

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_x). 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-