

De lavere godtgørelsesbeløb til de biler og motorcykler, der udføres, vil medføre en vis begrænsning i udførslen af biler og dermed en mindre administrativ belastning på grund af færre værdifastsættelser.

5.2. Brint- og elkøretøjer

Forslaget har ikke nævneværdige administrative konsekvenser.

5.3. Ordningen med registrerede virksomheder

Udviklingen af et system til elektronisk angivelser for registrerede virksomheder skønnes at koste omkring 1 mio. kr.

Ordningen skønnes med nogen usikkerhed at kunne frigøre omkring 10 årsværk.

6. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet mv.

Forslaget om at udvide ordningen med registrerede virksomheder skønnes at give virksomheder, der importerer brugte køretøjer, og som lader sig registrere, en likviditetsfordel derved, at betaling af registreringsafgiften for det enkelte køretøj kan udskydes til efter udløbet af afgiftsperioden.

På den anden side kan udbetaling af godtgørelse for afgift ved eksport af et køretøj blive forsinket en smule af fristen på 14 dage for anmodning om fremstilling af køretøjet for told- og skatteforvaltningen, jf. § 18 som affattet ved lovforslagets § 1, nr. 9

I øvrigt fritages brintbiler for registreringsafgift de kommende 5 år, og afgiftsfritagelse for elbiler forlænges med 3 år.

7. Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Forslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR) med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel. CKR vurderer, at forslaget ikke indeholder administrative konsekvenser, og det bør derfor ikke forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler.

Forslaget om at udvide ordningen med registrerede virksomheder skønnes at give erhvervslivet administratives lettelse gennem større frihed til at tilrettelægge det arbejde, der er forbundet med at betale registreringsafgift af importerede brugte køretøjer, og det arbejde, der er forbundet med at få udbetalt godtgørelse af registreringsafgift ved eksport af brugte køretøjer.

8. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

9. Miljømæssige konsekvenser

Forslaget om at afgiftsfritage brint- eller eldrevne motorkøretøjer forventes at styrke udviklingen og brugen af disse miljøvenlige køretøjer.

Forslaget har i øvrigt ikke miljømæssige konsekvenser.

10. Forholdet til EU-retten

10.1. *Afgiftsberegningen af brugte biler mv.*: Kommissionen har i en åbningsskrivelse fra april 2006 rettet en række kritikpunkter mod de danske regler for beregning af registreringsafgift af brugte indførte biler. De fleste punkter har kunnet imødegås i det danske svar på åbningsskrivelsen, men der refter spørgsmålet om, om beregningsmetoden er i overensstemmelse med EF-traktatens art. 90, stk. 1 (tidligere art. 95), hvorefter: »Ingen medlemsstat må direkte eller indirekte pålægge varer fra andre medlemsstater interne afgifter af nogen art, som er højere end de afgifter, der direkte eller indirekte pålægges lignende indenlandske varer.«

Kommissionen henviser i den forbindelse til præmis 12 i sag C-345/93, Nunn's Tadau: »Ved anvendelsen af artikel 95, og navnlig med henblik på sammenligningen af afgiftsordningen for importerede brugte motor-køretøjer og afgiftsordningen for brugte motorkøretøjer, der købes på stedet, og som udgør lignende eller konkurrerende varer, skal der som Domstolen bl.a. har fastslået i dom af 11. december 1990 (sag C-47/88, Kommissionen mod Danmark, Sml. I, s. 4509, præmis 18) ikke alene tages hensyn til størrelsen af den interne afgift, der direkte eller indirekte rammer de indenlandske og indførte varer, men også til den pågældende afgifts beregningsgrundlag og opkrævningsvilkår.«

Der sammenholdes også med bl.a. dommen i sag C – 393/98, Gomes Valente, præmis 37, »... sikre, at den skyldige afgift ved indførsel af et motorkøretøj hidrørende fra en anden medlemsstat ikke - end ikke i enkelte tilfælde - overstiger den residualafgift, der belaster et tilsvarende motorkøretøj, der allerede er indregistreret i indlandet. En sådan ordning udelukker derfor ikke enhver mulighed for, at de importerede varer pålægges en højere afgift end de indenlandske varer.«

De nævnte domme fra EF-domstolen vedrører afgifter, der er fastsat på grundlag køretøjernes egenskaber, som f.eks. motorstørrelse, og kan derfor ikke di-