

# Erhvervs- og Selskabsstyrelsen:

## Forslag til lov om digital motorregistrering

Dato 22/2 - 2005

## Indholdsfortegnelse

<b>1.</b>	<b>Resumé</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>Baggrunden for målingen og kort om AMVAB metoden</b>	<b>3</b>
2.1	Introduktion	3
2.2	De erhvervsøkonomiske konsekvenser ved reguleringen	3
2.3	AMVAB-metoden og centrale begreber	4
2.4	Centrale begreber ved målingen	5
2.5	Indhold	6
<b>3.</b>	<b>Lovforslagets formål, indhold og relevante måleparametre</b>	<b>6</b>
3.1	Kortlægning af lovforslag og nuværende regulering	6
3.2	Afgrænsning til anden lovgivning	8
3.3	Segmenter og population	9
3.4	Populationer og hyppighed	9
3.5	Virksomhedsinterview	10
3.6	Omkostningsparametre	10
<b>4.</b>	<b>Lovforslagets administrative konsekvenser</b>	<b>11</b>
4.1	Administrative konsekvenser af lovforslaget	11
4.1.1	Administrative omstillingsomkostninger	11
4.1.2	Løbende administrative lettelser	11
4.2	Validitet og følsomhedsanalyse	14
<b>5.</b>	<b>Bemærkninger fra virksomhederne</b>	<b>14</b>
	<b>Bilag 1: Lovforklaring</b>	<b>16</b>
	<b>Bilag 2: Lovforklaring</b>	<b>18</b>

## 1. Resumé

Dette virksomhedspanel afdækker de forventede administrative konsekvenser forbundet med Skatteministeriets lovforslag om digital motorregistrering.

Opgavevaretagelse og regelfastsættelsen vedrørende motorregistrering er i dag delt mellem Justitsministeriets, Transport- og Energiministeriet og Skatteministeriets ressort. Overordnet er det Justitsministeriet, som regulerer spørgsmål om brug af køretøjer, Trafikministeriet som regulerer spørgsmål om godkendelse og syn af køretøjer, mens Skatteministeriet regulerer registrering af køretøjer og afgiftsspørgsmål.

Lovforslaget indebærer, at alle oplysninger vedrørende motorregistrering, som hidtil har været spredt i forskellige registre, fremover samles i et fælles statsligt motorregister, og at opgaven med at registrere privatiseres. Dette betyder, at motorregistrering fremover skal ske digitalt, samt at indregistrering og udlevering af nummerplader vil kunne ske hos godkendte bilforhandlere og synsvirksomheder. Endvidere vil virksomheder og borgere i almindelighed få adgang til at omregistrere køretøjer over Internettet.

For erhvervslivet vil forslaget primært berøre importører af køretøjer, forhandlere af køretøjer og i mindre grad den øvrige del af erhvervslivet.

### Administrative konsekvenser

Undersøgelsen viser, at lovforslaget vil medføre løbende administrative lettelser for de berørte virksomheder.

Forslaget indeholder en række ændringer, der kan inddeles i 3 grupper af administrative aktiviteter.

- A. Digital motorregistrering
- B. Indregistrering og udlevering af nummerplader
- C. Digital indberetning og anmeldelse af typegodkendelse fra importørerne af motorkøretøjer

**Tabel 1.1: Administrative lettelser på løbende basis i tusinde kr. (pr. år)**

	Samfundsniveau
A. Digital motorregistrering	43.369 kr.
B. Nummerplader	5.141 kr.
C. Digital indberetning og anmeldelse af typegodkendelse fra importørerne af motorkøretøjer	1.698 kr.
<b>I alt (årligt)</b>	<b>50.202 kr.</b>

Omstillingsomkostningerne kan ikke nærmere opgøres, da det digitale indberetningssystem i forbindelse med lovforslaget fra Skatteministeriet endnu ikke er nærmere defineret. Der forventes dog mellemstore administrative omkostninger for forhandlerne og mellemstore administrative omkostninger for importørerne.

### **Anbefalinger**

Samtlige af de interviewede forhandlere gav udtryk for, at de administrative forpligtelser omkring motorregistrering, som reglerne er i dag, er meget bøvlede og besværlige. Samtlige interviewede forhandlere var således meget positivt indstillet overfor lovforslaget, og gav udtryk for at lovforslaget ville betyde betydelige administrative lettelser. Forhandlerne gav udtryk for, at den største besparelse, vil være at slippe for henvendelsen på motorkontoret.

Én forhandler gav udtryk for, at ved at slippe for at sende en medarbejder på motorkontoret, kunne den pågældende medarbejder i stedet koncentrere sig om mere vigtige ting, nemlig at sælge biler.

Samtlige af de interviewede forhandlere udtrykte dog skepsis omkring det forhold, at kun nogle forhandlere, får mulighed for at registrere motorkøretøjer og til at udlevere nummerplader. Forhandlerne var enige om, at såfremt de ikke vil kunne opnå en autorisation, ville lovforslaget stort set ikke medføre administrative lettelser. Mulighed for, i fremtiden, at kunne henvende sig hos en autoriseret forhandler for at registrere køretøjer og hente nummerplader ansås ikke som nogen større forenkling. Forhandlerne var således utilfredse med, at ikke alle ville få en fordel af lovforslaget, og det frygtedes, at de forhandlere, der får mulighed for at registrere køretøjer digitalt, vil få en konkurrencemæssig fordel.

En forhandler lagde vægt på, at for at opnå reelle lettelser i arbejdsgangen, ville det digitale systems "svartider" være afgørende. Lange "svartider" kunne medføre frustration hos forhandlerne og importørerne.

Samtlige af de interviewede importører var positivt indstillet overfor forslaget. Det blev dog påpeget, at de forventede relativt store omstillingsomkostninger forbundet med fremover at skulle håndtere dokumenterne digitalt. Importørerne var villige til at foretage disse investeringer, idet der på længere sigt vil kunne opnås administrative lettelser. En importør gav udtryk for, at selv om digitaliseringen af dokumenterne, i sig selv, måske ikke ville give den store tidsbesparelse, ville digitaliseringen gøre arbejdsgangene og papirarbejdet lettere.

Der lægges derfor op til, at det nye system til digital motorregistrering gøres så let og intuitivt som muligt. Endvidere lægges op til, at systemet testes grundigt inden det implementeres. Dette sker med henblik på at sikre en gnidningsfri overgang til det nye system.

## 2. Baggrunden for målingen og kort om AMVAB metoden

### 2.1 Introduktion

Den danske regering har i sin vækststrategi "Vækst med vilje" fra 2002 sat sig som målsætning, at de administrative byrder for erhvervslivet skal falde år for år og i år 2010 være reduceret med op til 25 pct.

Målet er senest blevet fremhævet i regeringsgrundlaget *Nye mål* fra 18. februar 2005 jf. nedenfor.

*"Administrative byrder lægger en dæmper på virksomhedernes produktion og vækst. Regeringen vil derfor fortsætte indsatsen for at lette virksomhedernes byrder med op til 25 pct. i år 2010... Regeringen vil desuden sætte øget fokus på byrderne i forbindelse med tilrettelæggelsen af ny lovgivning. Regeringens økonomiudvalg vil få forelagt alle lovforslag og bekendtgørelser med væsentlige administrative byrder. En række love underkastes en særlig screening i regeringen med henblik på en lettelse af byrderne."*

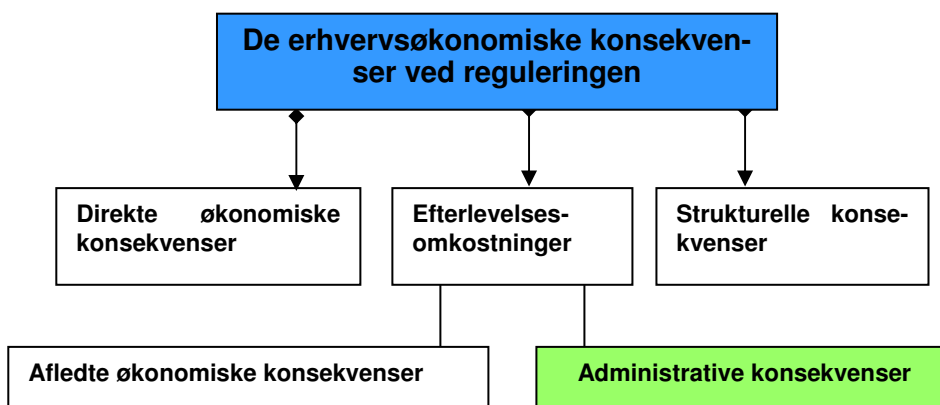
Nye mål – februar 2005

For at sikre det bedste grundlag for at kunne reducere de administrative omkostninger ved ny regulering, er det blevet besluttet at anvende den såkaldte AMVAB-metode (Aktivitetsbaseret Måling af Virksomhedernes Administrative Byrder), til at gennemføre målinger af ny regulering, som vurderes at medføre væsentlige administrative konsekvenser for erhvervslivet.

