

afgiften. Hvis der ikke kan skaffes politisk opbakning bag dette ændringsforslag, vil det næstbedste være at sikre prisneutralitet mellem miljøvenlige biler og tilsvarende modeller uden røggasrensning. Dette kan sikres gennem en vedtagelse af det subsidiære ændringsforslag. Ændringsforslaget indebærer, at køberen hverken skal betale registreringsafgift af den katalytiske efterbrænder eller betale den merpris, katalysatoren koster. Dette ændringsforslag vil virke langsommere end et tilskudsforlag, idet det ikke indeholder noget direkte incitament til at købe en miljøvenlig bil fremfor en tilsvarende model uden røggasrensning.

Vedtages dette forslag til folketingsbeslutning helt uden ændringer, vil konsekvenserne være, at miljøvenlige biler i gennemsnit bliver godt og vel 6.000 kr. dyrere end tilsvarende modeller uden røggasrensning, nemlig den gennemsnitlige pris på en katalysator på 5.000 kr. samt moms. En uændret vedtagelse af beslutningsforslaget kan således næppe forventes at få nogen synderlig positiv effekt i form af, at der sælges flere miljøvenlige biler. Nok vil køberen ikke skulle betale registreringsafgift af den katalytiske efterbrænder, men prisen for en miljøvenlig bil vil fortsat være højere end for en tilsvarende bil uden røggasrensning.

Flertallets betækningsbidrag ændrer ikke på dette forhold, da det bygger på samme princip som det uændrede beslutningsforslag. Flertallet udtaler sig ikke om beslutningsforslagets 2. afsnit om en betydelig prisforskel mellem blyholdig og blyfri benzin.

Ændringsforslag

Til teksten

Af et *mindretal* (SF), tiltrådt af et *mindretal* (S):

Principalt:

1) 1. afsnit affattes således:

»at sikre, at der gives et tilskud til nye biler med 3-vejskatalysatorer eller tilsvarende teknik, der betyder, at disse bliver 5.000 kr. billigere i handel end tilsvarende modeller uden 3-vejskatalysatorer, og«.

Subsidiært:

2) 1. afsnit affattes således:

»at sikre, at registreringsafgiften for biler, der overholder de amerikanske normer for udstødningssasser, nedsættes med et beløb, der er tilstrækkelig stort til at fjerne de ekstra udgifter, der er ved køb af en bil med katalytisk efterbrænder eller tilsvarende teknik, og«.

Bemærkninger

Til nr. 1

Som beslutningsforslaget er udformet, er konsekvensen, at nye biler med 3-vejskatalysatorer bliver dyrere for forbrugerne end tilsvarende nye biler uden katalysatorer. Det skyldes, at beslutningsforslaget udelukkende lægger op til, at der ikke skal betales registreringsafgift af det forureningsbegrænsende udstyr, medens forbrugerne fortsat må betale den merpris, katalysatorerne koster.

Ifølge en tværministeriel rapport fra marts 1987 om miljøvenlige biler (miljø- og planlægningsudvalget, alm. del - bilag 789) koster en katalysator gennemsnitligt 5.000 kr. (ekskl. moms og afgifter), jf. side 32 i rapporten.

En vedtagelse af forslaget uden ændringer vil derfor næppe betyde, at der sælges særlig mange biler med katalysatorer.

Arbejdsgruppen har af denne grund helt undladt at tage denne model i betragtning.

I stedet peger gruppen på to muligheder, jf. side 31:

1. at afgiften for miljøvenlige biler nedsættes med et beløb, der betyder, at der er prisneutralitet mellem biler med og uden katalytisk efterbrænding,
2. at det gøres billigere at købe en bil med katalytisk efterbrænding end en tilsvarende model uden forureningsbegrænsende udstyr.

Arbejdsgruppen vurderer, at den prisneutrale model næppe vil betyde »en så stor udbredelse af miljøvenlige biler i introduktionsfasen, da bilparken består af mange mindre biler, hvor antallet af modeller i miljøvenlig udgave i første omgang kan formodes at være begrænset«, jf. side 33.

Heroverfor vurderer arbejdsgruppen, at den subsidiære model vil give den hurtigste og største udbredelse af miljøvenlige biler, jf. side 33.