

Til lovforslag nr. L 135. Betænkning afgivet af Skatte- og Afgiftsudvalget den 10. marts 1989

## Betænkning

over

### Forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v.

(Afgiftslempelse for miljøvenlige biler m.v.)

Udvalget har behandlet lovforslaget i nogle møder og har herunder stillet spørgsmål til skatteministeren, som denne har besvaret skriftligt. Nogle af disse spørgsmål og skatteministerens besvarelse heraf er optrykt som bilag til denne betænkning. Endvidere er som bilag optrykt spørgsmål nr. S 142 til miljøministeren samt dennes besvarelse heraf dateret den 11. juli 1988.

Udvalget har endvidere modtaget mundtlige og skriftlige henvendelser fra:

Auto Bang,  
Automobil-Importørernes Sammenslutning,  
Danmarks Automobilforhandler Forening  
og  
Nielsen, Frits, København Ø.

Henvendelsen fra Automobil-Importørernes Sammenslutning er optrykt som bilag til betænkningen tillige med ministerens kommentarer hertil.

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

Herefter indstiller et *flertal* (udvalget med undtagelse af Fremskridtspartiets og Centrum-Demokraternes medlemmer) lovforslaget til *vedtagelse* med det af ministeren stillede ændringsforslag.

Et *mindretal* (Fremskridtspartiets medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling og ønsker at udtale følgende:

Miljøpolitisk (og EF-(loyalitet)s)politisk) er det helt forkert at dyrke USA-modellen, som har helt andre forudsætninger end dem, der gælder i Det Europæiske Fællesskab, som Danmark hører til.

Bilbeskatningsmæssigt gælder det om at udbygge Danmarks bilpark væsentligt, og her gør lovforslagets bagatellempelse af registreringsafgiften (mod større benzinafgift) ringe nytte. Her må i stedet følges en tottrinsløsning:

- a) Hurtig førstehjælp i form af en generel 10 pct.s nedsættelse af satserne i registreringsafgiftsloven og
- b) skattelettelsesreform af hele bilskatteområdet inden for et halvt år efter, at EF-Domstolen i den verserende sag har afsagt den dom, der forventes til juni 1989.

Fremskridtspartiet kan dog stemme for ministerens ændringsforslag, idet dette først og fremmest gør ordningen lidt mindre restriktivitetstynget, jf. ministerens svar på spørgsmål nr. 1, der sammen med ministerens kommentarer til henvendelsen fra Automobil-Importørernes Sammenslutning er optrykt som bilag til betænkningen.

Et andet *mindretal* (Centrum-Demokraternes medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet kan dog stemme for ministerens ændringsforslag.

Ændringsforslag

## Til § 1

## Bemærkninger

Af skatteministeren, tiltrådt af udvalget:

Til nr. 1

1) I det under nr. 1 foreslåede § 3, stk. 6, udgår »og for hvilke der foreligger en anmeldt pris efter § 9, stk. 1,«.

Ændringsforslaget medfører, at afgiftsnedsettelsen for miljøvenlige biler ikke betinges af, at der er anmeldt en standardpris for den pågældende bilmodel.

*Aagaard (KF) Else Theill Sørensen (KF) Pernille Sams (KF)*

*Svend Heiselberg (V) nfm. Skrumsager Skau (V) Glistrup (FP) Elisabeth Arnold (RV)*

*Bente Juncker (CD) Kofod-Svendsen (KRF) Helen Beim (S) Erling Christensen (S)*

*Pia Gjellerup (S) Klaus Hækkerup (S) Henning Nielsen (S)*

*Stavad (S) fmd. Bjørn Poulsen (SF) Jens Thoft (SF)*

## Bilag 1

## Nogle af udvalgets spørgsmål til skatteministeren og dennes besvarelse heraf

*Spørgsmål 1:*

Hvis det lovteknisk ikke er tilstrækkeligt til imødekomme af de to sidste afsnit i skrivelsen af 11. januar 1989 fra Automobil-Importørernes Sammenslutning, at lovforslaget alene ændres på det ene punkt, at ordene »og for hvilke der foreligger en anmeldt pris efter § 9, stk. 1« udgår i § 1, nr. 1, bedes det udtømmende oplyst, hvilke andre ændringsforslag der tillige skal stilles.

*Svar:*

Den anførte ændring er tilstrækkelig til at imødekomme ønsket fra Automobil-Importørernes Sammenslutning om, at det ikke bør være en betingelse for afgiftslempelsen, at der foreligger en anmeldt pris efter § 9, stk. 1.