### 2.2 De erhvervsøkonomiske konsekvenser ved reguleringen

Erhvervsrettet regulering kan have forskellige former for erhvervsøkonomiske konsekvenser for virksomhederne. Foruden de administrative omkostninger/lettelser, kan reguleringen have direkte, afledte eller strukturelle økonomiske konsekvenser for virksomhederne. De *direkte* konsekvenser opstår, når reguleringen direkte påvirker virksomhedernes udgifter/indtægter, som modsvares af en tilsvarende direkte provenuvirkning for det offentlige. Denne påvirkning af virksomhedens indtægter og udgifter kan ske som følge af ændrede krav til størrelsen eller (ud)betalingstidspunktet for skatter, afgifter, gebyrer, tilskud mv. *Afledte* konsekvenser skabes af krav i reguleringen, der (ligesom de direkte konsekvenser) påvirker virksomhedernes udgifter/indtægter, men *uden* at der opstår provenumæssige ændringer for det offentlige. De strukturelle konsekvenser er ændringer i strukturen på markedet som lovændringen kan medføre på det givne område. Dette kan f.eks. være konkurrencemæssige konsekvenser.

Nedenstående figur illustrerer de forskellige former for erhvervsøkonomiske konsekvenser:



I AMVAB-målingerne indgår udelukkende de **administrative konsekvenser**.

### **2.3 AMVAB-metoden og centrale begreber**

Med AMVAB-metoden er det muligt at opgøre, hvor mange ressourcer virksomhederne bruger på at efterkomme de enkelte dele af en regel.

#### *Ex-ante*

Denne AMVAB-måling opgør de *forventede* administrative konsekvenser for virksomhederne ved et lovforslag. En sådan måling betegnes som en ex-ante måling af de administrative konsekvenser, idet der er tale om en måling af de administrative konsekvenser ved en ny regel *inden* dette får effekt for virksomhederne. Resultaterne fra en ex-ante måling kan anvendes til at identificere, hvilke dele af en ny regel der vil være specielt ressourcekrævende for virksomhederne at efterkomme. Dette kan efterfølgende give anledning til overvejelser om, hvorvidt der kan gøres noget for at reducere disse administrative omkostninger.

#### *Ex-post*

Når folketingsåret **06/07** er afsluttet, vil der blive gennemført en måling af de *faktiske* administrative konsekvenser ved alle de erhvervsrelevante regler, der er blevet gennemført i den forgangne folketingsperiode, herunder også af nærværende regel. En sådan måling betegnes som en ex-post måling af de administrative konsekvenser, idet målingen gennemføres efter, at reglen eller initiativet er trådt i kraft og har kunnet "mærkes" ude i virksomhederne. Den årlige ex-post måling af alle nye vedtagne love/bekendtgørelser gennemføres for at kunne følge med i udviklingen af de administrative omkostninger, hvorved der kan følges op på regeringens målsætning om at reducere de administrative byrder med op til 25 pct. i 2010.

#### *Informationsforpligtelser, oplysningskrav og aktiviteter*

AMVAB-metoden indebærer, at man ved en nøje gennemgang af regelteksten i love og bekendtgørelser finder de steder, hvoraf det fremgår, at virksomhederne har pligt til at stille informationer til rådighed for myndigheder eller tredjepart. Disse *informationsforpligtelser* kan endvidere underopdeles i et antal oplysninger, som virksomhederne har pligt til at stille til rådighed – disse betegnes *oplysningskrav*. For at kunne tilvejebringe de pågældende oplysninger skal virksomhederne gennemføre en række *standardiserede administrative aktiviteter* (fx indsamling af informationer i virksomheden). Disse aktiviteter kræver dels et internt ressourceforbrug i form af medarbejderen's tidsforbrug, dels et eksternt ressourceforbrug i form af udgifter til revisorer, eksterne eksperter og lign. Samlet set er de administrative omkostninger ved en regel de omkostninger, som er forbundet med at skulle gennemføre de forskellige administrative aktiviteter.

Metoden er nærmere beskrevet i Manual til Aktivitetsbaseret Måling af Virksomhedernes Administrative Byrder (AMVAB), som findes på [www.amvab.dk](http://www.amvab.dk).

Nedenfor er centrale begreber i metoden kort forklaret.

Måleenhed: Den normalt effektive virksomhed

Måleenheden i en AMVAB-måling er begrebet 'den normalt effektive virksomhed'. En normalt effektiv virksomhed er en virksomhed inden for målgruppen, som håndterer sine administrative opgaver på almindelig vis. Det vil med andre ord sige, at virksomhederne hverken håndterer opgaverne værre eller bedre, end det med rimelighed kan forventes. Intentionen med AMVAB er således at identificere generelle sammenhænge, som kan føres direkte tilbage til politisk regulering. AMVAB-målingen omfatter derfor ikke virksomheder, der af forskellige årsager enten er særdeles effektive eller ineffektive. Den normalt effektive virksomhed findes ved at gennemføre interview i et antal typiske virksomheder inden for målgruppen, samt med eventuelle eksterne rådgivere, der håndterer outsourcete opgaver for virksomhederne, og eventuelle andre eksperter. Normalt gennemføres der interviews med mellem 3 og 5 virksomheder indenfor hvert af de segmenter af virksomheder, der er berørt af den pågældende regel.

Interviewene har til formål at finde frem til, hvor lang tid typiske virksomheder indenfor målgruppen bruger på den enkelte administrative aktivitet, der er forbundet med en informationsforpligtelse eller et oplysningskrav. På baggrund af datagrundlaget fra interviewene med et mindre antal typiske virksomheder, gennemføres der efterfølgende en kvalitativ vurdering af, hvor lang tid det tager en normalt effektiv virksomhed at gennemføre de forskellige administrative aktiviteter, der skal til for at opfylde et oplysningskrav under en given informationsforpligtelse. På baggrund af disse standardiserede data beregnes de administrative omkostninger internt i virksomheden samt omkostninger forbundet med ekstern assistance.

Fremgangsmåden i forhold til at finde den normalt effektive virksomhed sker således ved at foretage en kritisk vurdering af de enkelte resultater for at afgøre, hvilke resultater der er mest troværdige. Der er således ikke tale om, at der beregnes et simpelt gennemsnit på baggrund af de indsamlede data. Derimod skal der på basis af den indsamlede data og eventuelle ekspertvurderinger fastsættes en standardiseret angivelse.

#### Opregning til samfundsniveau

Opregningen til samfundsniveau sker på baggrund af populationstal for de relevante delsegmenter (f.eks. virksomhedsstørrelse eller branche). Opregningen gennemføres overordnet set ved, at det standardiserede tids- og resourceforbrug (tid x lønomkostninger (inkl. overhead)) for den normalt effektive virksomhed i et segment multipliceres med populationen i segmentet. Herefter lægges opregningerne sammen.

## **2.4 Centrale begreber ved målingen**

I målingen sondres mellem omstillingsomkostninger og løbende omkostninger:

### Omstillingsomkostninger

Omstillingsomkostninger er de omkostninger, som virksomhederne kun skal afholde én gang i forbindelse med, at de skal omstille sig til en ny eller ændret lovgivning/regulering. Omstillingsomkostningerne omfatter ikke de omkostninger, som en virksomhed måtte have i forhold til at overholde eksisterende regulering for første gang, fx som en konsekvens af stigende omsætning eller udvidelse med nye forretningsområder i virksomheden. Selvom omstillingsomkostninger er en engangsomkostning for den enkelte virksomhed, er der tale om en løbende administrativ omkostning for samfundet.

