

køkkenbord, vedrører os selv og vores egen familie, hvorimod de beslutninger, der træffes i denne sal, har konsekvenser for hele landets befolkning, i og med at de bliver lov, når tingene er vedtaget ved en tredje behandling.

Jeg ved ikke, om det her forslag åbner nye huller, så personer af Kurt Thorsen-kaliberen kan begynde at excellere i ting og sager, om der er selskabstømmere osv., der kan gå i gang. Eller om det i den anden ende giver en urimelig beskatning, som giver unødigt provenu ned til skatteministeren. Jeg ved ikke, hvor på den linje vi er. Men vi er ikke interesseret i at være nogen steder på den linje. Og derfor et ønske om, at vi gør tingene ordentligt.

(Kort bemærkning).

**Skatteministeren (Ole Stavad):**

Men hr. Kim Behnke, det er jo en bestræbelse, som vi to aldrig ville kunne komme op at slås om i forhold til en anstrengelse for, at vi gør tingene ordentligt.

Det er jo bl.a. også, fordi vi har en så grundig gennemgang, at et lovforslag på små otte sider bliver til en samlet udgivelse, der kommer op på de der mange sider, som hr. Kim Behnke nævnte, på 87 sider alt i alt. Det er, fordi vi her forsøger at være meget grundige med at servicere Folketinget. Det er jo en del af hele lov-kvalitetsarbejdet, at vi gør det.

Altså, jeg tænker tilbage på, da jeg startede her i Tinget for 20 år siden; hvordan lovforslagene så ud dengang, og hvordan lovforslagene ser ud i dag. Så synes jeg virkelig, at vi har papir og dokumentation for, at lovkvaliteten – samt muligheden for, at Folketinget, offentligheden får en adgang, som man ikke havde på samme måde tidligere – er noget, vi har en fælles bestræbelse for.

Og så sammenligningen med køkkenbordet: Det var såmænd bare en sammenligning på, at noget, der er meget indviklet, bliver det svært at forholde sig meget enkelt til, når vi så skal ind og lave skatteregler. Og den sammenligning mener jeg stadig væk holder. Og så er der jo den store forskel, at når man sidder hjemme ved sit køkkenbord eller spisestuebord, eller hvor man sidder, så har man ikke én, man lige kan spørge. Vi vil stå til rådighed for hr. Kim Behnke og også Folketinget og gøre os umage for at give så gode, så klare, så pædagogiske svar, som vi overhovedet er i stand til lige så langt, som vore evner rækker.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

**Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):**  
Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Skatteudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**5) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 12:**

**Forslag til folketingsbeslutning om studerendes ret til skattefradrag for befordring.**

Af Kim Behnke (FRI) m.fl.

(Fremsat 14/10 99).

Forslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

**Skatteministeren (Ole Stavad):**

Beslutningsforslaget her handler om studerendes ret til fradrag for udgifter til befordring til et uddannelsessted. Efter forslaget skal de studerende have ret til at trække udgifter til befordring fra i den skattepligtige indkomst efter de samme regler som lønmodtagere, der kan fratække befodringsudgiften mellem hjem og arbejdsplads.

Samtidig ønsker forslagsstillerne at afskaffe den ret til befodringsrabat, som de studerende ved de videregående uddannelser har haft siden 1997.

Efter de grundlæggende skatteregler er studerendes befodringsudgifter ikke fradragsberettigede, fordi de betragtes som en etableringsomkostning til forskel fra omkostninger, der afholdes for at »erhverve, sikre og vedligeholde en løbende indtægt«, som det hedder.

Med det klare formål at støtte studerende med store befodringsudgifter vedtog et flertal i Folketinget, bestående af regeringen, SF og Enhedslisten, i 1996 loven om befodringsrabat til studerende ved videregående uddannelser. Loven giver studerende mulighed for at købe månedskort til kollektiv trafik med rabat. Dengang vurderede man, at andre modeller for støtte til de studerendes befodringsudgifter end en rabatordning var mindre hensigtsmæs-

sig af økonomiske, administrative og skattemæssige grunde.

Forslagsstillerne er ikke kommet med argumenter, der tilbageviser rigtigheden af denne vurdering, eller argumenter i øvrigt, der taler for en ændring af de gældende regler, og derfor kan regeringen ikke støtte beslutningsforslaget.