*Spørgsmål 2:*

Hvornår forventes EF-Domstolens afgørelse af sagen vedrørende den danske registreringsafgift?

*Svar:*

Justitsministeriet har oplyst, at da der endnu ikke er fastsat en dato for sagens mundtlige behandling, forventes dommen først afsagt efter sommerferien.

*Spørgsmål 3:*

Hvilke EF-regler findes om katalysatorer, og hvilke er under forberedelse?

*Svar:*

Jeg kan henholde mig til følgende besvarelse fra Miljøstyrelsen, som gennem miljøministeren har fået forelagt spørgsmålet:

»EF-reglerne er ligesom USA-reglerne udformet som et sæt grænseværdier for, hvor meget en bil må udsende af forskellige forurenen-

de stoffer under en veldefineret testprocedure. Der er således ikke noget krav om brug af katalysatorer. I praksis har det imidlertid vist sig, at de amerikanske normer kun kan overholdes ved brug af de såkaldte regulerede 3-vejs-katalysatorer.

I de nye EF-normer opereres med tre forskellige bilkategorier inddelt efter slagvolumen:

a. Slagvolumen over 2,0 liter.

Denne gruppe udgør under 5 pct. af den danske bilpark.

Selv om de vedtagne normer udtrykt i gram pr. kilometer er noget højere end de amerikanske normer, er det en almindelig opfattelse, at det vil være nødvendigt at benytte regulerede 3-vejs-katalysatorer. Normerne kan indføres nationalt ved første registrering af biler fra 1. oktober 1989 (1990-modeller). Det er vedtaget at indføre reglerne i Danmark fra denne dato.

b. Slagvolumen mellem 1,4 og 2,0 liter.

Denne gruppe udgør lidt under 50 pct. af den danske bilpark.

De nye EF-normer kan indføres fra 1. oktober 1993 (1994-modeller). Det er en almindelig opfattelse, at flere teknologier vil komme i anvendelse for at opfylde disse normer. I praksis vil man formentlig både komme til at se modeller med regulerede 3-vejs-katalysatorer og med de mere simple oxiderende katalysatorer (som ikke er virksomme over for kvælstofoxider, NO<sub>x</sub>). En væsentlig del af bilerne vil dog formentlig kunne klare normerne uden brug af katalysatorer.

c. Slagvolumen under 1,4 liter.

Denne gruppe udgør også lidt under 50 pct. af den danske bilpark.

En mindre skærpelse af de nuværende normer kan indføres fra 1. oktober 1991 (1992-modeller). EF-Rådet har besluttet at skærpe kravene fra 1. oktober 1993 (1994-modeller) til samme niveau, som er fastsat for biler med slagvo-

lumen mellem 1,4 og 2,0 liter. EF-Rådets endelige vedtagelse af denne skærpelse afventer dog EF-Parlamentets udtalelse. Det er en almindelig opfattelse, at kun meget få biler i denne kategori vil blive forsynet med katalysatorer.

#### *Forventet udvikling*

Der er ikke på nuværende tidspunkt forslag om yderligere skærper af de vedtagne EF-normer. Det er dog besluttet, at Rådet i 1991 skal overveje mulighederne for yderligere skærper. Hvornår sådanne skærper eventuelt vil kunne træde i kraft, er der ikke taget stilling til, men flere lande har tilkendegivet, at de nu vedtagne normer skal gælde i mindst 5 år, dvs. for biler under 2,0 liter er det ikke realistisk at regne med skærpede krav før 1. oktober 1998.«

#### *Spørgsmål 9:*

Hvilke oplysninger kan ministeren give vedrørende den seneste udvikling i Holland vedrørende fuld afgiftslempelse på biler, der overholder USA-normerne?

Hvad er der i den forbindelse i den seneste tid behandlet og vedtaget i det hollandske parlament, og hvilke reaktioner har der været herimod fra EF-Kommissionen?

#### *Svar:*

Udenrigsministeriet har oplyst følgende:

I sommeren 1988 fremlagde den hollandske regering et lovforslag om afgiftslempelser for miljøvenlige biler. Ifølge forslaget skal afgiften for biler, der overholder USA-normerne for bilers udstødning, nedsættes med 1.700 gylden. Denne nedsættelse indebærer ikke alene en afgiftsmæssig friholdelse af det miljøvenlige ekstraudstyr (3-vejs-katalysator m.v.), men endvidere en kompensation for ekstraudstyrets pris, hvilket medfører en ændring af den hidtil gældende prisstruktur på bilmarkedet. Lovforslaget indeholder endvidere en afgiftsnedsættelse på 850 gylden for biler, som overholder foreslåede eller vedtagne – men endnu ikke ikrafttrådte – EF-regler for biludstødning.

