

## Mødereferat

Direktionssekretariatet

17. december 2024

# Referat fra møde i Motorkontaktudvalget den 19. november 2024

## Deltagelse

### Eksterne deltagere

Autobranschen Danmark, Abid Khan

Bilsynsbranchen, Carsten Møller

Camping Outdoor Danmark, Martin Kolst

Dansk Bilbrancheråd, Rasmus Hjelmer Hansen

Danske Advokater, Diana Mønniche

DFIM, Sara Brinks Larsen

DTL, Finn Bjerremand

Finans og Leasing, Christian Brandt

FSR, Anitta Fjordside

FSR, Lone Ravnholt Jensen

Færdselsstyrelsen, Morten Winther Jørgensen

MCTC, Hans Jørgen Hansen

Motorcykel Forhandler Foreningen, John Tange

Motorcykel Forhandler Foreningen, Martin Vølund

Motorhistorisk Samråd, Steen Rode-Møller

### **Interne deltagere**

Styrelsesdirektør Jørgen Rasmussen, formand

Underdirektør Claus Holm

Underdirektør Pernille Fruergård Simonsen

Kontorchef Anja Dahl, Jura

Kontorchef Morten Strandberg, Motorregistret Drift og Udvikling

Chefkonsulent Clark Henriksen, Jura

Chefkonsulent Janne Hviid Rasmussen, Jura

Assistent Kathrine Jordansen, Jura

Specialkonsulent Jacob Bjerge Hansen, Direktionssekretariatet

Specialkonsulent Louise Krabbe Andersen, Direktionssekretariatet, udvalgssekretær

<b>Dagsorden den 19. november</b>	
<p><b>1. Velkomst og præsentation af dagsorden</b> v/ styrelsesdirektør Jørgen Rasmussen</p>	<p>Jørgen Rasmussen bød velkommen til årets sidste møde i Motorkontaktudvalget.</p> <p>Særlig velkommen til Hans Jørgen Hansen, MCTC, Carsten Møller, Bilsynsbranchen, og Morten Winther fra Færdselsstyrelsen.</p> <p>Vi har fået en ny departementschef, Merete Agergaard, som er tidligere direktør i Skattestyrelsen og ny skatteminister, Rasmus Stoklund.</p> <p>Jørgen Rasmussen orienterede om, at vi desværre har fået lavet nogle dobbelttopkrævninger på periodisk afgift, og at det er meget beklageligt. Vi er i gang med oprydningen.</p> <p>Vi planlægger et fælles branchemøde med Færdselsstyrelsen i marts 2025. Vi vil melde ud, så snart vi ved nærmere.</p>

	<p>Referatet fra sidste Motorkontaktudvalgsmøde fra juni 2024 er desværre ikke kommet ud, det kommer sammen med referatet fra dette møde.</p> <p>Jørgen Rasmussen gennemgik dagsordenen.</p>
<p><b>2. Præsentation af branchemedlem</b> v/ direktør Hans Jørgen Hansen</p>	<p>Hans Jørgen Hansen er direktør i MCTC og har været det i de sidste 11 måneder.</p> <p><u>Foreningen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• blev etableret i 1966, som en almennyttig forening.</li> <li>• har ca. 35.000 medlemmer.</li> <li>• publicerer 8 magasiner om året med samlet 670.000 læsere. (ifølge Gallup).</li> <li>• driver 2 hjemmesider, 5 Facebook-sider, 2 Instagram-profiler. En YouTube-kanal og har samlet mere end 70.000 følgere.</li> <li>• er politisk og økonomisk uafhængig.</li> </ul> <p><u>Fakta</u></p> <p>Ca. 174.000 indregistrerede motorcykler i Danmark (ifølge DST). Disse ejes af ca. 110.000 ejere. 32 % af alle motorcyklejere i Danmark er medlem af MCTC</p> <p><u>Transformation</u></p> <p>MCTC har siden 2022 gennemgået en både visuel og egentlig identitetsforandring. Historisk: MC Touring Club Nu: MCTC – Landsforeningen for Motorcyklister</p> <p><u>Indflydelse</u></p> <p>Medlemmerne af MCTC tilkendegav i seneste medlemsundersøgelse i 2023 at foreningens politiske arbejde blev anset som foreningens 2. mest vigtige opgave. Det er et ansvar, som foreningen vedkender sig og aktivt vil levere på. MCTC arbejder aktivt i alle fora vedr. mobilitet, trafiksikkerhed, afgiftssætning, tekniske specifikationer og grøn omstilling. MCTC samarbejder og videndeler på nordisk plan med andre MC-foreninger. MCTC arbejder på EU-niveau som medlem af FEMA, deres europæiske interesseorganisation, samt som associeret medlem af FIM.</p> <p>Pernille Fruergård Simonsen spørger, hvorfor MCTC har 5 Facebookprofiler. MCTC har blandt andet en hovedprofil,</p>