### Løbende omkostninger

De løbende omkostninger er de omkostninger, der løbende opstår som følge

af regler/regulering. Der kan være tale om omkostninger, som opstår med faste mellemrum, f.eks. indberetning af moms. Der kan også være tale om omkostninger, der opstår sjældent eller endda er en engangsomkostning for den enkelte virksomhed (fx virksomhedsregistrering).

## **2.5 Indhold**

Rapportens resumé indeholder en præsentation af målingens overordnede resultater, mens kapitel 2 giver en introduktion til målingen samt AMVAB-metoden.

Kapitel 3 indeholder en gennemgang af lovforslaget. Herudover belyses kortlægningen af lovforslaget, segmenter og populationer, metodiske udfordringer samt en belysning af de gennemførte virksomhedsinterview.

Kapitel 4 gennemgår lovforslagets administrative konsekvenser, mens kapitel 5 indeholder virksomhedernes generelle bemærkninger.

Bilagene indeholder en lovforklaring for henholdsvis importører og forhandlere af køretøjer.

## **3. Lovforslagets formål, indhold og relevante måleparametre**

Denne AMVAB-måling belyser de forventede administrative konsekvenser for de virksomheder, der bliver berørt af lovforslaget om digital motorregistrering. Forslaget er fremsat af Skatteministeren. Opgavevaretagelse og regelfastsættelsen vedrørende motorregistrering er i dag delt mellem Justitsministeriets, Transport- og Energiministeriet og Skatteministeriets ressort. Overordnet er det Justitsministeriet, som regulerer spørgsmål om brug af køretøjer, Trafikministeriet som regulerer spørgsmål om godkendelse og syn af køretøjer, mens Skatteministeriet regulerer registrering af køretøjer og afgiftsspørgsmål.

Lovforslaget indebærer, at alle oplysninger vedrørende motorregistrering, som hidtil har været spredt i forskellige registre, fremover samles i et fælles statsligt motorregister, og at opgaven med at registrere privatiseres. Dette betyder, at motorregistrering fremover skal ske digitalt, samt at indregistrering og udlevering vil ske hos godkendte bilforhandlere og synsvirksomheder. Endvidere vil andre virksomheder, ligesom borgerne i almindelighed, få adgang til at omregistrere køretøjer over Internettet.

Forslaget vil primært berøre importører af køretøjer og forhandlere af køretøjer. Nedenfor vil de gældende regler og disses administrative omkostninger for henholdsvis forhandlere og importører blive beskrevet.

### **3.1 Kortlægning af lovforslag og nuværende regulering**

Forslag til lov om digital motorregistrering indeholder 3 aspekter:

- A. Digital motorregistrering
- B. Indregistrering og udlevering af nummerplader
- C. Digital indberetning og anmeldelse af typegodkendelse fra importørerne af motorkøretøjer

De enkelte pligter og krav fordelt på de 3 emner fremgår af nedenstående tabel 3.1, der endvidere viser forslagenes ændring i forhold til nuværende lovgivning:

**Tabel 3.1: Kortlægning**

**Pkt. A Digital motorregistrering**

<u>Nuværende lovgivning:</u>	<u>Lovforslag</u>
1. Udfyldelse af anmeldelsesblanket, inklusiv forsikringsvalg	1. Digital udfyldelse af anmeldelsesblanket, inklusiv forsikringsvalg og afgift
2. Indsamling af typegodkendelse og toldcertifikat	2. Toldcertifikat og typegodkendelse vil allerede være digital indberettet af importørerne.

**Pkt. B Indregistrering og udlevering af nummerplader**

<u>Nuværende lovgivning</u>	<u>Lovforslag</u>
1. Henvendelse på motorkontor med anmeldelsesblanket, forsikringsblanket, typegodkendelse og toldcertifikat.	1. Den autoriserede forhandler får udleveret x-antal nummerplader, som forhandleren skal opbevare.
2. Nummerpladen udleveres og betales	2. Efter den digitale anmeldelse får forhandleren oplyst køretøjets registreringsnummer, og kan dermed finde den rigtige nummerplade på sit køretøj.
3. Nummerpladen påsættes køretøjet	3. Nummerpladen påsættes køretøjet.

**Pkt. C Digital indberetning og anmeldelse fra importørerne**

<u>Nuværende lovgivning</u>	<u>Lovforslag</u>
1. Importøren skal, hvis køretøjet er standardtypegodkendt eller EF-typegodkendt, anmelde køretøjerne til Færdselsstyrelsen, som udsteder køretøjets danske standardgodkendelse. Importøren skal desuden indberette en standardpris til færdselsstyrelsen til brug for afgiftsberegning	1. Indsendelse af datastreng (digitalt) med typegodkendelsesoplysninger til køretøjsregistret
2. Importøren skal, hvis køretøjet ikke er standardtypegodkendt eller EF-typegodkendt, ansøge Færdselsstyrelsen om en godkendelse	
3. Udarbejdelse af toldcertifikat til forhandleren	

Ad A. digital motorregistrering

Reglerne om registrering af motorkøretøjer hører i dag under Skatteministeriets ressort. Af Færdselsloven (LBK 1079 af 14/11/2005 Bekendtgørelse af færdselsloven) fremgår det, at ethvert køretøj, før det lovligt kan tages i brug, skal anmeldes til registrering. De nærmere krav til registrering af køretøjer fremgår af bekendtgørelse om registrering af køretøjer (bekendtgørelse

nr. 1067 af 11/11/2005), som er udstedt med hjemmel i Færdselsloven. Registreringen af et køretøj foregår på motorkontoret, hvor der skal medbringes anmeldelsesblanket, typegodkendelse for køretøjet, forsikringsblanket og toldcertifikat. Disse krav til registrering, er målt for administrative omkostninger i AMVAB-målingen af Justitsministeriets erhvervsrelevante lovgivning, og der vil således blive taget udgangspunkt i denne måling, ved opgørelsen af lovforslagets konsekvenser.

Lovforslaget medfører, at et nærmere bestemt antal forhandlere af motorkøretøjer, vil blive autoriseret til at foretage digital motorregistrering. Dette vil medføre, at registreringen ikke længere skal foregå på motorkontoret, men i stedet kan gøres digital hos den enkelte forhandler, eller på det lokale skattekontor. Anmeldelsesblanketten og forsikringsvalg skal således indtastes digitalt. Oplysninger om typegodkendelse og afgift, vil allerede være at finde i det centrale register. Fremover vil de autoriserede forhandlere således slippe for turen på motorkontoret, samt indsamling af typegodkendelse og toldcertifikat.

#### Ad B. Indregistrering og udlevering af nummerplader

Reglerne omkring nummerpladehåndtering fremgår i dag af bekendtgørelse nr. 1067 af 11/11/2005. Nummerpladen udleveres på motorkontoret, efter at køretøjet er blevet registreret. De administrative omkostninger i forbindelse med afhentning og betaling for nummerplader er ligeledes målt for administrative omkostninger i Justitsministeriets AMVAB-måling.

Lovforslaget medfører, at de forhandlere, der autoriseres til at foretage den digitale registrering, ligeledes autoriseres til selv at udlevere nummerplader. Forhandleren vil således få udleveret et vist antal nummerplader, som forhandleren skal opbevare og påsætte sine køretøjer efterhånden som de sælges eller udleveres til andre forhandlere, der vælger at registrere deres biler hos den pågældende forhandler. Forhandleren skal således ikke på motorkontoret for at hente pladerne, og i praksis vil dette betyde, at køberen af køretøjet, vil kunne få køretøjet med hjem samme dag.