Den hollandske regering underrettede EF-Kommissionen om lovforslaget i medfør af det såkaldte informationsproceduredirektiv (83/189/EØF), ifølge hvilket ethvert udkast til teknisk forskrift skal forelægges for Kommissionen, som derved får mulighed for at vurdere,

om de påtænkte regler udgør en teknisk handelshindring.

Den hollandske regering underrettede endvidere Kommissionen om lovforslaget i medfør af reglerne om statsstøtte i EØF-traktatens art. 92-93.

Den 12. oktober 1988 meddelte Kommissionen, at den i medfør af informationsproceduredirektivet havde tilsendt den hollandske regering en såkaldt udførlig udtalelse, hvori den krævede vedtagelsen af lovforslaget udsat til midten af januar 1989.

Efter udløbet af denne frist blev lovforslaget den 19. januar vedtaget af det hollandske parlaments andetkammer.

Den 25. januar 1989 opfordrede Kommissionen de hollandske myndigheder til at suspendere iværksættelsen af afgiftslempelserne for derved at give Kommissionen mulighed for at afslutte sine undersøgelser af lovforslaget. Denne opfordring blev afvist af Holland den 27. januar 1989.

Med skrivelse af 30. januar 1989 til den hollandske regering indledte Kommissionen proceduren i EØF-traktaten art. 93, stk. 2, 1. afsnit, (om ulovlig statsstøtte) og gjorde samtidig opmærksom på, at afgiftslempelsen ikke måtte gennemføres, før Kommissionen havde truffet en endelig afgørelse i statsstøttesagen.

Den 31. januar 1989 vedtog det hollandske senat lovforslaget. Miljøministeren udtalte under senatsbehandlingen, at Holland agtede at indbringe Kommissionens krav om suspension for EF-Domstolen som hastesag.

#### *Spørgsmål 10:*

En udførlig vurdering udbedes af den tyske katalysatorundersøgelse, der omtales og kommenteres i vedhæftede udklip fra Jyllands-Posten den 4. februar 1989 (forsiden, tillægget Bil, Båd og Camping samt leder), 5. februar og 6. februar 1989 samt B.T. den 6. februar 1989.

#### *Svar:*

Jeg kan henholde mig til følgende besvarelse fra Miljøstyrelsen, som gennem miljøministeren har fået forelagt spørgsmålet.

»Formålet med den tyske katalysatorundersøgelse var at belyse, hvorledes koldt klima påvirker udsendelsen af forurenende stoffer fra katalysatorbiler, og specielt at få vurderet, om installation af et elektrisk forvarmningssystem,

således som det er sket på en ny Saab 9000, havde nogen gavnlig effekt. Problemstillingen er relevant under nordiske himmelstrøg, idet den officielle test af bilforurening udføres ved 20° (uanset om det er USA-metoden eller EF-metoden).

Der blev foretaget sammenlignende målinger efter den amerikanske testprocedure ved 20° og ved 0°. Der målttes på én bil med reguleret 3-vejs-katalysator (Mercedes 260), én bil med lean-burn-motor og oxiderende katalysator (Toyota) og på 3 biler konstrueret til at opfylde de fremtidige EF-normer (uden katalysatorer). Herudover blev der foretaget målinger på den nævnte Saab 9000 med forvarmningssystem.

Vedrørende udslippet af kulilte (CO) og kulbrinter (HC) i opvarmningsfasen viste undersøgelsen, at de 3 EF-biler uden katalysator havde et udslip på mellem 60 og 90 pct. af Mercedes-bilen. Omvendt betyder dette, at katalysator-bilen i opvarmningsfasen havde et udslip, der var ca. 1½ gang større end EF-bilerne. Jyllands-Posten har her fejlagtigt oplyst, at de skulle forurene 5 gange mere. Taget over testen som helhed gav 3-vejs-katalysatoren endog væsentlig bedre resultater end EF-bilerne.

Toyotaen med lean-burn-motor og oxiderende katalysator havde det laveste udslip af CO og HC såvel i opvarmningsfasen som i testen som helhed. Næsten samme lave udslip kunne dog også opnås ved at forvarme katalysatorsystemet.

Såfremt man nærlæser de talværdier, Jyllands-Posten har underbygget artiklen med, og som er opstillet i søjler i avisens biltillæg, er det svært at se, hvorledes man er nået frem til de anførte konklusioner. Søjlerne viser klart, at biler med katalysatorer giver lavest forurening.

