

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