

blik på, at der fremsættes lovforslag om ændringer på området i denne samling.«

3. oktober 2000 skriver statsministeren i åbningstales skriftlige del: »Skatteministeren. Ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer (Reform af vurderingsproceduren for brugte biler m.v.) (Jan I) Forslaget har til formål at gøre ekspeditionen ved indførelse af brugte biler fra udlandet enklere for såvel borgere som myndigheder.«

16. marts 2001 skriver skatteministeren til Skatteudvalget, jf. alm. del bilag 389: »Det har beklageligvis vist sig, at der udestår enkelte tekniske vanskeligheder, herunder vedrørende udformningen af konsekvensændringer i andre love end registreringsafgiftsloven, der hindrer, at lovforslaget vil kunne fremsættes og behandles på betryggende vis i indeværende samling. Det er herefter planen, at et udkast til lovforslaget sendes i høring i maj måned med henblik på fremsættelse af lovforslag først i næste samling.«

28. marts 2001 er skatteministeren i samråd i Folketingets Skatteudvalg. Det fremgår dels, at ministeren ikke er i stand til at fremsætte lovforslag før i samlingen 2001-02. Og dels fremgår det, at ministerens forslag kun har til hensigt at flytte vurderingskompetencen fra told- og skatteregionerne til bilinspektionen (modul 2). Selve ønsket fra B 28 om bindende forhåndsvurdering har ministeren valgt at opgive. Der henvises vedrørende samrådet til Skatteudvalgets alm. del – bilag 399 og 463.

Folketinget må derfor med nærværende forslag tage debatten en gang til.

Til trods for, at embedsmandsrapporten klart godtgør, at det er muligt med bindende forhåndsvurdering, så vil ministeren ikke gennemføre dette ønske. En del af forklaringen er angiveligt, at branchen ikke har været tilstrækkelig positiv. Branchen er ikke enig, og det er indlysende, eftersom f.eks. importører af nye biler hellere vil have kunderne til at købe disse frem for brugte biler. Men den væsentligste indvending fra branchen er, at de er bekymret for, at forhåndsvurderingen vil udløse afgifter i den »højeste del af båndet«

og derfor betaling af for meget afgift. Embedsmændene var bange for, at afgifterne ville havne i den »nede del af båndet«. Konsekvensen af dette må være, at afgiften havner i »midten af båndet« og dermed også den rigtige afgiftsberegning.

Det er derfor klart utilfredsstillende, at en entydig embedsmandsrapport skal ligge et helt år i Skatteministeriet, før ministeren erkender ikke at kunne nå arbejdet. Når ministeriet tidligere har arbejdet med afgiftsforhøjelser – også på bilområdet – så kan man arbejde meget hurtigt! Hvor der er vilje, er der en vej. Det er desuden utilfredsstillende, at et løfte fra skatteministerens forgænger og statsministeren fra efteråret 2000 ikke bliver indfriet.

Der er brug for bindende forhåndsvurdering. Der ankommer ca. 10.000 brugte biler om året. Disse borgere skal behandles ordentligt.

Forslagsstillerne finder det derfor fortsat rimeligt, at der også på dette område som på så mange andre områder inden for skatte- og afgiftslovgivningen bør kunne meddeles et bindende tilsagn. En bindende forhåndsvurdering er teknisk mulig ud fra oplysninger om køretøjets data, ekstra udstyr m.v.

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

Retssikkerheden styrkes endvidere ved, at en udmøntning af beslutningsforslaget sikrer, at der ikke sker vilkårlige og forskellige vurderinger for samme slags motorkøretøj - ikke alene inden for den enkelte told- og skatteregion, men også regionerne imellem.

Beslutningsforslaget skønnes endvidere gennem standardisering at medføre en forenkling og afbureaukratisering med deraf følgende sparede ressourcer for det offentlige samt administrative lettelser for erhvervslivet.