Auto-Bild konkluderer i øvrigt også, at 3-vejs-katalysatorer helt generelt er den bedste teknologi til at nedbringe forureningen. Men denne konklusion forbigår Jyllands-Posten i tavshed.

Når der lægges megen vægt på NO<sub>x</sub>-udslippet, hænger det bl.a. sammen med, at dette stof gennem de senere år er blevet identificeret som et af de mest skadelige stoffer i biludstødningen. Danmark har for et par måneder siden underskrevet en FN-deklaration, hvorefter man forpligter sig til at reducere det nationale NO<sub>x</sub>-udslip med 30 pct. inden 1998.

Jyllands-Posten kalder luftarten kulilte for »dødsensfarlig«. Afdelingen for Miljømedicin ved Odense Universitet udsendte i 1988 en rapport om biludstødning og sundhedseffekter, hvori man konkluderer, at kulilteudslippet fra biler må anses for en faktor af mindre betydning.

Det fremgår således, at undersøgelsens resultater er baseret på ganske få målinger på biler af forskellige mærker og størrelser og derfor ikke kan betragtes som tilstrækkelig til at drage vidtgående konklusioner vedrørende forskellige motorer og katalysatorsystemer, således som Jyllands-Posten gør.

I undersøgelsen målttes udledningen af 3 stoffer, der er omfattet af lovgivningen, dvs. kulilte (CO), kulbrinter (HC) og kvælstofoxider (NO<sub>x</sub>). Prøver blev udtaget dels umiddelbart efter opvarmningsfasen (8 minutter – ikke 10–15 minutter som anført i Jyllands-Posten), dels efter hele testen.

I den følgende tabel er vist resultatet i opvarmningsfasen ved gennemførelsen af testen ved 0°, idet udslippet fra Mercedes-bilen med 3-vejs-katalysator er sat til 1. I parentes er angivet resultatet efter hele testen.

## Bilag til bet. o. lovf. vedr. registreringsafgift af motorkøretøjer m.v.

	Mercedes 260 med 3-vejs-katalysator	Toyota Carina Lean-burn-motor med oxiderende katalysator	3 EF-biler uden katalysator	Saab 9000 med 3-vejs-kat. og opvarmning
CO .....	1 (1)	0,2 (0,3)	0,6-0,9 (1,3-2,5)	0,3 (0,6)
HC .....	1 (1)	0,3 (0,5)	0,8-0,9 (1,3-2,1)	0,5 (0,6)
NO <sub>x</sub> .....	1 (1)	15 (13)	8-11 (7-10)	2,4 (1,2)

Det fremgår klart, at anvendelsen af regulerede 3-vejs-katalysatorer er eneste mulighed for at få reduceret udslippet af kvælstofoxider (NO<sub>x</sub>). Biler uden katalysatorer giver 7-11 gange større udslip end biler med 3-vejs-katalysatorer. Selv den meget opreklamerede lean-burn-motor giver 15 gange større NO<sub>x</sub>-udslip. Og disse resultater gælder altså ved lave temperaturer og også i opvarmningsfasen.

Jyllands-Posten anfører, at undersøgelsen tyder på, at katalysatorerne i koldt klima er uvirksomme de første 10-15 minutter.

Dette er ikke i overensstemmelse med andre kendte undersøgelser. På Teknologisk Institut i Tåstrup har man således fundet, at katalysatorerne ved omkring 5<sup>o</sup> er virksomme efter et par minutter, og i Oslo har man ved kørsel ved minus 15<sup>o</sup> fundet, at katalysatorerne er virksomme efter ca. 3 minutter.«

*Spørgsmål 12;**Ad besvarelsen af spm. 8, bilag 32*

Tabellen i besvarelsen bedes opstillet således, at det på baggrund af de vesttyske og hollandske tal oplyses, hvad merprisen i danske kr. er inkl. alle danske afgifter under forudsætning af gældende registreringsafgift og under forudsætning af vedtagelse af L 135.

*Svar:*

Den ønskede omregning af tabellen (bilag 32) vedlægges.

Omregningen vedrører alene dansk moms og registreringsafgift samt afgiftslettelse efter L 135. Der er således ikke taget højde for forskelle i avancestruktur m.v., der kan påvirke de prisforskelle, der bliver på det danske marked, hvis L 135 bliver vedtaget.

