

steriet, Foreningen af Registrerede Revisorer, Foreningen af Statsautoriserede Revisorer, Færdselsstyrelsen, Håndværksrådet, Justitsministeriet, Miljø- og Energiministeriet, Told- og Skattestyrelsen og Trafikministeriet.

Dansk Transport og Logistik har beklaget, at differentieringen efter udstødningsnormer kan udløse afgiftsstigning på helt op til 28 pct for den enkelte lastbil og har desuden udtrykt ønske om, at bedre udstødningsklasser end EURO II, dvs. kommende normer EURO III, IV og V successivt pålægges lavere afgift. Hertil kan oplyses, at såvel afgiftsforhøjelsen for de mest forurenende køretøjer og klassificeringen af EURO II i samme afgiftsklasse som kommende, bedre EURO-normer følger direkte af det nye direktiv 1999/62/EF. Hertil kan oplyses, at såvel afgiftsforhø-

jelsen for de mest forurenende køretøjer og klassificeringen af EURO II i samme afgiftsklasse som kommende, bedre EURO-normer følger direkte af det nye direktiv 1999/62/EF. Transportministrene fra de 6 lande i Eurovignetsamarbejdet afgav på Rådet (Transport) den 30. november - 1. december 1998 en erklæring om hurtigst muligt at tilpasse den fælles afgift til de nye maksimumsatser i direktivet, jf. aftalens indledende bemærkninger og artikel 1. Det kan i øvrigt bemærkes, at de satser, der blev indført i 1993, og som videreføres uændret for EURO-II og renere, ikke har været justeret siden indførelsen, hvilket ellers var forudsat i direktiv 93/89/EF. Med en inflation i Danmark på ca. 15 pct. siden lovens gennemførelse er der reelt tale om en nedsættelse for EURO I og II og alene en mindre stigning på ca. 8 pct. for IKKE-EURO.

Vurdering af konsekvenser af lovforslag

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Indkomstårvirkning: Finansårvirkning: ca 30 mill. Kr.	-
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	-	Engangsudgifter for Centralregisteret: 225.000 kr Told+Skat: 50.000 kr
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	-	ca. 30 mill. Kr.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	ingen	ingen nævneværdige
Miljømæssige konsekvenser	udskiftning til renere køretøjer	-
Administrative konsekvenser for borgerne	ingen	ingen
Forholdet til EU-retten	Gennemførelse af direktiv 1999/62/EF	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

I bestemmelsen fastsættes de nye afgiftssatser for de forskellige kategorier af køretøjer og forskellige tidsperioder - år, måned, uge eller dag. Afgiften pr. år, måned eller uge er i lighed med den eksisterende afgift differentieret efter køretøjernes akselantal, så de højeste satser anvendes for køretøjer eller vogntog med 4 aksler eller flere, medens der anvendes lavere satser for køretøjer med højst 3 aksler. Inden for hver af de to kategorier er afgiften som det nye differentie-

ret efter EURO-normerne EURO I og II, så der for køretøjer med EURO II eller bedre fortsat anvendes de nuværende satser, medens der for EURO I køretøjer anvendes højere satser og for IKKE-EURO anvendes de højeste satser. Dagafgiften er fastsat til samme beløb for alle klasser og kategorier.

Satserne i danske kroner er foreløbige, men skal fastsættes endeligt på grundlag af kursforholdet mellem danske kroner og euro pr. 2. oktober 2000. Såfremt kursforholdet pr. 2. oktober 2000 mellem danske kroner og euro vil resultere i afgiftsbeløb, der afviger fra de i forslaget anførte, vil der blive fremsat ændringsforslag med de nødvendige tilpasninger.