#### Ad C. Digital indberetning og anmeldelse fra importører

Reglerne omkring godkendelse og anmeldelse af importerede køretøjer hører i dag under Transport- og Energiministeriets ressort. Importører skal, hvis de importerede køretøjer er EU-typegodkendt eller standardtypegodkendt, og ønskes taget i brug uden syn, anmelde køretøjerne til Færdselsstyrelsen. Færdselsstyrelsen udfærdiger derefter en typeattest som dokumentation for, at køretøjet svarer til den godkendte type, og er i forskriftsmæssig stand. Hvis køretøjerne ikke er EU-typegodkendt eller standardgodkendt, skal importøren ansøge Færdselsstyrelsen om en typegodkendelse. Reglerne om typegodkendelse findes i bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer (Bekendtgørelse nr. 762 af 08/07/2004) Denne bekendtgørelses administrative omkostninger er blevet målt i forbindelse med AMVAB-målingen af Transport- og Energiministeriets erhvervsrelevante lovgivning.

Lovforslaget medfører, at importørerne fremover skal indberette oplysningerne om EU-typegodkendelser og standardgodkendelser digitalt i det centrale motorregister. Importørerne skal således ikke længere udfærdige en typegodkendelse for hvert køretøj, der skal følge køretøjet ud til forhandleren.

### **3.2 Afgrænsning til anden lovgivning**

I dag er lovgivningen om motorkøretøjer fordelt mellem skatteministeren, justitsministeren og transport- og energiministeren. Dette vil fortsat være tilfældet. Med lovforslaget udskilles reglerne om registrering af køretøjer i en

selvstændig lov.

### 3.3 Segmenter og population

Lovforslaget retter sig imod importører af køretøjer og forhandlere af køretøjer.

Det er ikke fundet nødvendigt at segmentere i populationen af importører, idet det skønnes, at importørernes administrative procedurer ikke afviger markant fra hinanden på trods af, at de beskæftiger sig med import af forskellige køretøjer i form af personbiler, vare- og last vogne samt busser. De omtalte forhandlere står for stort set hele importen af ovenstående fabriksnye køretøjer til Danmark.

Lovforslaget lægger op til, at det alene er et bestemt antal af forhandlere og synsvirksomheder, der får mulighed for at registrere biler digitalt og udlevere nummerplader. Det har dog ikke været muligt, at segmentere på denne population, idet de adspurgte virksomheder endnu ikke har overblik over, hvorvidt de kan opnå autorisation til registrering.

Forhandlerne er derfor blevet spurgt til, hvilke konsekvenser lovforslaget medfører såfremt de vil kunne opnå en autorisation, og hvilke konsekvenser lovforslaget vil medføre, hvis ikke der kan opnås en autorisation. Antallet af forhandlere udgør ca. 5.000. Ud af denne population, vil der være omkring 1.400 forhandlere og synsvirksomheder, der kan få autorisation

Der er i undersøgelsen foretaget en afgrænsning fra synsvirksomheder, der fremover vil udgøre en del af de virksomheder, der får mulighed for at modtage en autorisation. Dette skyldes, at synsvirksomheder ikke vil opleve nogle administrative konsekvenser som følge af lovforslaget, da disse virksomheder i dag ikke registrerer køretøjer, og i fremtiden vil modtage kompensation fra staten for omkostninger forbundet med at registrere køretøjer.

### 3.4 Populationer og hyppighed

De nedenstående populationer for antallet af motorkøretøjsregistreringer vil blive brugt ved opgørelsen af virksomhedernes administrative byrder forbundet med registreringen af køretøjer.

#### Antal registrerede motorkøretøjer.

- Antallet af solgte motorkøretøjer udgør pr. år 172.695.
- Antallet af nyregistrerede motorkøretøjer i erhverv udgør pr. år 97.746.
- Antallet af brugtbilsregistreringer i erhverv pr. år udgør ca. 90.000<sup>1</sup> motorkøretøjer.

---

<sup>1</sup> Antallet af nyregistrerede firmapersonbiler udgør ca. 50% af (172.695) de nyregistrerede personbiler pr. år samt det samlede antal busser og lastbiler der registreres. Tilsammen giver dette 97.746 motorkøretøjer pr. år. Det vurderes at mængden af genregistrerede firmabiler udgør ca. 30 pct. af de ca. 200.000 genregistrerede personbiler pr. år. (www.daf.dk) Hertil skal tilføjes genregistreringer af ca. 30.000 busser, Lastvogne mv. som må formodes at blive genregistreret med henblik på erhverv. Samlet set giver dette ca. 90.000 genregistreringer af erhvervskøretøjer.

De nedenstående opgørelser af antallet af forhandlere og synsvirksomheder, der får mulighed for at registrere køretøjer. Populationerne bruges ifb. med opgørelsen af de administrative byrder i den enkelte virksomhed, der får mulighed for digital motorregistrering.

#### Punkt A og B

- Det forventes, at ca. 1.300 forhandlere vil få mulighed for at registrere køretøjer digitalt.
- Ca. 100 synsvirksomheder vil ligeledes få mulighed for at registrere køretøjer digitalt.

#### Punkt C

- Det forventes at ca. 30 importører vil være omfattet af forslaget.
- Der fortages ca. 3035 ansøgninger om typegodkendelser om året<sup>2</sup>.

### **3.5 Virksomhedsinterview**

Der er i alt foretaget 7 virksomhedsinterviews og 1 interview med en brancheorganisation. 4 af virksomhederne var bilforhandlere og 3 var bilimportører. Brancheorganisationen er tilknyttet bilimportørerne. Interviewene blev foretaget over telefonen. Der blev foretaget opringninger til i alt 16 virksomheder. Virksomhederne blev tilfældigt udvalgt på en liste over forhandlere og importører i Danmark udtaget via [www.krak.dk](http://www.krak.dk) og brancheorganisationen "de danske bilimportørers" hjemmeside.

### **3.6 Omkostningsparametre**

Der er anvendt følgende timepriser i relation til målingen:

<b>Medarbejdergruppe</b>	<b>Timesats (inkl. overhead), kr</b>
Bogholder	306
Sælger/administrativ medarbejder	308

#### **Note:**

1. Lønomskostningerne for medarbejderne fremgår af AMVAB-manualen se [www.amvab.dk](http://www.amvab.dk).

---

<sup>2</sup> [www.færdselsstyrelsen.dk](http://www.færdselsstyrelsen.dk)

## 4. Lovforslagets administrative konsekvenser

### 4.1 Administrative konsekvenser af lovforslaget

I dette kapitel præsenteres de administrative konsekvenser, der forventes som følge af lovforslaget. Af kapitlet fremgår såvel de administrative omkostninger ved den nuværende lovgivning samt de forventede administrative omkostninger som følge af lovforslaget.

Analysen er baseret på en vurdering af, hvor lang tid og hvor mange omkostninger en 'normal effektiv' virksomhed vil bruge ved de pågældende aktiviteter, jvf. AMVAB manualen s. 13.

#### 4.1.1 Administrative omstillingsomkostninger

Lovforslaget indeholder alene relevante regler, der gør digital motorregistrering mulig. Der er således endnu ikke taget stilling til, hvorledes registreringen rent teknisk skal foregå. Dette betyder, at virksomhederne endnu ikke ved hvilke tekniske og praktiske løsninger, der skal bruges for at foretage registreringen digitalt. Ligeledes er de tekniske løsninger for importører endnu ikke afklaret, hvorfor disse virksomheder heller ikke har overblik over de forventede omstillingsomkostninger. Firmaerne har dog ud fra beskrivelsen af de administrative aktiviteter systemet vil medføre, kunnet give et skøn over de løbende omkostninger forbundet med at registrere køretøjer.

På baggrund af ovenstående, har det ikke været muligt at kvantificere de administrative omstillingsomkostninger. De interviewede forhandlere gav dog udtryk for, at i tilfælde af, at de ville blive autoriserede til at foretage registreringer, ville de skulle foretage investeringer i diverse it-løsninger. Størrelsen af disse investeringer vil afhænge af den løsning Skatteministeriet vælger. De autoriserede forhandlere vil endvidere skulle omstille sig til at kunne håndtere og udlevere nummerplader. Dette vil eventuelt kræve investeringer i indretning af lokaler, uddannelse af medarbejdere m.m. Nummerpladehåndteringen er ligeledes ikke nærmere specificeret i lovforslaget, hvorfor en kvantificering ej heller er mulig.