*Merpris i forhold til nærmeste model u. katalysator i Vesttyskland pålagt dansk registreringsafgift, moms og afgiftslettelse som L 135*

Katalysatorbil Fabrikat/model	Merpris	Moms og reg.afg. af merpris	Merpris i alt	Merpris med afgiftslettelse som L 135
Alfa 33 ie 1.7 .....	÷ 3.376	÷ 8.156	÷ 11.532	÷ 22.532
Alfa 75 ts 2.0 .....	2.703	6.530	9.233	÷ 1.767
Audi 80 1.8 1 .....	1.013	2.447	3.460	÷ 7.540
Audi 100 2.0 .....	5.128	12.389	17.517	6.517
BMW 318 i 1.8 14 dørs .....	3.207	7.748	10.955	÷ 45
Citroën AX 11 TRE, 3 dørs .....	6.464	15.617	22.081	11.081
Citroën BX 19TRS .....	6.383	15.421	21.804	10.804
Fiat UNO 45, Si.e., 5 dørs .....	8.104	19.579	27.683	16.683
Fiat Tipo 1400 i.e. ....	5.209	12.585	17.794	6.794

Ford Fiesta 1.1 E., 3 dørs	5.182	12.520	17.702	6.702
Ford Escort 1.4 B 5 dørs	2.329	5.627	7.956	÷ 3.044
Honda Accord EXi 2.0	6.414	15.496	21.910	10.910
Jaguar Xj6 3.6	8.443	20.398	28.841	17.841
Lada Samara 1.3 GL	1.332	3.218	4.550	4.550 <sup>1)</sup>
Lancia Y 10 LXie	3.037	7.337	10.374	÷ 626
Mazda 323 GLX 1.5 3 dørs	6.064	14.651	20.715	9.715
Mazda 626 GLX 2.0 5-dørs	4.558	11.012	15.570	4.570
Mercedes 190 E 2.0	3.619	8.744	12.363	1.363
Mitsubishi Lancer 1500 GLX	6.044	14.602	20.646	9.646
Opel Corsa 1.3 GL	3.376	8.156	11.532	532
Opel Vectra 1.6 GL	0	0	0	÷ 11.000
Peugeot 205 1.6 3 dørs	1.451	3.506	4.957	÷ 6.043
Renault 5 GTL 1.4, 3 dørs	4.428	10.698	15.126	4.126
Saab 900 i, 2 dørs	3.376	8.156	11.532	532
SEAT Ibiza 1.5 dl 3 dørs	5.151	12.445	17.596	6.596
Subaru 1800 4WD 4 dørs	3.384	8.176	11.560	560
Toyota Corolla, 1.3 DX, 3 dørs	1.790	4.325	6.115	6.115 <sup>1)</sup>
Volvo 360 GLT	0	0	0	÷ 11.000
Volvo 240 GL, st. c, 2.3	3.550	8.577	12.127	1.127
VW Golf CL 1.6 4 dørs	4.374	10.568	14.942	3.942
VW Passat GL 1.8, 5 dørs	5.063	12.232	17.295	6.295

<sup>1)</sup> ikke reguleret (dvs. opfylder ikke USA-normerne)

*Merpris i forhold til nærmeste model u. katalysator i Holland pålagt dansk registreringsafgift, moms og afgiftslettelse som L 135*

Katalysatorbil Fabrikat/model	Merpris	Moms og reg.afg. af merpris	Merpris i alt	Merpris med afgiftslettelse som L 135
Alfa 33 ie 1.7	÷ 592	÷ 1.430	÷ 2.022	÷ 13.022
Alfa 75 ts 2.0	2.926	7.069	9.995	÷ 1.005
Fiat UNO 45, Si.e., 5 dørs	2.926	7.069	9.995	÷ 1.005
Fiat Tipo 1400 i.e.	2.926	7.069	9.995	÷ 1.005
Ford Fiesta 1.1 E., 3 dørs	5.278	12.752	18.030	7.030
Ford Escort 1.6 5 dørs	2.926	7.069	9.995	÷ 1.005
Opel Vectra 1.6 GL	2.926	7.069	9.995	÷ 1.005
Renault 5 GTL 1.4, 3 dørs	507	1.225	1.732	÷ 9.268

## Bilag 2

## Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nr. S 142 stillet af folketingsmedlem Steen Gade (SF)

*Spørgsmål:*

Vil ministeren straks meddele bilbranchen, at regeringen agter at gennemføre lovgivning, der kræver opfyldelse af amerikanske normer for rensning af bilernes udstødning for alle biler, der sælges efter den 1. oktober 1989?

