

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 måneds-kort 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