De interviewede importører gav ligeledes udtryk for, at lovforslaget muligvis vil kræve investeringer i IT. Disse omstillingsomkostninger er ligeledes ikke søgt kvantificeret.

#### 4.1.2 Løbende administrative lettelser

De løbende administrative omkostninger ved den nuværende lovgivning og for lovforslaget belyses i dette afsnit. De administrative omkostninger ved den eksisterende lovgivning er sammenholdt med omkostningerne forbundet med lovforslaget, for derved at kunne udlede de administrative lettelser forbundet med den nye ordning.

De administrative omkostninger forbundet med det nuværende system stammer fra AMVAB-databasen.

De løbende administrative omkostninger forbundet med lovforslaget om digital motorregistrering er opgjort på områderne:

- A. Digital motorregistrering
- B. Indregistrering og udlevering af nummerplader
- C. Digital indberetning og anmeldelse fra importørerne

Nedenfor ses en nærmere uddybning af de administrative omkostninger og lettelser forbundet med hhv. den nuværende lovgivning og af lovforslaget fordelt på de ovenstående punkter. Hyppigheden udgør i denne sammenhæng antallet af gange, en given aktivitet skal udføres i forbindelse med én motorregistrering.

#### **Punkt A. Digital motorregistrering**

	<b>Tidsforbrug</b>	<b>Pris</b>	<b>Hyppighed</b>	<b>Population (antal registreringer)</b>	<b>Totale omkostninger på samfunds niveau</b>
	[timer]	[kroner]	[antal]	[antal]	[mio. kr.]
<b>Nuværende lovgivning:</b>					
1. Udfyldelse af anmeldelsesblanket, inklusive forsikringsblanket	0,38	142,6	1	97.746	13.938.579
2. Indsamling af dokumentation for typegodkendelse og toldcertifikat	0,02	6,4	1	97.746	625.574
<b>Nuværende lovgivning i alt</b>	<b>0,4</b>	<b>149</b>			<b>14.564.154</b>
<b>Lovforslag</b>					
1. Digital udfyldelse af anmeldelsesblanket, inklusive forsikringsvalg.	0,23	96,4	1	97.746	9.422.714
2. Toldcertifikat og typegodkendelse vil allerede være digital indberettet af importørerne.	0	0			0
<b>Lovforslag i alt</b>					<b>9.422.714</b>
<b>Lettelse</b>					<b>5.141.440</b>

Af ovenstående tabel fremgår det, at forhandlerne i forbindelse med registrering af nye køretøjer vil opnå en årlig administrativ lettelse på 5.141.440 kr. pr. år.

#### **Punkt B. Nummerplader**

	<b>Tidsforbrug</b>	<b>Pris</b>	<b>Hyppighed</b>	<b>Population (antal registreringer)</b>	<b>Totale omkostninger på samfunds niveau</b>
	[timer]	[kroner]	[antal]	[antal]	[mio. kr.]
<b>Nuværende lovgivning<sup>3</sup>:</b>					
1. Henvendelse på motorkontor med dokumentation for registrering	1	308	1	187.746	57.825.768
2. Nummerpladen udleveres, betales og påsættes køretøjet	0,5	154	1	187.746	28.912.884
<b>Nuværende lovgivning i alt</b>	<b>1,5</b>	<b>462</b>	<b>1</b>	<b>187.746</b>	<b>86.738.652</b>
<b>Lovforslag</b>					
1. Efter den digitale anmeldelse får forhandleren oplyst køretøjets registreringsnummer, og kan dermed	0,375	115,5	1	187.746	21.684.663

<sup>3</sup> De administrative omkostninger ved at henvende sig på motorkontoret kunne ikke umiddelbart udledes af AMVAB-databasen, og er derfor baseret på omkostningerne oplyst i forbindelse med interviews gennemført med de kontaktede virksomheder.

finde den rigtige nummerplade på sit eget laget.					
2. Nummerpladen påsættes køretøjet.	0,375	115,5	1	187.746	21.684.663
<b>Lovforslag i alt</b>	<b>0,75</b>	<b>308</b>		<b>187.746</b>	<b>43.369.326</b>
<b>Lettelse</b>					<b>43.369.326</b>

### Lettelse

Af ovenstående tabel fremgår det, at de forventede administrative lettelser af de nye regler om nummerpladehåndtering udgør 43.369.326 mio. kr. pr. år.

### Punkt C. Digital indberetning og anmeldelse fra importørerne

	Tidsforbrug	Pris	Hyppighed	Population	Totale omkostninger på samfunds niveau
	[timer]	[kroner]	[antal]	[antal]	[mio. kr.]
<b>Nuværende lovgivning:</b>					
1. Importøren skal, hvis køretøjet er standardtypegodkendt eller EF-typegodkendt, anmelde køretøjerne til Færdselsstyrelsen, som udsteder køretøjets danske standardgodkendelse. Importøren skal, hvis køretøjet ikke er standardtypegodkendt eller EF-typegodkendt, ansøge Færdselsstyrelsen om en godkendelse <sup>4</sup> . Importøren skal desuden indberette standardprisen til Færdselsstyrelsen til brug for afgiftsberegning.	1,5	308	1	3035	1.402.170
2. Efter udstedt standardtypegodkendelse udfærdiger importøren en eller flere typeattester og et toldcertificat.	0,03	308		97.746	1.003.526
3. Importørerne sender typeattestene og toldcertificatet videre til forhandlerne af køretøjerne	0,1	308	1	3035	93.478
<b>Nuværende lovgivning i alt</b>					<b>2.398.821</b>
<b>Lovforslag</b>					
1. Indsendelse af datastreng digitalt med typegodkendelsesoplysninger (CoC) og standardpris til brug for beregning af registreringsafgiften til motorkontoret.	0,75	308	1	3035	701.085
2. Typeattest og toldcertificat skal ikke længere udfærdiges.	0	0	0	0	0
Standardtypegodkendelser er digitalt indberettet, og skal ikke længere sendes ud til forhandlerne	0	0	0	0	0

<sup>4</sup> Importørerne blev spurgt om hvor mange timer der blev brugt på typegodkendelse i virksomheden. Der er ca. 30 importører i Danmark.

## Lettelse

De administrative lettelser som følge af den digitale indberetning af oplysninger om typegodkendelse blev vurderet til at udgøre 45 minutter pr. typegodkendelse, hvilket udgør ca. halvdelen af den nuværende administrative byrde på 1,5 time pr. typegodkendelse. Udarbejdelsen af typegodkendelsen fjernes fuldstændigt. Den administrative lettelse som følge af lovforslaget er derfor 1.697.736 kr. pr. år.

## 4.2 Validitet og følsomhedsanalyse

Undersøgelsen bygger på et lovudkast fra skatteministeriet, der kun overordnet beskriver det nye system til digital motorregistrering. En stor del af oplysningerne omkring det fremtidige systems opbygning bygger derfor på Finansministers rapport om digital motorregistrering. Alligevel har det ikke været muligt at beskrive det fremtidige system i detaljer, og derfor er virksomhedernes svar hæftet med en vis usikkerhed i forhold til det endelige systems udformning. Endvidere har det været problematisk at udskille de nuværende arbejdsgange fra den eksisterende AMVAB-måling. Der vil derfor ske en opdatering af den nuværende AMVAB-måling med henblik på at sikre en mere retvisende opgørelse af de administrative arbejdsgange omkring motorregistrering.

Populationerne bygger på statistisk materiale omkring antallet af registrerede køretøjer og antallet af genregistreringer. Antallet af genregistreringer er antaget til at udgøre 30 pct. af antallet af genregistreringer af personbiler, men det har ikke været muligt at få verificeret denne antagelse, hvorfor der kan være usikkerhed ved de 30 pct.