*Svar:*

Først vil jeg gerne slå fast, at jeg tillægger det stor betydning, at vi de kommende år får igangsat tiltag, som kan bidrage til en væsentlig reduktion af udslippet af kvælstofoxider (NO<sub>x</sub>-er).

I en sådan proces vil der være en naturlig sammenhæng mellem de to store indsatsområder for NO<sub>x</sub>-reduktion, nemlig bilerne og kraftværkerne.

Med hensyn til NO<sub>x</sub>-forureningen fra biler er det min hensigt at faseopdele indsatsen.

I den *første fase* er det tanken via en afgiftsnedsættelse at gøre det attraktivt at anskaffe biler, som opfylder de miljøvenlige amerikanske udstødningsnormer.

I den seneste folketingssamling viste en foreløbig drøftelse af afgiftsnedsættelsesspørgsmålet, at der er en altovervejende positiv holdning til en sådan tanke. Jeg håber derfor, at spørgsmålet hurtigt vil kunne afklares i løbet af efteråret, så vi fra 1989 kan introducere en nedsættelse af registreringsafgiften for biler, som opfylder de amerikanske normer. Jeg forestiller mig afgiften udformet på en sådan måde, at en

miljøvenlig bil i gennemsnit ikke bliver dyrere i anskaffelse end en tilsvarende, som ikke opfylder US-normerne.

Endvidere vil eventuelle prisforskelle med hensyn til installation af katalysatorer i store henholdsvis små biler bliver søgt udjævnet ved udformningen af afgiftsnedsættelsen.

Jeg kan oplyse, at man i Holland planlægger en lignende sænkning af bilafgiften næste år for biler, der overholder de amerikanske normer.

Som *anden fase* i indsatsen mod bilforureningen vil jeg med virkning fra 1. oktober 1990 indføre de amerikanske normer. I forhold til den oprindelige plan er der tale om en udskydelse på 1 år.

I denne sag er der imidlertid en betydelig sammenhæng mellem afgiftsspørgsmålet og introduktionen af nye normer. Jeg har derfor af hensyn til bilbranchen – som normalt gives et varsel på 18 måneder – fundet det rimeligst i en sag af den karakter at fastholde de sædvanlige varsler.

Som jeg nævnte indledningsvis, er der tæt sammenhæng mellem indsatsen mod NO<sub>x</sub>-forureningen fra biler og kraftværker. Jeg vil derfor til efteråret i forbindelse med det kommende lovforslag om afgiftslempelse for miljøvenlige biler og et lovforslag om begrænsning af SO<sub>2</sub> og NO<sub>x</sub> fra kraftværker give Folketinget en kort redegørelse for den samlede indsats mod NO<sub>x</sub>-forureningen som opfølgning af lufthandlingsplanen fra april.



### Henvendelse fra Automobil-Importørernes Sammenslutning og skatteministerens kommentarer hertil

#### *Vedrørende lovforslag nr. L 135 (afgiftslempelse for miljøvenlige biler m.v.)*

Med lovforslaget tilstræber regeringen angiveligt at fremme salget af miljøvenlige biler (biler med katalysatorer). Det siges i bemærkningerne til forslaget, at »salget af biler med katalysatorer uden afgiftslempelsen må antages at ville være meget begrænset«.

Vi tillader os at meddele Udvalget, at også efter gennemførelse af en afgiftslempelse som den foreslåede, 11.000 kr. for personbiler, må salget af biler med katalysator antages at ville være meget begrænset, idet foreliggende oplysninger viser, at forskellen mellem prisen for en bil med katalysator og prisen for den nærmest tilsvarende model uden katalysator i praktisk taget alle tilfælde er betydeligt højere end 11.000 kr. Nogle eksempler er anført i medfølgende oversigt.

Vi erindrer om, at et lovforslag med samme indhold som det foreliggende var genstand for 1. behandling i Folketinget den 11. december 1987, og det blev da konstateret, at »det er nødvendigt dels at fritage købere for betaling af katalysatorer, dels at fritage disse for registreringsafgift«, samt at »en bil med katalysator og en bil uden må koste forbrugeren det samme«, og det blev anført, at »den foreslåede afgiftsnedsættelse for miljøvenlige biler er af en sådan størrelsesorden, at det bliver mindre attraktivt

at køre miljøvenligt end ikke at gøre det«. (Sp. 3819 og 3821).

