i sig selv næsten er et ubegribeligt paradoks i vores behandling af afgifter.

Men tilbage til det principielle: Det principielle er, at ministeren ikke agter at gennemføre den bindende forhåndsvisning, som ministerens forgænger havde lovet, som statsministeren havde sat i udsigt, og som embedsmandsrapporten har anbefalet.

Nu skal jeg ikke citere ministeren fra et lukket samråd i Folketinget, men blot henvise til bemærkningerne, hvor det jo var tydeligt, at ministeren ikke mente, at der i de høringssvar, der lå lå en entydig indstilling fra branchen.

Næh, jeg kan godt komme i tanker om mange skatteforslag, hvor der bestemt ikke ligger entydige indstillinger fra branchen, men hvor den ene branche efter den anden nærmest siger nej tak, men det afholder jo ikke regeringen fra at gennemføre afgifts- og skatteforhøjelser alligevel.

Men jeg synes, det er problematisk, hvis ministeren vælger at benytte en part som f.eks. bilimportørerne. De, der importerer de nye biler, har jo egoistiske økonomiske interesser i, at folk går ned og køber en ny bil og ikke finder en gammel Mercedes. Og at de skulle være bekymrede for, om det her nu kan hænge sammen eller ej, synes jeg bestemt ikke er et afgørende argument.

Det, der har været som det gennemgående i høringssvarene, er, at FDM og andre er bekymrede for, at det prisbånd, der bliver meldt ud, bliver for højt, altså at det ligger så højt, at folk egentlig kommer til at betale for meget.

Embedsmændene behandler også det spørgsmål i rapporten. Og det, embedsmændene konkluderer, er, at de godt kunne være bekymrede for, at man kom til at ligge i den nederste halvdel af prisbåndet, altså at der i gennemsnit er for lave priser.

Det er derfor, vi konkluderer i bemærkningerne, at den eneste løsning, der er på det, jo selvfølgelig er, at vi kommer til at ligge midt i prisbåndet. Jeg ved godt, at regeringen ikke har en heldig hånd med hensyn til at få edb-systemer til at virke, men moderne edb-teknologi og et simpelt edb-system, der registrerer de her priser, bør jo gøre, at vi over tid kommer til at ligge midt i prisbåndet.

For jeg er enig med FDM i, at det vil være urimeligt, hvis vi ligger for højt, og jeg er også enig med embedsmændene i, at det vil være unfair, hvis vi kommer til at ligge for lavt. Det er unfair i forhold til, hvad andre biler koster i afgifter. Så

vi skal ligge midt i prisbåndet. Det er naturligvis muligt, når man indhenter oplysninger fra fagblade og fra, hvad der handles af biler i andre lande. Sverige har f.eks. meget større handel med brugte amerikanske biler, end vi har i Danmark, fordi folk i Danmark simpelt hen ikke tør begive sig ud i det her.

Derfor er forslaget fremsat, ikke for at genere Folketinget, ikke for at tage Folketingets tid unødigt, men simpelt hen, fordi vi er en kreds på 89 mandater, der sad med åben mund og undrede os, da den nuværende skatteminister løb fra alle disse fornuftige tilsagn og lige pludselig ikke ville være med længere.

Så opgaven går nu ud på at lægge yderligere pres på ministeren og på regeringen, sådan at vi hurtigt får det her gennemført, eller alternativt at der hurtigt kommer et folketingsvalg og så en ny, forhåbentlig borgerlig regering, som kan gennemføre det her. For det er kun rimeligt og retfærdigt, at det her hurtigst muligt bliver gennemført i Danmark.

Skatteministeren (Frode Sørensen):

Én ting er jeg enig med hr. Kim Behnke i. Det er, at retfærdighed skal der til.

Der er nogle, der siger, at tredje gang er lykkelig gang, men det er det nok næppe denne her gang. Jeg skal lige kommentere et par af ordførerne.