Det er efter min mening vigtigt at holde fast i det grundlæggende princip, jeg talte om, at etableringsudgifter er indkomstopgørelsen utedkommende. Hvis vi indfører en fradragret for studerende, vil mange andre befolkningsgrupper med samme begrundelse som de studerende kunne argumentere for, at erhvervs-mæssigt irrelevante, men i øvrigt nødvendige transportudgifter, skal være fradragberettigede. Bør vi eksempelvis følge forslagsstillerne og erstatte pensionistkortene med et skattefradrag? Jeg mener nej. Det er vel også netop kendetegnende for de studerende, at de har lave indtægter, og at de derfor ikke altid vil være i stand til at udnytte et fradrag. Det var faktisk derfor, at rabatordningen blev indført.

Rabatordningen skaber ikke denne forvridding mellem de studerende, ligesom rabatten har den samme værdi for alle; det vil et fradrag ikke have. Og da rabatordningen ud fra det, som regeringen er bekendt med, er velfungerende, og forslaget i øvrigt vil forringe økonomien for nogle studerende, så har vi ikke nogen lyst til at støtte det stillede beslutningsforslag.

#### **Bjarne Laustsen (S):**

Lad mig sige det med det samme: Socialdemokratiet støtter ikke Frihed 2000's forslag om studerendes ret til skattefradrag for befordring. Os bekendt har der ikke været problemer med den eksisterende rabatordning, og vi ser derfor heller ingen grund til at ændre på denne ordning. Det eksisterende tilskud har den fordel, at det har samme værdi for alle. Sådan er det ikke med et fradrag.

Socialdemokratiet finder, at kollektive transportmidler er en naturlig transportform for studerende, der hvor cykel- eller gåafstanden er for lang. Vi ser ingen grund til på nogen måde at medvirke til privatbilismens udbredelse blandt studerende.

#### **Kristian Jensen (V):**

Tilbage i 1996 var Venstre førende i debatten omkring sikring af bedre vilkår for studerende, sådan at man kunne hjælpe med udgifterne til transport.

Forhistorien er jo, at regeringen ikke så noget problem eller nogen grund til at hjælpe de studerende, mens bl.a. Venstre arbejdede for en ordning, hvor studerende ville få lov til at trække udgifterne til transport fra på skattebilletten.

Regeringens synspunkt om, at der ikke var noget problem, holdt kun, indtil der viste sig et flertal uden om regeringen, der støttede ideen om et fradrag til de studerende. Så kom regeringen på banen og indførte en ordning, som kun hjalp en del af de studerende, og som kun var til gavn for de studerende, som var heldige nok til at kunne tage offentlige transportmidler til deres uddannelse.

Dette beslutningsforslag vender tilbage til den oprindelige idé og vil være til gavn for alle studerende, der har en længere rejseafstand end 24 km dagligt.

Fra Venstres side er vi helt enige med forslagsstillerne i det rigtige i at støtte de personer, som har længst til deres uddannelsessted. Ved at give hjælpen til disse studerende kan vi være med til at afhjælpe det problem, som traditionelt og forudsigeligt opstår i universitetsbyerne i august-september måned hvert år.

Vi ser jo hvert år, hvorledes studerende flytter til uddannelsesbyerne for at være i studiemiljøet, men også fordi udgifterne ved rejsen overstiger deres økonomi. Ved at målrette hjælpen giver vi til de virkelig trængende studerende i stedet for at sprede tilskuddet ud.

Således har dette forslag den klare fordel frem for den gældende ordning, at der ydes støtte til alle, der trænger, og ikke kun til dem, som har muligheden for at tage kollektive transportmidler. Med den nugældende ordning så lader vi de studerende i stikken, der bor så langt væk fra hovedfærdselsåreerne, at de ikke kan tage kollektiv transport. Den kollektive transport er ikke, og bliver aldrig, så finmasket, at alle studerende med behov kan hjælpes med den nuværende ordning.

Der er en klar forskelsbehandling mellem de studerende, som har muligheden og vælger at bruge kollektiv transport, og de studerende, som ikke vælger eller overhovedet ikke har muligheden for at bruge kollektiv transport. Hvis man f.eks. er bosiddende i Harboøre i Vestjylland og går i skole i Holstebro, så skal man af sted kl. 23.10 aftenen før, hvis man vil være fremme til kl. 8.00 næste morgen. Det er simpelt hen ikke anstændigt at afskære studerende i den situation fra den støttemulighed,

som andre har, bare fordi de tilfældigvis bor i et område med bedre kollektiv transport.

Endelig så er der den klare ideologiske fordel, at dette forslag går ud på at indføre et fradrag i stedet for den mere administrative tilskudsordning. Forskellen er også, at tilskuddet gør mennesker afhængig af staten, mens fradrag gør staten afhængig af mennesker. Alt i alt et meget godt forslag, som Venstre ser som en klar forbedring af den nugældende ordning, og derfor støtter Venstre forslaget.

