

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 bilmødel 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 mentlig 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.