Hr. Brian Mikkelsen er inde på, at der skal være en sikkerhed for at blive behandlet retfærdigt. Jeg har altså den opfattelse, at det er meget svært med hensyn til den bil, der står et eller andet sted ude i den store verden og skal vurderes, og hvor man gerne vil give et bindende forhåndstilsagn. Vi skal altså se den bil, for at vi har en mulighed for at fastsætte den rigtige pris. Den skal vi så se, uanset om man har lagt noget knofedt eller andet arbejde i, når man får den frem. Det må vi kunne være enige om.

Så er hr. Kristian Jensen inde på, at vi ikke havde haft denne her diskussion, hvis det her var blevet fremsat. Jo, det havde vi jo. For som jeg også sagde i forbindelse med samrådet, så vil det forslag, som bliver fremsat i starten af den nye samling, jo ikke indeholde en bindende forhåndsvurdering. Så vi havde haft forslaget alligevel, ingen som helst tvivl om den side af sagen.

Så er jeg også nødt til at sige, at forslaget her pålægger regeringen at gennemføre det pr. 1. november, så vi nu ikke overdimensionerer den tidsmæssige ramme. Så vil jeg sige: Når jeg

forventer at forelægge forslaget for Folketinget i starten af den nye samling, så forventer jeg også, at vi har det klar til iværksættelse pr. 1. januar 2002, og det vil sige, at vi så har en udskydelse på 2 måneder. Det tror jeg de fleste kan leve med.

Så er hr. Kim Behnke inde på rapporten. Det er en grundig rapport, som belyser forskellige muligheder, og som også belyser muligheder for at indføre forhåndsvurderinger. Lad mig sige det, som det er: Selvfølgelig er det muligt at indføre bindende forhåndsvurdering, det er det helt klart. Men vi har valgt i regeringen, at det, vi ønsker, altså er en konkret vurdering.

Jeg er nødt til at sige noget, for det fremgår næsten af hr. Kim Behnkes indlæg, at en rapport er lovgivning. Jeg går ud fra, at hr. Kim Behnke har opfattelsen af, at lovgivningen er noget, der sker her i Folketinget, og ikke, at man ophæver en rapport til lov.

Til sidst havde jeg vist også en bemærkning til hr. Klaus Kjær, som også er inde på, at rapporten viser, at det er muligt. Men han er også inde på, at der næppe er enighed om det. Hr. Kim Behnke er nok også fremme ved det rette i, at vi har en meget snæver indstilling på det her område.

Men jeg synes, at vi må konkludere følgende: Når vi har vurderet de her ting, vurderet de forskellige indstillinger, så kan man tage parti for det ene og for det andet, og så skal vi nå frem til en situation, hvor vi har noget, der er retfærdigt og føles retfærdigt for den enkelte borger. Der vil jeg give hr. Frank Aaen ret i, at skal en bil eller en motorcykel bedømmes korrekt, så er det altså udmærket, at man kan se, hvad det er, man har. På den måde har man en rigtig god mulighed for at bedømme den.

Kim Behnke (UP):

Jeg er nødt til at sige til skatteministeren, at den eneste grund til, at denne her sag er fortsat, er, at ministerens forgænger, hr. Ole Stavad, den 26. november 1999 under førstebehandlingen af et beslutningsforslag om bindende forhåndsvurdering lytter til, hvad der bliver sagt i salen, lytter til, at der er 89 mandater, der synes, at det her er en god idé, og i stedet for at ministerens forgænger så erklærer, at det er han ligeglad med, så gør ministerens forgænger det meget kloge at sige: O.k., der er 89 mandater, der synes, at det er en god idé, men inden vi nu laver en lov om det her, så var det måske meget godt, at vi lige bad embedsmændene om at kigge på, om det nu også kan lade sig gøre.