(Kort bemærkning).

**Bjarne Laustsen (S):**

Jeg vil gerne spørge hr. Kristian Jensen, hvad Venstre har tænkt sig at gøre i forhold til de studerende, som ikke kan bruge deres fradrag, fordi de har en meget lille indkomst. Det, der også er indbygget i Frihed 2000's forslag, er jo, at man afskaffer den eksisterende rabatordning. Det vil alt andet lige give en meget stor skævvridning i forhold til det allerede eksisterende system.

(Kort bemærkning).

**Kristian Jensen (V):**

De fleste studerende i dag har bl.a. deres SU som indkomst, og dermed har de en indtægt, der gør, at de har mulighed for at benytte sig af den fradragsordning, som vi lægger op til.

Der er muligheden for, at nogle vil få en ringere ordning, men samtidig er der også muligheden for, at en masse af de studerende, som faktisk bor de steder, hvor de ikke kan benytte sig af den kollektive transportform, får muligheden for støtte.

Den nuværende ordning har en skævvridning i forhold til dem, som bor op ad kollektive transportformer, og det synes jeg er et problem. Jeg synes, den foreslåede ordning er bedre, og derfor støtter vi den.

**Knud Erik Kirkegaard (KF):**

Den konservative ordfører, hr. Brian Mikkelsen, kan ikke være til stede, og det er derfor blevet min opgave at fremføre nogle synspunkter på Det Konservative Folkepartis vegne.

Dette forslag er jo et skatteforslag, og hvis man vurderer forslaget udelukkende ud fra en skatteteknisk synsvinkel, kan man bestemt godt være betænkelig ved forslaget. Og vi har også en betydelig grad af betænkelighed ved dette forslag ud fra en skatteteknisk synsvinkel.

På den anden side må man jo sige, at der er også andre forhold, som skal vurderes i forbindelse med de ideer, der ligger bag forslaget. Eksempelvis det, at nogle studerende måske, hvis det her blev gennemført, havde mulighed for at bo hjemme og så have lidt længere transportvej.

Der kan også være problemer, og der er desværre i de fleste universitetsbyer ganske store problemer boligmæssigt, og der ville da nok også med et forslag som det her være muligheder for at kunne hjælpe ganske mange studerende, som så ville vælge at bo lidt længere væk fra universitetet eller den skole, som man nu går på, og så have en lidt højere transportudgift, når man så havde mulighed for at kunne foretage et fradrag.

Alle disse forhold synes vi i Det Konservative Folkeparti da fortjener en nøjere samlet overvejelse, og det er vores håb, at udvalgsarbejdet i Skatteudvalget vil kunne medvirke til, at der bliver tilvejebragt en sådan samlet overvejelse, og herefter vil vi fra Det Konservative Folkepartis side tage endelig stilling.

**Anne Baastrup (SF):**

Da vores ordfører, hr. Aage Frandsen, ikke kan være til stede, skal jeg kort meddele, at SF afviser forslaget.

Som skatteministeren beskrev så grundigt og indsigtfuldt, så har vi dels et forlig omkring spørgsmålet, og dels så var der jo også i skatteministerens oplæg en lang række problematiseringer af, hvis man gik ind og gav studerende en fradragsret, således som også hr. Knud Erik Kirkegaard gjorde opmærksom på.

Så der er ingen tvivl om, at vi står ved den aftale, vi indgik i 1996. Og det er vores indtryk, at det går rimelig godt for de studerende.

**Klaus Kjær (DF):**

Det er såmænd et ganske fornuftigt forslag, som stilles af Frihed 2000, hvor der i stedet for diverse rabatordninger på månedskort foreslås et fradrag på studerendes transport til og fra uddannelsesstedet efter de befordringsfradragsregler, som gælder for lønmodtagere.

Forslaget giver en administrativ lettelse og tager højde for det loft, som er i den nugældende rabatordning. Herudover fjernes også muligheden for – i gåseøjne – misbrug i forbindelse med, at de studerende anvender månedskortet til fritidsaktiviteter.

Nogle studerende vil blive ramt i forhold til den nugældende ordning. Det drejer sig om de studerende, som bor inden for en forholdsvis kort afstand fra uddannelsesstedet, idet der jo efter befodringsfradragreglerne ikke indrømmes fradrag for de første 24 km. Men det er jo vilkår, som også gælder for almindelige lønmodtagere. Og specielt studerende, som bor meget tæt på uddannelsesstedet, har jo i realiteten ingen nævneværdige befodringsudgifter.

Dansk Folkeparti er positive over for forslaget.

