

Til beslutningsforslag nr. B 49. Betænkning afgivet af miljø- og planlægningsudvalget den 13. maj 1987

Betænkning

over

Forslag til folketingsbeslutning om katalytiske efterbrændere til motorkøretøjer

[af Camre (S) m.fl.]

Udvalget har behandlet beslutningsforslaget i nogle møder og har herunder stillet spørgsmål til miljøministeren, som denne har besvaret skriftligt.

Miljøministeren har desuden til udvalget fremsendt en rapport udarbejdet af en arbejdsgruppe med repræsentanter fra Justitsministeriet, Ministeriet for Skatter og Afgifter, Finansministeriet og Miljøministeriet i marts 1987, hvori der er foretaget en nærmere analyse af, om man i praksis kan anvende økonomiske incitamenter til fremme af miljøvenlige biler i Danmark.

Der er af et mindretal stillet ændringsforslag, hvorom henvises til de ledsagende bemærkninger.

Et *flertal* (Det Konservative Folkeparti, Venstres, Det Radikale Venstres og Kristeligt Folkepartis medlemmer af udvalget) indstiller beslutningsforslaget til *forkastelse* ved 2. (sidste) behandling, idet flertallet finder, at der bør gennemføres en fast afgiftslempelse for miljøvenlige nye biler efter samme retningslinjer, som gælder for biler med særligt sikkerhedsfremmende udstyr, f.eks. blokeringsfri bremser.

De miljøvenlige biler, der skal have denne afgiftslempelse, skal mindst opfylde de amerikanske emissionsnormer.

Ministeren for skatter og afgifter har over for udvalget oplyst, at der for nærværende ikke er planer om at forøge afgiften på benzin.

Et *mindretal inden for flertallet* (Det Radikale Venstres medlem af udvalget) ønsker at fremhæve, at mindretallet stemmer imod forslaget i den foreliggende form, da mindretallet ikke ønsker at træffe beslutning om en konkret teknisk fremgangsmåde til løsning af et miljøproblem.

Et *mindretal* (Socialdemokratiets medlemmer af udvalget) indstiller beslutningsforslaget til *vedtagelse* med enten det af et mindretal stillede principale eller subsidiære ændringsforslag.

Et *andet mindretal* (Socialistisk Folkepartis medlemmer af udvalget) indstiller beslutningsforslaget til *vedtagelse* med enten det af mindretallet stillede principale eller subsidiære ændringsforslag. Mindretallet finder, at salg af miljøvenlige biler bør fremmes mest muligt på bekostning af biler uden katalytisk efterbrænding. Dette kan, så længe det ikke er muligt at gennemføre obligatorisk krav om, at alle nye biler skal være monteret med katalytisk efterbrænding, ske ved en økonomisk favorisering af miljøvenlige bilmodeller. Det mest effektive vil være at gøre miljøvenlige biler billigere end tilsvarende modeller uden røggasrensning. Dette kan mest enkelt ske gennem en tilskudsordning, jf. det principale ændringsforslag. Dette ændringsforslag indebærer, at miljøvenlige biler gøres 5.000 kr. billigere end tilsvarende modeller uden røggasrensning. Det provenutab, en sådan ordning vil medføre, kan opvejes gennem en generel forøgelse af registrerings- eller vægt-

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.

Til nr. 2

Ændringsforslaget er stillet for at sikre, at det ikke bliver dyrere for forbrugerne at købe en bil med 3-vejskatalysator eller tilsvarende teknik, når og hvis en sådan kommer på markedet. Som beslutningsforslaget er udformet uden ændringsforslaget, vil der være tale om, at biler med katalytisk efterbrænding er dyrere end andre biler, idet beslut-

ningsforslaget udelukkende lægger op til, at der ikke skal betales registreringsafgift for den katalytiske efterbrænder, medens forbrugerne fortsat skal betale den merpris, katalysatoren koster.

Forslagsstillerne henviser i øvrigt til side 27-44 i ovennævnte tværministerielle rapport, hvor forskellige afgiftsmodeller diskuteres.

Ahlmann-Ohlsen (KF) Fischer (KF) Ole Bernt Henriksen (KF) Svend Åge Petersen (KF)

Bente Nielsen (V) Sønderby (V) Maisted (V) Steffensen (KRF) fmd.

Ritt Bjerregaard (S) Camre (S) Erik Holst (S) Tove Lindbo Larsen (S)

Henning Nielsen (S) Løvig Simonsen (S) Margrete Auken (SF) nfmd.

Leif Hermann (SF) Lone Dybkjær (RV)

Partierne CD, FP og VS havde ikke medlemmer i udvalget.