

stillet disse krav og at producenterne både i Europa og i de pågældende lande har måtte tilpasse deres produktion til dette marked. For små biler må der imidlertid i første omgang forventes et reduceret modeludvalg.

Erfaringerne fra Schweiz og Østrig viser dog, at også helt små biler leveres i katalysatorudgave. Det må forventes, at antallet af modeller øges gennem de kommende år som følge af dels normernes udbredelse og dels stigende efterspørgsel i Europa.

Vedrørende prisudviklingen viser erfaringerne fra Tyskland, at der kan blive tale om en ret stor spredning. Dette hænger bl.a. sammen med, at motorstørrelsen ofte ændres samt med de enkelte producenters prispolitik. I gennemsnit forventes en prisstigning på 5.000 kr. + moms.

Vedrørende dieslbiler viser erfaringerne fra Schweiz, at der nu er typegodkendt modeller i stort set alle motorstørrelser (fra 1,0 til 3,0 liter), som lever op til de nuværende amerikanske partikelkrav.

7. Konsekvenser for bilbranchen.

Det er sædvanlig praksis, at bilbranchen får et varsel på 18 måneder, når nye og skarpere normer indføres. Da de skærpede normer først bliver obligatoriske fra 1. oktober 1990, vil denne frist kunne overholdes, såfremt et endeligt regelsæt er udarbejdet senest 1. april 1989.

Af hensyn til konsekvenserne for automobilforhandlerne dispositioner lægger regeringen stor vægt på, at denne frist overholdes. Af bl.a. denne grund er indførelsen af krav svarende til US-normerne udsat med 1 år i forhold til tidligere tilkendegivelser under forhandlingerne i EF.

Nogle modeller især blandt de små biler vil som nævnt muligvis udgå af markedet og erstattes af andre som opfylder kravene. Det kan heller ikke udelukkes, at der sker forskydning af markedet således, at nogle mærker vil få øget markedsandel. Dette hænger bl.a. sammen med den markedspolitik, som de enkelte bilproducenter ønsker at føre.

8. Økonomiske og administrative bemærkninger.

Indførelsen af de skærpede normer tænkes gennemført ved ændring i Justitsministeriets detailforskrifter for køretøjer. Standardtypegodkendelse sker på grundlag af fabrikant erklæringer, og det vil derfor af præventive årsager være hensigtsmæssigt at foretage en stikprøvekontrol på nye biler, der importeres. En sådan kontrol er ikke mulig i dag, men forud-

sætter etablering af laboratoriefaciliteter, der vil koste 10-12 mio. kr. De årlige driftsudgifter skønnes at beløbe sig til ca. 2 mio. kr.

Gennemførelsen af reglerne vil i øvrigt ikke få nævneværdige økonomiske eller administrative konsekvenser.

Nedsættelsen af registreringsafgiften vil næppe få mærkbare provenumæssige konsekvenser, idet der alene sker en friholdelse for afgiften af nogle ekstraudgifter, der kun i begrænset omfang ville være afholdt uden denne nedsættelse. Der skal senere tages stilling til, hvorledes registreringsafgiften skal være udført efter det tidspunkt, hvor normerne gøres obligatoriske.

9. EF-retlige aspekter.

Spørgsmålet om biludstødningens indhold af forurenende stoffer er som ovenfor omtalt reguleret ved tre direktiver, som med hjemmel i EØF-traktatens art. 100 A, stk. 1, er vedtaget med kvalificeret flertal mod bl.a. Danmarks stemme.

Da de nye regler er vedtaget med hjemmel i 100 A, stk. 1, vil den såkaldte miljøgaranti i art. 100 A, stk. 4, efter dansk opfattelse kunne tages i anvendelse med den virkning, at Danmark med henblik på beskyttelse af miljøet kan indføre strengere krav til bilers udstødnings indhold af forurenende stoffer.

Ifølge art. 100 A, stk. 4, 1. afsnit har Danmark pligt til at give Kommissionen meddelelse om de skærpede nationale bestemmelser. Kommissionen vil herefter skulle tage stilling til, om de danske regler er et middel til vilkårlig forskelsbehandling eller en skjult begrænsning af samhandelen mellem medlemsstaterne, jf. art. 100 A, stk. 4, 2. afsnit.

Finder Kommissionen eller en medlemsstat, at der er tale om misbrug af beføjelserne efter art. 100 A, vil de uden forudgående skriftudveksling kunne anlægge sag mod Danmark ved EF-Domstolen, jf. art. 100 A, stk. 4, 3. afsnit. Denne særligt hurtige adgang til at få en sag indbragt for Domstolen indførtes i den Europæiske Fælles Akt efter forbilledet i art. 225, stk. 2.

Finder Kommissionen eller en medlemsstat i øvrigt, at de danske bestemmelser er i strid med EØF-traktaten, vil de kunne indlede en normal traktatkrænkelsessag efter reglerne i art. 169 og 170.

Endelig vil EF-Domstolen kunne komme til at tage stilling til de danske reglers forenelighed med EF-retten, såfremt f.eks. en bilimportør eller en privat bilkøber indbringer spørgsmålet for en dansk domstol, som vælger at forelægge sagen for EF-Domstolen i medfør af art. 177.