

[Anne Grete Holmsgård]

Det må snart være muligt.

Beslutningen om indførelse af katalytisk efterbrændning blev taget i maj 1984. I december samme år oplyste miljøministeren, at der ville blive taget kontakt til såvel justitsministeriet som skatteministeriet for at få udarbejdet en redegørelse om spørgsmålet. Disse redegørelser skulle foreligge 1. august 1985, men de kom ikke. Til gengæld oplyste miljøministeren i august 1985, at han havde besluttet, at det skulle undersøges, om udbredelsen af katalysatorer kan udbredes ved hjælp af økonomiske virkemidler.

Det er fortsat usikkert, om det er dette arbejde, skatteministeren den 8. april 1986 henviste til (Folketingets forhandlinger sp. 9296 og 9297), da han på regeringens vegne afviste de to beslutningsforslag.

Svar (15/9 86):

Miljøministeren (Chr. Christensen):

Drøftelserne om en skærpelse af grænseværdierne for udslip af forurenende stoffer fra benzindrevne personbiler startede i EF-regie i 1984. Ved miljøministermødet den 28. november 1985 blev der udarbejdet et kompromisforslag for de fremtidige normer, som kunne accepteres af 8 af de daværende 10 medlemslande. Danmark fandt ikke forslaget vidtgående nok, hverken med hensyn til grænseværdiernes størrelse eller med hensyn til de anførte tidsterminer. Danmark har derfor taget et generelt forbehold over for kompromisforslaget.

I forslaget skelnes mellem forskellige bil-kategorier inddelt efter motorstørrelse. En gennemførelse af forslaget vil formentlig betyde, at de største biler (over 2,0 liter) må forsynes med 3-vejs-katalysatorer. Denne kategori udgør omkring 5 pct. af den danske bilpark.

I gruppen af mellemstore biler (1,4–2,0 liter) vil det formentlig være muligt at overholde de foreslåede krav på forskellige måder f.eks. ved anvendelse af oxiderende katalysatorer (Exhaust Gas Recirculation) eller Lean-burn-motorer. Denne gruppe omfatter omkring 45 pct. af den danske bilpark.

De små biler (under 1,4 liter) vil kunne overholde de foreslåede krav uden større ændringer. Denne kategori omfatter omkring 50 pct. af den danske bilpark.

Direktivforslaget har ikke været behandlet ved møder i 1986. Det er således på nuværende tidspunkt ikke muligt at vurdere, hvorledes den fremtidige situation vil udvikle sig.

Spm. nr. S 1706

Til *miljøministeren* (2/9 86) af:

Anne Grete Holmsgård (UP):

»Vil ministeren oplyse, hvornår det udredningsarbejde, regeringen har igangsat til belysning af problemerne i forbindelse med indførelse af katalytisk efterbrændning, forventes afsluttet?«

Begrundelse

Regeringen afviste i april 1986 forslag fra henholdsvis socialdemokratiet og SF om afgiftsnedsættelse for biler med katalytisk efterbrændning med en henvisning til, at der var igangsat et udredningsarbejde. Det lykkedes ikke dengang at få at vide, hvornår udredningsarbejdet forventes afsluttet.

Det må snart være muligt.

Beslutningen om indførelse af katalytisk efterbrændning blev taget i maj 1984. I december samme år oplyste miljøministeren, at der ville blive taget kontakt til såvel justitsministeriet som skatteministeriet for at få udarbejdet en redegørelse om spørgsmålet. Disse redegørelser skulle foreligge 1. august 1985, men de kom ikke. Til gengæld oplyste miljøministeren i august 1985, at han havde besluttet, at det skulle undersøges, om udbredelsen af katalysatorer kan udbredes ved hjælp af økonomiske virkemidler.

Det er fortsat usikkert, om det er dette arbejde, skatteministeren den 8. april 1986 henviste til (Folketingets forhandlinger sp. 9296 og 9297), da han på regeringens vegne afviste de to beslutningsforslag.

Svar (12/9 86):

Miljøministeren (Chr. Christensen):

Der foregår for tiden et udredningsarbejde, som sigter på at vurdere de tekniske og økonomiske muligheder for at fremme udbredelsen af biler, som overholder de gældende amerikanske udstødningsnormer.

Udredningsarbejdet foregår i en teknisk intern ministeriel gruppe, hvis formandskab varetages af miljøstyrelsen. Gruppen skal