## 5. Bemærkninger fra virksomhederne

Samtlige af de interviewede forhandlere gav udtryk for, at de administrative forpligtelser omkring motorregistrering som reglerne er i dag, er meget bøvlede og besværlige. Samtlige interviewede forhandlere var således meget positivt indstillet overfor lovforslaget, og gav udtryk for at lovforslaget ville betyde betydelige administrative lettelser. Forhandlerne gav udtryk for størst glæde ved, at de fremover kan slippe for turen på motorkontoret.

En forhandler gav udtryk for, at ved at slippe for at sende en medarbejder på motorkontoret, kunne den pågældende medarbejder i stedet koncentrere sig om mere vigtige ting, nemlig at sælge biler.

Samtlige af de interviewede forhandlere udtrykte dog skepsis omkring det, at det kun vil være nogle forhandlere, der vil kunne få glæde af lovforslaget. Forhandlerne var enige om, at hvis ikke de kunne opnå en autorisation ville lovforslaget stort set ikke medføre administrative lettelser. Forhandlerne gav udtryk for, at det ikke ville gøre nogen forskel om, de skulle på motorkontoret eller hos en anden autoriseret forhandler for at registrere køretøjer og hente nummerplader. Forhandlerne var således utilfredse med, at ikke alle ville få en fordel af lovforslaget.

Samtlige af de interviewede importører var positivt indstillet overfor forsla-

get, og mente at de ville kunne opnå administrative lettelser. De var dog også alle enige om, at der ville være rimelige store omstillingsomkostninger forbundet med fremover at skulle håndtere dokumenterne digitalt. Importørerne var villige til at foretage disse investeringer, idet der på længere sigt ville opnås administrative lettelser. En importør gav udtryk for, at selv om digitaliseringen af dokumenterne, i sig selv, måske ikke ville give den store tidsbesparelse, ville digitaliseringen gøre arbejdsgangene og papirarbejdet lettere.

## Bilag 1: Lovforklaring<sup>5</sup>

### Forslag til Lov om registrering af køretøjer - Importører (Digital motorregistrering mv.)

#### Baggrund

Skatteministeriet forbereder ny lovgivning, der har til hensigt at digitalisere registreringen af motorkøretøjer og diverse godkendelser og certifikater forbundet med import og registrering af motorkøretøjer.

Lovforslaget lægger op til, at registreringen digitaliseres således at alle oplysninger om indbetaling af afgift, typegodkendelse, registrering og omregistrering samt forsikring samles i et digitalt motorregister, hvori alle oplysninger indberettes digitalt. Det vil således ikke længere være nødvendigt at opbevare dokumenter om disse oplysninger til brug ved registrering.

#### Nuværende regler

Importører af motorkøretøjer skal i tilfælde, hvor køretøjerne er EF-typegodkendt eller standardtypegodkendt anmelde køretøjerne til Færdselsstyrelsen, som udsteder en dansk typegodkendelse som dokumentation for, at køretøjet svarer til den godkendte type, og er i forskriftsmæssig stand. I de tilfælde, hvor køretøjerne ikke er EF-typegodkendt eller standardtypegodkendt, skal importøren ansøge Færdselsstyrelsen om en godkendelse. I begge tilfælde er godkendelserne fra Færdselsstyrelsen et krav for, at køretøjet kan registreres og godkendelserne følger med køretøjerne ud til forhandlerne.

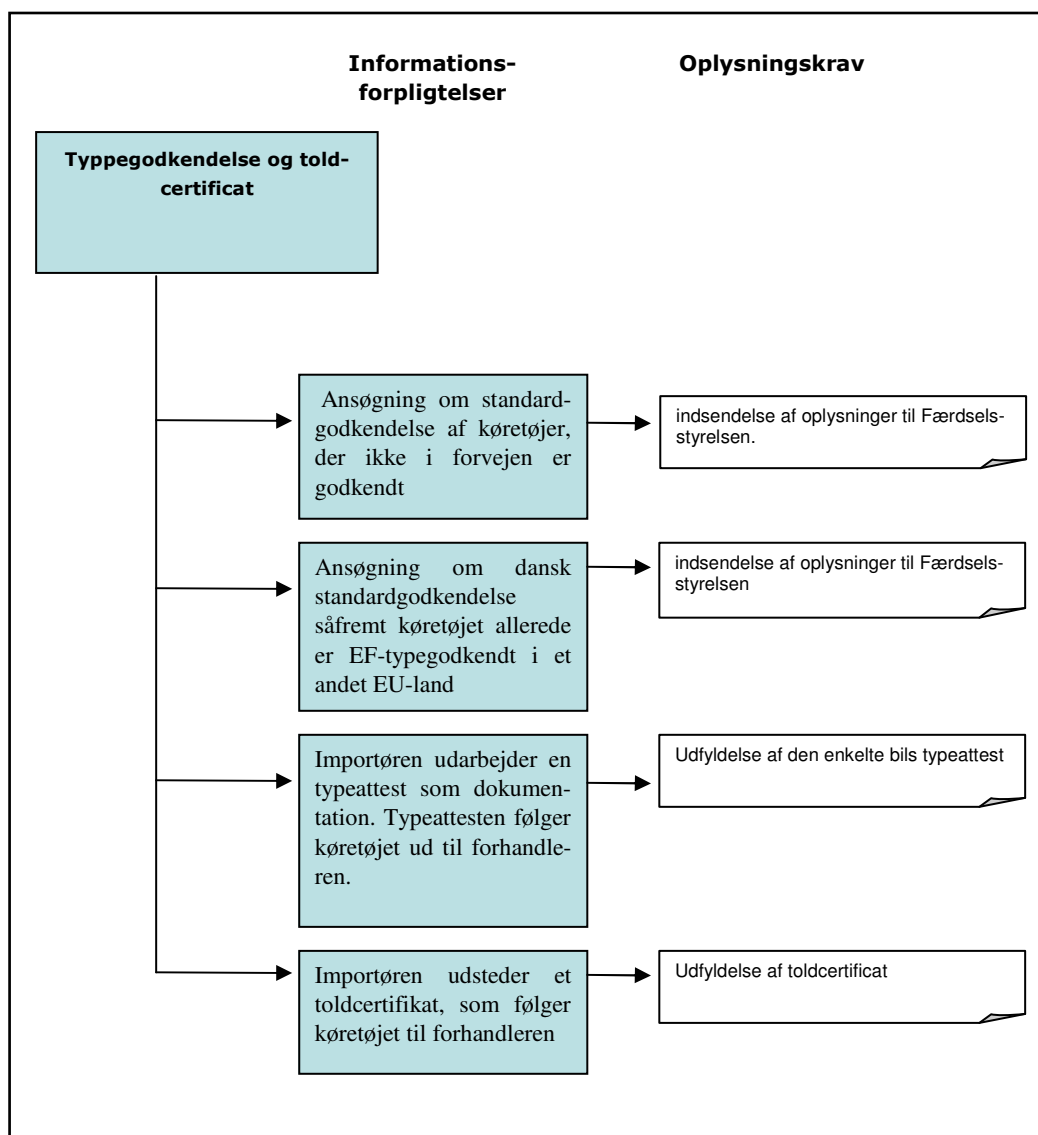
Derudover udsteder importøren toldcertifikater for de importerede køretøjer med henblik på at betale registreringsafgift én gang månedligt. Toldcertifikatet er ligeledes et krav for køretøjets registrering, og følger således ligeledes med køretøjet til forhandleren, som senere indsender certifikatet til Skat.

Importørens nuværende administrative forpligtelser er nedenfor gengivet kort, og endvidere er de enkelte oplysningsforpligtelser angivet i figur 1.

- Importøren skal, hvis bilen er standardtypegodkendt eller EF-typegodkendt, ansøge om en dansk standardgodkendelse hos færdselsstyrelsen.
- Importøren skal, hvis bilen ikke er standardgodkendt eller EF-typegodkendt, ansøge Færdselsstyrelsen om en typegodkendelse.
- Importøren skal udfærdige et toldcertifikat til forhandleren
- Importøren skal indbetale registreringsafgift en gang om måneden.

