

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,