	<p>regionale profiler og en profil, som er tilknyttet den campingplads, som drives i dette regi. De sociale medier er vigtige for MCTC.</p> <p>MCTC har politisk fokus på b.la. registreringsafgiften, kørekortsregler og sikkerhed på vejene m.m.</p> <p>Mette Henriksen tilbyder samarbejde på kommunikations- og vejledningsdelen, og det gælder alle i Motorkontaktudvalget.</p>
<p><b>3. Omdømmemåling 2024</b> v/ styrelsesdirektør Jørgen Rasmussen</p>	<p><u>Omdømmemåling</u> Hvert andet år foretager man i Skatteforvaltningen en omdømmemåling og hvert andet år en interessentmåling. Omdømmemålingen vedrører borgere og virksomheder, hvor interessentmålingen er rettet mod interessenterne.</p> <p>Omdømmemålingen for 2024 viser følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Motorstyrelsen fastholder sit positive omdømme over koncern gennemsnittet. <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3,7 på en 5-trinsskala – steget 0,1 fra 2022.</li> </ul> </li> <li>• 10 % af respondenterne har ændret holdning i positiv retning.</li> <li>• Danskere med et køretøj har en mere positiv opfattelse end danskere uden et køretøj.</li> <li>• Kendskabsgraden er steget fra 33 % til 39 %.</li> </ul> <p>Motorstyrelsens overordnede omdømme vurderes til 3,7 på en 5-trinsskala, hvor 3 udgør en neutral score. Dermed vurderes Motorstyrelsens omdømme positivt af de danskere, der kender styrelsen.</p> <p>Motorstyrelsens omdømme er blandt de højeste af styrelserne indenfor Skatteministeriets koncern.</p> <p>Flere faktorer påvirker vurderingen af Motorstyrelsens omdømme. Den mest betydningsfulde driver er opfattelsen af, hvorvidt styrelsen har en høj faglighed. Tillid til styrelsen, transparens samt hvorvidt styrelsen er nem at komme i kontakt med, er ligeledes vigtige drivere. Jo mere enige danskerne er i disse udsagn, desto mere positiv er deres overordnede opfattelse af styrelsen.</p> <p><u>Kendskabsgrad i forhold til andre styrelser</u> Politiet har den højeste kendskabsgrad og Administrations- og Servicestyrelsen har den laveste, når vi sammenligner os med andre styrelser. Faglighed, transparens og tilgængelighed er nøgleord, som scorer højt i vores omdømmemåling.</p>

### Fokusområder

Hvis Motorstyrelsen skal rykke sig i omdømmemålingen, anbefaler Advice, bureauet bag undersøgelsen, at vi har øget fokus på tilgængelighed og transparens.

Diana Mønniche mener, at meddelelser fra Skatteforvaltningen har fået karakter af sensationspresse. Det er meget BT-agtigt. Det kan være svært skadende for branchen.