Sådan er rækkefølgen jo, vil jeg sige til ministeren. Det, der kommer ud af det, er, at der bliver afgivet en rapport prisværdig hurtigt. Jeg var en af dem, der på daværende tidspunkt frygtede, at der både kunne gå år og dag. Henover julen, april måned, så ligger rapporten. Hvis nu den rapport havde sagt, at det her bare slet ikke går, så havde ministeren haft en god sag. Men i og med at rapporten siger, at det kan lade sig gøre – ministeren erkender i dag, at det kan lade sig gøre – jamen så bør Folketinget jo træde til og gennemføre det, som halvdelen af Folketinget og den daværende skatteminister egentlig syntes var en god idé i stedet for at gøre det, som ministeren gør nu, nemlig trække sagen unødvendigt.

Det er at trække sagen unødvendigt, for det her bliver gennemført. Ikke fordi det står i en rapport, men fordi der bliver et flertal for det også i Folketingssalen, sådan at det kan blive lovgivning, og fordi det tekniske grundlag er i orden. Så man kan ikke bruge den undskyldning, at det ikke kan lade sig gøre af en eller anden teknisk grund, for det er undersøgt. Det er dét, vi bruger rapporten til. Rapporten er ikke i sig selv lovgivning.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget 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. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

18) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 186:

Forslag til folketingsbeslutning om afgift på landbrugets kvælstoftab og CO₂-afgift på salg af kunstgødning.

Af Søren Kolstrup (EL) og Keld Albrechtsen (EL).

(Fremsat 6/4 2001).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Skatteministeren (Frode Sørensen):

Enhedslisten har fremsat forslag om at opfordre regeringen til at indføre en afgift på kvælstoftab med udgangspunkt i en nærmere skitseret model og til at indføre en særlig CO₂-afgift på kunstgødning. Det anføres i bemærkningerne til forslaget, at baggrunden herfor er, at vandmiljøplanerne har spillet fallit.

Regeringen er ikke enig med Enhedslisten i denne betragtning. Det kan måske diskuteres, hvorvidt vandmiljøplanernes mål har været tilstrækkelig høje, men de indgåede aftaler om vandmiljøplanerne har ikke spillet fallit.

Regeringen har netop i overensstemmelse med Vandmiljøplan II-aftalen fra februar 1998 fremlagt en redegørelse om midtvejsevalueringen af Vandmiljøplan II, og på den baggrund er regeringen, Socialistisk Folkeparti, Centrum-Demokraterne, Venstre og Det Konservative Folkeparti blevet enige om at justere instrumenterne i den gældende vandmiljøplan for derved at være sikre på, at vi når målsætningen i Vandmiljøplan II.

Beregninger viser, at ved bl.a. at fremme genopretningen af vådområder, ved at reducere anvendelsen af brødhvedetillæg, ved at justere enkelte afgrøders kvælstofnormer og endvidere stramme op på kravet til udnyttelse af kvælstof i husdyrgødningen kan den i Vandmiljøplan II forudsatte reduktion på 100.000 t kvælstof nås.

Det er netop disse justeringer, regeringen og de førnævnte partier er blevet enige om at foretage. Da det derfor i øjeblikket ser ud til, at udvaskningen af kvælstof kan reduceres med 100.000 t inden udgangen af år 2003 som forudsat i Vandmiljøplan II, vil jeg gerne sige, at så har Vandmiljøplan II næppe spillet fallit.

Det er korrekt, at afgiftsinstrumentet kan anvendes til at skabe incitament til at handle mere miljøvenligt, men i dette tilfælde er der allerede iværksat initiativer, som skal reducere kvælstofudledningen, og som vel at mærke ser ud til at nå de vedtagne målsætninger.

Det er derfor min opfattelse, at det ikke er aktuelt at indføre en eventuel afgift på landbrugets kvælstoftab samt en CO₂-afgift på salget af kunstgødning. Vi bør afvente det endelige udfald af Vandmiljøplan II og resultatet af den aftale, regeringen og SF netop har indgået om supplerende initiativer og forberedelse af Vandmiljøplan III, og derefter tage stilling til, om vi på det tidspunkt ønsker at anvende afgiftsinstru-