Hvis loven skal opfylde det angivne formål, må forslaget ændres, således at det imødekommer de synspunkter, som også miljøministeren har givet udtryk for i et svar (13. juli 1988) givet i Folketingets forhandlinger sp. 1270:

Registreringsafgiften bør udformes på en sådan måde, at en miljøvenlig bil i gennemsnit ikke bliver dyrere i anskaffelse end en tilsvarende, som ikke opfylder de miljøvenlige udstødningsnormer.

Efter lovforslaget skal det være en betingelse for afgiftslempelsen, at der foreligger en anmeldt pris efter registreringsafgiftslovens § 9, stk. 1.

Vi anmoder indtrængende om, at denne betingelse udelades, idet den er urimelig og klart uhensigtsmæssig, lovens formål taget i betragtning. Det vil efter Justitsministeriets forskrifter om særlig mærkning af katalysatorbiler umiddelbart kunne konstateres, om den bil, der skal registreres, har katalysator eller ej. Og vi henleder opmærksomheden på, at der af biler, som registreres uden forud anmeldt pris, opkræves en ekstra registreringsafgift, som for nylig er forhøjet fra 300 kr. til 1.000 kr.

**Automobil-Importørernes Sammenslutning***Oplysninger om fordyrelsen af katalysatorbiler i forhold til andre biler*

December 1988

Personbil uden katalysator			Nærmest tilsvarende model med katalysator			Prisforskel kr.
Modelbetegnelse	C.vol. cm <sup>3</sup>	Pris kr.	Modelbetegnelse	C.vol. cm <sup>3</sup>	Pris kr.	
Alfa Romeo 33 TI	1500	154.020	Alfa Romeo 33 SK	1500	169.020	15.000
Alfa Romeo 33 QV	1700	191.153	Alfa Romeo 33 1.7 K	1700	207.153	16.000
Alfa Romeo 75 TS	2000	255.909	Alfa Romeo 75 TS-S	2000	276.909	21.000
Mazda 323 1,5 LX 5-g	1500	126.469	Mazda 323 1,61 LX 5-g	1600	152.404	25.935
Mazda 626 1,8 LX 5-d/5-g	1800	165.988	Mazda 626 2,01 LX 5-g	2000	201.354	35.366
Honda 3-d Civic 1,4 GL	1396	151.985	Honda Civic 1,5 GL	1493	174.984	22.999
Honda 3-d Civic 1,61	1590	219.781	Honda Civic 1,61	1590	242.873	23.002
Honda 4-d Accord 2,0 EX	1955	229.955	Honda Accord 2,0 EX	1955	252.957	23.002
Honda 2-d Prelude 2,01-16	1958	374.962	Honda Prelude 2,01-16	1958	397.964	23.002
Opel Kadett LS 3d	1297	120.502	Opel Kadett LS 3d	1297	139.964	19.462
Opel Vectra GL 4d	1598	161.668	Opel Vectra GL 4d	1598	181.111	19.443
Opel Omega LS	1796	222.719	Opel Omega LS	1998	243.497	20.778
Rover 827 Sedan	2675	545.915	Rover 827 Sedan	2675	571.915	26.000
Daihatsu Charade CS5	1295	119.998	Daihatsu Charade CS5	1295	150.000	30.002
Subaru Sedan GL	1781	149.998	Subaru Sedan GL	1781	176.000	26.002
VW Polo Fox 3-D	1300	106.975	VW Polo Fox 3-D	1300	131.352	24.377
VW Jetta CL 4-D	1300	154.184	VW Jetta CL 4-D	1300	177.911	23.727
VW Golf 3-D	1300	130.997	VW Golf 3-D	1300	156.855	25.858
Audi 80/828 4-D 4+4	1800	229.722	Audi 80/828 4-D 4+4	1800	256.387	26.665
Audi 100/827 4-D 5 S	2000	282.516	Audi 100/827 4-D 5 S	2000	309.671	27.155
Toyota Corolla 1300 XL H/B		123.994	Toyota Corolla 1300 XL H/B		145.364	21.370
Toyota Corolla 1600 XL Classic		144.991	Toyota Corolla 1600 XL Classic		172.541	27.550
Toyota Carina 1600 XL Liftback		162.995	Toyota Carina 1600 XL Liftback		188.295	25.300
Toyota Camry 2000 CLi Sedan		317.991	Toyota Camry 2000 GLi Sedan		346.391	28.400