#### **Morten Helveg Petersen (RV):**

Det Radikale Venstre er ikke positive over for forslaget. Vi finder, at de studerendes udgifter til befodrning er forskellige i forhold til det at have omkostninger med henblik på at erhverve indtægt generelt.

De rabatorninger, der blev indført tilbage i 1996, blev jo bl.a. indført, fordi andre typer løsninger var temmelig besværlige. Og vi mener faktisk, at de stadig væk fungerer hensigtsmæssigt.

Vi synes også, der er en principiel problemstilling i forbindelse med, at hvis man tilkender fradrag her, jamen hvad så med alle mulige andre grupper i samfundet, hvordan vil man styre denne, ja, glidebane kunne man have frygt for.

Så vi kan ikke støtte forslaget fra radikal side.

#### **Flemming Kofod-Svendsen (KRF):**

Det er en kendsgerning, at vi mangler nogle boliger til de studerende. Det hører vi hvert år, især i august-september måned.

Der må man spørge: Vil dette forslag mindske boligproblemerne, ved at de studerende i højere grad kan bo mere spredt i forhold til studiestederne? Der mener jeg, at det her forslag peger i den rigtige retning. Man kan også spørge: Er det ønskværdigt at samle studerende ret få steder, eller at de bor mere spredt? Der mener jeg også, at det er ønskværdigt, at vi har incitamenter, så de bor mere spredt.

Så vi har i Kristeligt Folkeparti megen sympati for dette forslag. Det er klart, at der også er nogle ting, man må vurdere i forhold til den gældende ordning. Men jeg synes, der er nogle rigtige hensigter, som vi kan tilslutte os, så kigger vi på en positiv måde på detaljerne, men ud fra en positiv grundholdning til forslaget.

**Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):**  
Ordføreren for forslagsstillerne, hr. Kim Behnke.

#### **Kim Behnke (FRI):**

Lad mig komme med en tilståelse. Selv om dette er et skatteforslag, så er hensigten rent boligpolitisk. For som flere ordførere har været inde på, senest hr. Kofod-Svendsen, så er den situation, vi oplever, jo helt absurd.

Hvert eneste år har vi et tilbagevendende problem, nemlig at uddannelsesbyerne ikke rummer boliger nok til de unge, der skal læse på videregående uddannelser. Og med den udvikling, der har været i de senere år, hvor man har søgt at skabe flere og flere uddannelsespladser, ja, så er det boligproblem blevet større og større. Uanset hvor mange nye kollegieværelser, der bliver bygget, og uanset hvor mange ungdomsboliger, der bliver etableret, så kan man ikke følge med væksten i antallet af studerende.

Så de studerende fyldes ind i mere eller mindre tilfældige boliger, bor i etager på kollegieværelser osv., ud fra filosofien om, at i løbet af et studieår er der jo altid nogen, der falder fra, og så kan man håbe på, at man selv får fornøjelsen af at få dør og nøgle til eget værelse.

Det går naturligvis ikke. Og derfor er spørgsmålet, hvad vi så kan gøre for at ændre den udvikling. Ja, vi kunne jo gøre det mere attraktivt for de unge mennesker at blive boende enten, som den konservative ordfører var inde på, hjemme hos forældrene, eller i det mindste i større afstand fra uddannelsesbyerne.

I det område, hvor jeg kommer fra, nemlig Århusområdet, er det sådan, at vi har et kæmpeområde, der hedder Djursland. Men Djursland er, hvad offentlig transport angår, meget dårligt dækket, og hvor både skatteministeren og ikke mindst den socialdemokratiske ordfører var optaget af, at man kan jo bare tage offentlig transport, så er virkeligheden en helt anden for disse mennesker. De kan godt få offentlig transport om morgenen, når de skal til Århus på universitetet, men om aftenen, når de ønsker at komme hjem igen, så er den sidste rutebil for længst kørt.

De unge mennesker vælger i stedet for ikke at køre i en stor bil, som den socialdemokratiske ordfører var inde på, for det er ikke alternativet med den økonomi, unge studerende har; nej, alternativet kan være knallertkørsel, motorcykel eller de såkaldte EU-scootere, altså en

personlig, individuel transport, som gør det muligt at komme ud i en afstand på 25-30, ja, op til 40 km fra selve uddannelsesstedet.