---

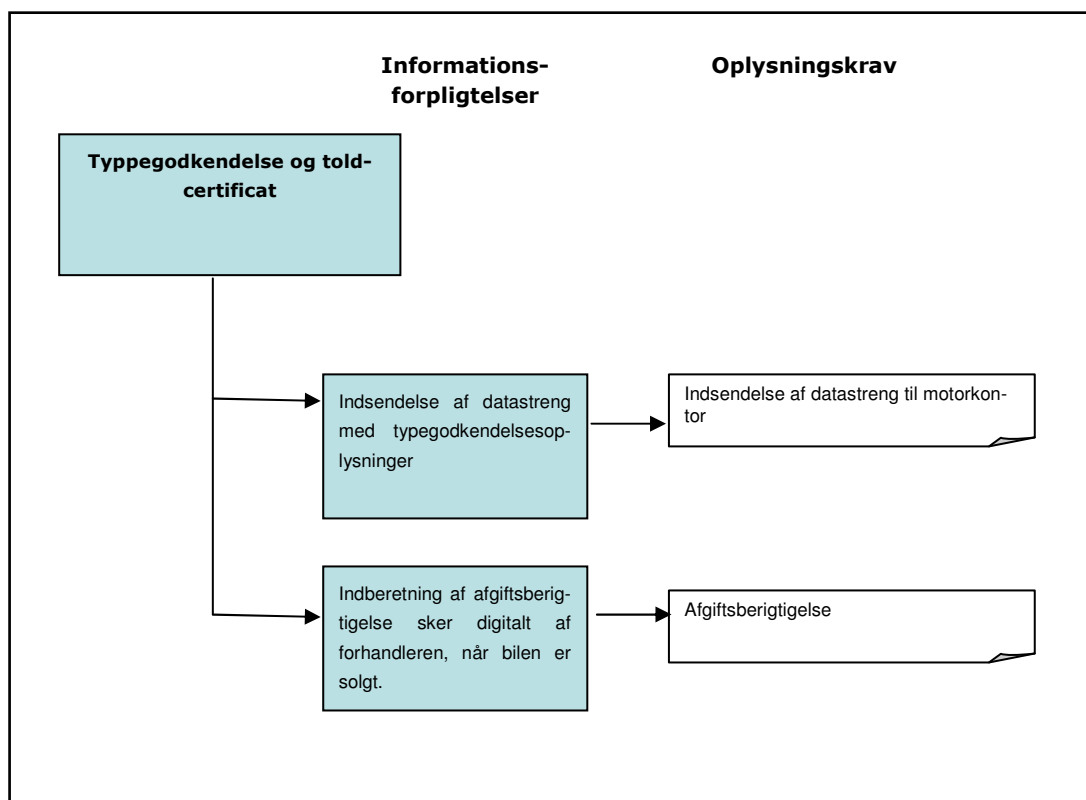
5



### Fremtidige regler

Importører skal fremover elektronisk indsende typegodkendelser direkte i den digitale motorregistreringsdatabase.

- Indsendelse af data digitalt til motorregistret om typegodkendelse
- Indsendelse af data digitalt til motorregistret om afgiftsberettigelse
- Importøren skal, hvis bilen ikke er standardgodkendt eller EF-typegodkendt, ansøge Færdselsstyrelsen om en typegodkendelse. Disse ansøgninger vil med tiden forsvinde, da det fremover vil være et krav, at importerede køretøjer er godkendt.



Registreringen af biler vil således i langt højere grad blive digitaliseret, og oplysningerne vil i fremtiden blive opbevaret i motorregistrets database.

### Administrative konsekvenser for importøren

Importøren vil med den digitale løsning ikke længere skulle udarbejde en række dokumenter for hvert køretøj. Oplysningerne indberettes i stedet digitalt til det centrale motorregister og opbevares her.

### Omstillingsomkostninger

Importørerne vil skulle anskaffe udstyr og programmer, der gør det muligt at indsende typegodkendelse digitalt.

## Bilag 2: Lovforklaring

### Forslag til Lov om registrering af køretøjer - Forhandlere (Digital motorregistrering mv.)

#### Baggrund

**Skatteministeriet har fremsat et lovforslag om digital motorregistrering.** Registrering af køretøjer sker i dag gennem en længere proces, der bl.a. består i, at forhandleren skal møde op på politiets motorkontor og forvise relevante dokumenter og betale registreringsafgiften.

Lovforslaget lægger op til, at registreringen digitaliseres således at alle op-

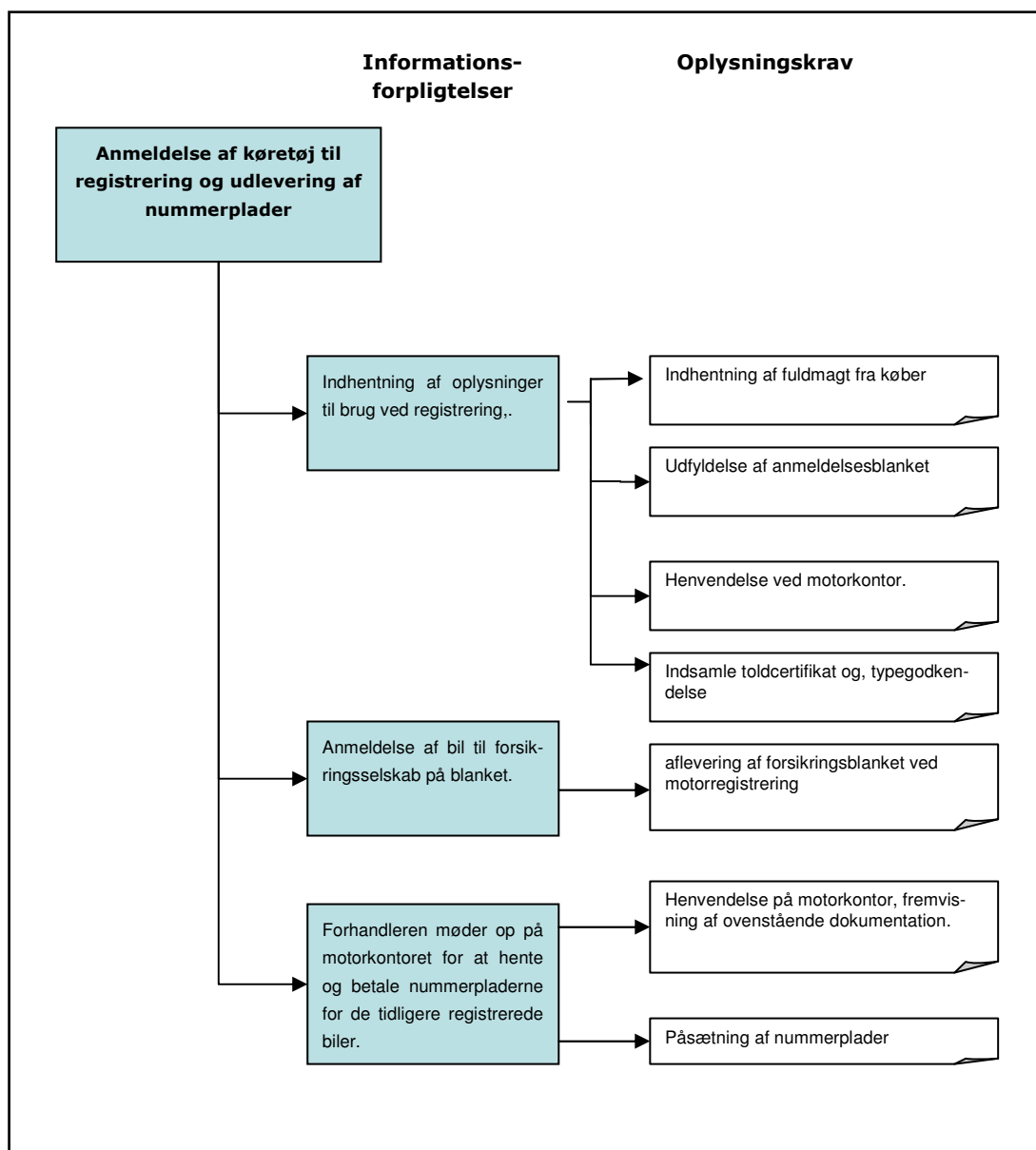
lysninger om indbetalt afgift, toldcertificat, typegodkendelse, registrering og omregistrering samt forsikring samles i et digitalt motorregister, hvori alle disse oplysninger indberettes digitalt. Det vil således ikke længere være nødvendigt at opbevare dokumenter om disse oplysninger til brug ved registrering.