Volvo 440 GL	1721	187.666	Volvo 440 GL	1721	211.651	23.985
Volvo 440 GLT	1721	222.649	Volvo 440 GLT	1721	234.588	11.939
Volvo 240 GL	2316	244.167	Volvo 240 GL	2316	263.414	19.247
Volvo 240 GLE	2316	257.375	Volvo 240 GLE	2316	271.489	14.114
Volvo 740 GL	2316	336.757	Volvo 740 GL	2316	356.128	19.371
Volvo 740 GLE	2316	390.565	Volvo 740 GLE	2316	404.671	14.106
Mercedes-Benz 190	1997	354.644	Mercedes-Benz 190	1997	383.812	28.168
Mercedes-Benz 190 E	1997	390.628	Mercedes-Benz 190 E	1997	415.814	25.186
Mercedes-Benz 200	1997	445.844	Mercedes-Benz 200	1997	474.012	28.168
Mercedes-Benz 260 SE	2599	744.397	Mercedes-Benz 260 SE	2599	772.565	28.168
Mercedes-Benz 420 SE	4196	989.175	Mercedes-Benz 420 SE	4196	1.022.094	32.919

*Automobil-Importørernes Sammenslutning* udtrykker beklagelse over, at lovforslaget er udformet således, at en miljøvenlig bil i gennemsnit bliver dyrere end en tilsvarende bil, der ikke opfylder de ønskede normer. Sammenslutningen vedlægger en liste over bilmødeller og priser henholdsvis med og uden katalysator.

Efter forslaget er det en betingelse for afgiftslempelsen, at der foreligger en anmeldt pris efter lovens § 9, stk. 1. Sammenslutningen anmoder om, at denne betingelse udgår.

#### *Hertil bemærkes:*

1. Den foreslåede afgiftslempelse svarer til afgiften af den gennemsnitlige merpris for en bil med reguleret katalysator på ca. 5.000 kr. plus moms. Prisen er baseret på oplysninger fra Sammenslutningen af Bilfabrikanter i EF, hvorefter biler under 1,4 liter gennemsnitlig vil stige 13 pct., svarende til ca. 5.000 kr., i forhold til biler med karburatorer, der opfylder de gældende krav til bilers udstødning. Sammenslutningen af bilfabrikanter i Japan har oplyst, at man forventer prisstigninger på mellem 4.000 kr. og 7.000 kr. For biler over 1,4 liter vil den procentvise prisstigning være mindre, men gennemsnitlig udgøre den samme i kroner.

Når lempelsen alene gives for afgiften af merprisen og ikke selve merprisen, skyldes det dels et ønske om, at lovforslaget holdes proveneutralt, dels at undgå, at forslaget får karakter af statsstøtte.

Eksempelvis overvejes det for tiden i Holland at indføre en afgiftslempelse for biler, der lever op til USA-normerne, således at prisen for disse bliver den samme som for biler, der ikke overholder normerne. *Disse planer har EF-Kommissionen i oktober 1988 krævet suspenderet*

*under henvisning til, at der er tale om en teknisk handelshindring.* Det må imidlertid forventes, at EF-Kommissionen i sidste instans vil vælge at anse en sådan ordning for at være ulovlig statsstøtte.

For så vidt angår den vedlagte liste bemærkes for det første, at prisstigninger ud over de godt 17.000 kr. (5.000 kr. + moms og registreringsafgift), som har været udgangspunkt for lovforslaget, typisk kan forklares med andre forbedringer, f.eks. større motorer. USA-normerne kan i øvrigt ikke realiseres uden elektronisk benzinindsprøjtning; en sammenligning med nærmeste indsprøjtningmodel ville fremtidig give betydelig lavere prisstigninger. For det andet indeholder listen kun et begrænset udsnit af bilmodeller. F.eks. mangler populære modeller som Citroën BX, hvor den anslåede merpris ifølge FDM udgør 12.000–16.000 kr., SAAB 900 i, Seat Ibiza og YUGO 45 A, hvor merprisen ifølge importøren udgør 14.000–17.000 kr.

2. Betingelsen om, at der skal være anmeldt en standardpris, var også indeholdt i L 107 om afgiftslempelse for miljøvenlige biler, der bortfaldt med udskrivelsen af folketingsvalget i april 1988. Baggrunden herfor var, at man gerne ville tilskynde importørerne til at fastsætte en pris på landsbasis, og at det ved markedsføringen af miljøvenlige biler ville være en fordel, at forbrugerne kendte prisen.

Betingelsen blev bibeholdt i L 135 for at bevare fordelene ved standardprissystemet. Samtidig ville toldvæsenet sikre, at afgiften af de enkelte miljøvenlige biler, der ikke kan anmeldes standardpris på, blev nedsat, når det dokumenteredes, at bilerne opfylder de nødvendige krav.