

## Til nr. 2

Krav til udstødningen fra tunge lastbiler er fastlagt i EU-direktiver. EU-direktiverne har harmoniseret de tekniske forskrifter, som motorkøretøjer skal opfylde efter national lovgivning. Der er krav til motorerne til personbiler, varebiler og tunge køretøjer. Motorerne til nye biler udtages og underkastes en i direktiverne nærmere beskrevet test, hvorved det testes, at carbonoxidmassen, carbonhydridmassen, nitrogenmassen og partikkelmassen ikke overskrider de mængder eller grænseværdier, som er fastlagt gennem EU-direktiverne. De første krav til lastbiler blev introduceret i

1988 med vedtagelsen af Rådets direktiv 88/77/EØF af 3. december 1987 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra dieselmotorer til fremdrift af køretøjer. Kravene er senere blevet skærpet med Rådets direktiv 91/542 af 1. oktober 1991 om ændring af direktiv 88/77/EØF, idet grænseværdierne er blevet sænket.

I nedenstående tabel er angivet indførelsen af de forskellige EURO-standarter og deres ikrafttrædelsestidspunkter for så vidt angår tunge lastbiler:

Kategori	Benævnelse	Direktiv	I kraft
Tunge lastbiler	EURO I	91/542	1.10.1993
	EURO II	91/542	1.10.1996

## Til nr. 3

Da direktivets og aftalens satser er fastsat i euro, er det nødvendigt at fastsætte i hvilket omfang udsving i valutakurser mellem euro og forskellige nationale valutaer skal føre til ændringer i de afgiftssatser, der er fastsat i de nationale valutaer. Udsvinget måles hvert år på grundlag af kursen den første arbejdsdag i oktober. Medlemslandene kan undlade at regulere satserne i national valuta, hvis udsvinget er på under 5 pct. I direktivet fra 1993 var fastsat, at medlemslandene kunne undlade at regulere hvis udsvinget var mindre end 5 pct. og 5 euro.

Den alternative grænse på 5 euro indebar, at der stort set hvert år skulle reguleres på årsafgifterne, idet der for de højeste satsers vedkommende godt kunne være et udsving på over 5 euro, selv om det procentvise udsving lå langt under 5 pct. Ophævelsen af den alternative grænse på 5 euro vil indebære, at Danmark fremover ikke vil skulle justere sine satser, hvis kursudsvinget over for euro er under 5 pct.

## Til nr. 4

I bestemmelsen indføres en henvisning til protokolten af 22. marts 2000.

## Til nr. 5

Der er tale om en ændring som konsekvens af, at vejbenyttelsesafgiftslovens bestemmelse om gebyr

for erindringsskrivelser er overført til opkrævningsloven.

## Til § 2

Henvisningen i vægtafgiftsloven til direktivet fra 1993 erstattes af en henvisning til det nye direktiv fra 1999.

## Til § 3

Protokollen af 22. marts 2000 træder i kraft den 1. i måneden efter at det sidste af de 6 lande i Eurovignetsamarbejdet har givet Kommissionen meddelelse om, at aftalen er gennemført i den nationale lovgivning. Denne bestemmelse er indsat med henblik på, at de forhøjede satser anvendes fra samme tidspunkt i alle 6 lande, så der ikke i en overgangsperiode vil kunne købes billigere afgiftsbeviser i nogle lande end i andre. Det forventes for indeværende, at alle 6 lande kan give denne meddelelse i løbet af december 2000, hvorved de nye satser kan anvendes med virkning fra 1. januar 2001. Skulle denne tidsplan imidlertid ikke kunne overholdes, fordi et eller flere lande ikke har gennemført ændringerne i de nationale lovgivninger inden årets udgang, er skatteministeren foreslået bemyndiget til at udsætte virkningstidspunktet for forhøjelserne ved beslutning mellem de 6 lande.