### **Nuværende regler**

Før end et køretøj lovligt kan tages i brug, skal køretøjet registreres. Registreringen foregår ved personligt fremmøde på motorkontoret. Til brug for registreringen skal der udfyldes en anmeldelsesblanket med oplysninger om køretøjets ejer. Derudover skal der fremlægges typegodkendelse, toldcertifikat dokumentations for den lovpligtige ansvarsforsikring. Forhandleren sælger ofte registreringsydelsen sammen med bilen, således at det er forhandleren, der registrer køretøjer. De administrative forpligtelser forbundet med registrering af et køretøj, er nedenfor kort gengivet, og de enkelte oplysningskrav vises i figuren herunder.

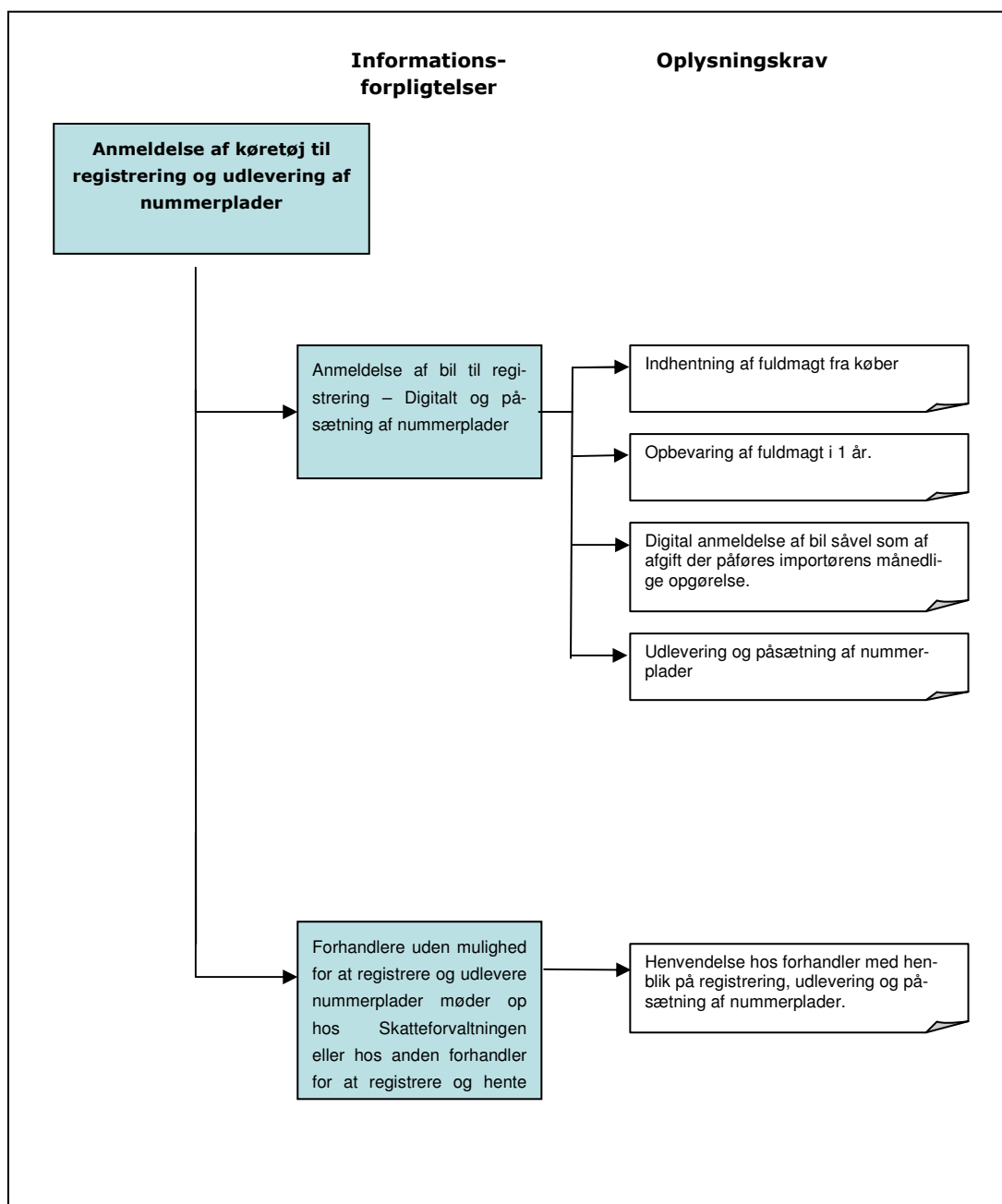
Forhandleren skal indhente typegodkendelse og evt. toldcertifikater fra importøren.

- Der skal udfyldes en blanket til valg af forsikringssselskab af kunden.
- Forhandleren indhenter fuldmagt fra køberen til at registrere bilen i motorregistret.
- Forhandleren anmelder bilen til registrering ved at møde op på motorkontoret, og her udfylde en anmeldelsesblanket, betale registreringsafgift eller fremvise toldcertifikat for betaling af registreringsafgift, fremvise typegodkendelse, fremvise fuldmagt fra kunden samt blanket for valg af forsikringssselskab.
- Forhandleren påfører toldcertificatet et aftryk af sin tolldataplade, og indsender toldcertifikatet til Skat.
- Herefter får forhandleren udleveret køretøjets nummerplade, som påsættes, hvorefter kunden får udleveret køretøjet.



### Lovforslagets indhold

Forslaget lægger op til at registreringsprocessen ændres, således at forhandlerne får mulighed for at registrere bilerne digitalt i databasen og derefter udlevere nummerpladerne.



Systemet kræver, at en forhandler opnår en autorisation til at fortage registrering og udlevere nummerplader. Forhandleren vil således skulle administrere et system til digital indberetning af oplysninger til brug for registrering af køretøjer. Forhandleren vil få udleveret en mængde nummerplader i en bestemt serie. Pladerne vil så skulle påsættes bilerne i en rækkefølge som oplyses ved registreringen af køretøjet i motorregistrets database.

Arbejdsgangen med de nye regler ændres således, at forhandleren vil kunne registrere bilen digitalt. Til dette formål skal der fortages følgende arbejdsgang.

- Indhentning af fuldmagt fra køber  
Forhandleren skal indhente en fuldmagt fra køberen til at registrere

bilen i vedkommendes navn og opbevare denne i et år.

- **Digital anmeldelse**  
Forhandleren skal digitalt anmelde bilen og det afgiftspligtige beløb i motorregisteret. Typegodkendelsen og certificater for betalt registreringsafgift bortfalder, da oplysningerne bliver registreret i det centrale motorregister. Importøren får derefter påført den skyldige afgift på sin månedlige opgørelse.
- **Valg af forsikringssselskab**  
Kunden skal ved køb af bilen vælge et forsikringssselskab, som også skal registreres i det centrale motorregister samtidigt med den digitale registreringsanmeldelse.
- **Udlevering af plader.**  
Efter endt registrering får forhandleren, af det centrale motorregisters IT-system, oplyst nr. på nummerpladen, der skal udleveres til kunden, og nummerpladen kan herefter udleveres og påsættes bilen.
- **Forhandlere, der ikke er autoriseret til at foretage digital registrering og udlevering af plader, skal henvende sig hos den nærmeste autoriserede forhandler eller Skatteforvaltningen.**

### **Omstillingsomkostninger**

Forhandlerne vil skulle ansøge om mulighed for digital registrering og skulle anskaffe de relevante programmer til deres EDB-system. Endvidere vil de ansatte skulle uddannes til at foretage registreringen i motorregistret. Forhandlerne skal endvidere opbevare en serie nummerplader og der forventes at ville blive leveret nummerplader ca. en gang om måneden.

Systemet giver forhandleren mulighed for at sælge, registre og lade kunden forlade forhandleren med den indregistrerede bil på en og samme dag.