De har i dag kun udgifter, hvis de foretager det valg. Men de sidder ved siden af kammerater, studiekollegaer, som tilfældigvis bor inden for – hvis vi igen skal tage Århusområdet – Århus Sporvejes dækningsområde. Det er dem, der bor i en afstand på 9, 10, 11, 12, 13, 14 km. De kan købe buskort ganske betydeligt rabatteret. Og alle disse unge fylder så busserne op sommer og vinter, fordi det er billigt, det er endda meget billigt at tage bussen, hvor min subjektive vurdering er, at for en lang række af dem, der bor i den afstand, ville det være langt sundere, om de valgte at tage cyklen, og det ville i forhold til belægningsen i den offentlige transport også være til fordel for os alle sammen.

Så når man tager alle disse brikker og lægger op på bordet og spørger: Hvad er det så for et løsen, der kan tilgodese de ønsker, der er, nemlig ønsket om, at de, der bor tæt på, tager cyklen eller deres gåben, ønsket om at de, der bor langt væk, kan benytte individuel transport, som ikke nødvendigvis behøver at være en bil, og ønsket om, at vi får aflastet kollegie- og værelsesudlejningen? Så kan vi ikke få øje på andre muligheder end lige præcis den, at man ændrer et tilskudssystem til i stedet for at være et system, hvor de får et fradrag.

Så har ministeren og ikke mindst også den radikale ordfører været meget optaget af, at hvis nu studerende skal have dette transportfradrag, som altså er fuldstændig parallelt med det, man har, hvis man er på arbejdsmarkedet, hvem bliver så den næste gruppe? Pensionisterne er blevet nævnt, men hvad er det for transportformål, en pensionist har? Det er jo ikke at skulle møde til undervisning på et universitet eller en handelsskole. Det er jo ikke at skulle passe en uddannelse, som samfundsøkonomisk er til fordel for os alle sammen, og som vi ønsker, at flest muligt skal tage.

Nej, pensionistens transportbehov er fuldstændig det samme som for så mange andre, nemlig et rent fritidsanliggende, og derfor bør pensionister naturligvis ikke have fradrag for deres transport. Så jeg mener, at det argument er for tyndt, og det er kun et argument, der er grebet for argumentationens skyld og ikke for indholdets skyld.

Tilbage er der så spørgsmålet om, at den studerende kan få et kørselsfradrag, der i alt bliver

større end vedkommendes skattepligtige indkomst. Det tager vores skattelovgivning jo allerede hånd om i dag, og vi forestiller os ikke, at der i den anledning skulle være nogen ændringer. Det vil være på nøjagtig samme måde, hvis den studerende eller en hvilken som helst anden skatteborger har et fradrag, der er større end det skattepligtige grundlag. Så der lægges ikke op til, at der skal være nogen ændringer i det, men vi anser det dog som usandsynligt, at der bliver ret mange, der bliver bragt i den situation.

Til gengæld får vi den mulighed, at de studerende kan bo i billige, gode boliger i en afstand på de her 25-40 km fra uddannelsesbyerne, vi kan få aflastet kollegie- og værelsesudlejningen og sidst, men ikke mindst, så kan vi jo altså få skabt rimelighed i, at uanset om man benytter offentlig transport eller man benytter individuel transport, så vil man blive behandlet ligeligt, eftersom kørselsfradraget jo ikke tager højde for, om man sidder på cykel, i bil eller i en bus.

Så ud fra de betragtninger har vi lavet det forslag i Frihed 2000, og ud fra de betragtninger håber vi, at vi en dag kan få flertal for forslaget. Jeg kan konstatere, at den dag er ikke i dag, men jeg glæder mig ikke desto mindre over de positive bemærkninger, der er faldet, og takker for dem.

#### **Skatteministeren (Ole Stavad):**

To bemærkninger til hr. Kim Behnke. For det første tror jeg, at en meget stor del af de hjemmeboende studerende vil være i den situation, at de ikke vil få fornøjelse af befordringsfradraget. Og hvis nu vi så bliver i værelsesdiskussionen, kollegiediskussionen, så er spørgsmålet: Ud over at de får den laveste ydelse, er det så rimeligt, at vi, som følge af, at de nu bor hjemme og for en dels vedkommende et pænt stykke fra deres uddannelsessted, skal forringe deres forhold? Det er den ene.

Den anden er: Jeg tror ikke – men det synes jeg, man skal pleje lidt under udvalgsarbejdet – at hr. Kim Behnkes illustration i forhold til dem, der bor i de der 9-10 kms afstand, holder. Mig bekendt – det her er jo kollegerne i Undervisningsministeriets område – er reglerne sådan, at man først får rabat, når man selv har betalt over 325 kr. om måneden. Og det vil sige, at hvis vi tager de afstande, som hr. Kim Behnke nævner dér, så tror jeg, at prisen de fleste steder vil ligge sådan, at man ikke får del i rabatten. På sam-

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 beskedne 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