Finn Bjerremand har samme oplevelse, fx når politiet laver kontrol, så skriver politiet, at de har klippet 50 % af pladerne. Det er 50 % af dem, som de udvælger.

John Tange nævner aktionen mod forhandlere, som NSK gennemførte i forhold til korrekt afregning af registreringsafgift. Tidsperspektivet i disse sager er helt urimeligt.

Myndighederne har sendt pressemeddelelse ud med oplysning om beløb, nævner Diana Mønniche.

Lone Ravnholt nævner, at man historisk har oplevet, at branchen har vundet mange af de sager, som Skatteforvaltningen har kørt.

Diana Mønniche mener ikke, at myndighederne skal fodre pressen med disse oplysninger.

Martin Vølund nævner, at der er sket meget over de sidste 10 år i forhold til den måde, man kommunikerer på. Der er stor konkurrence om at fange læserne. Nogle gange glemmer man konteksten i det skrevne.

Det skal gerne have en præventiv effekt, når vi går ud og gør noget, nævnes det fra Motorstyrelsen.

Dybt vildledende artikel fra NSK og Motorstyrelsen i forhold til motorcykelsagerne, siger Diana Mønniche. Som myndighed bør man have en ekstra skærpet opmærksomhed på, hvad der skal og kan kommunikeres eksternt.

Motorstyrelsen er meget bevidst om, hvornår det giver mening at informere pressen. Argumenter for at lave en pressemeddelelse kan fx være den præventive effekt, retsfølelsen hos befolkningen, at forsøge at få den rette vinkel på et tema, fx hvis der er bedt om aktindsigt.

#### 4. Lukning af Motorstyrelsens ekspeditioner

v/ underdirektør Claus Holm

##### Baggrund for at lukke motorekspeditionerne

Regeringen kom i foråret ud med, at vi skulle spare stillinger i staten, helt nøjagtigt nedlægge 1.000 stillinger. Det skulle Skatteforvaltningen og dermed også Motorstyrelsen bidrage til.

Vi arbejder med digitalisering af opgaverne. Vi kommer til at bidrage med 14 årsværk i forhold til det samlede bidrag.

##### Lukning af Motorstyrelsens ekspeditioner

1. Motorstyrelsen lukker sine fire motorekspeditioner den 1. juli 2025.
2. Motorekspeditionerne varetager som udgangspunkt de samme opgaver indtil da.
3. Vi er i gang med at se på, hvordan vi kan styrke vores nuværende digitale løsninger og udvikle nye tilbud.
4. Vi vil løbende kommunikere, når vi får nye løsninger på plads, der skal afløse de hidtidige.
5. Vi forventer, at vi i dialog med nummerpladeoperatørerne kan finde en løsning, så de kan overtage de udleveringer af nummerplader og prøvemærker, som hidtil er foregået i ekspeditionerne.
6. Ekspeditionernes øvrige vejlednings- og sagsbehandlingsopgaver vil fortsat blive varetaget af Motorstyrelsen, og de vil senest ved udgangen af 2025 blive samlet i Aalborg, hvor vi vil opbygge et stærkt, fagligt miljø.

Vi har stort fokus på overdragelse af kompetencer.

Fra branchen opfordres der til at lave et registreringsflow, så det systemteknisk kan håndteres fx ved:

- Diplomatkøretøjer
- Invalidekøretøjer

Carsten Møller nævner, at de har haft en debat om prøvemærker og alle de køretøjer, som er markeret med klausuler i systemet.

Claus Holm orienterer om, at Motorstyrelsen ikke vil pålægge branchen flere opgaver, men vi vil sikre os, at branchen har muligheden for at varetage denne opgave. Mængden af prøvemærker er en udfordring. Selve ydelsen ved at få et prøvemærke udskrevet, må man ikke tage penge for ude i synshallerne. Risikoen for Motorstyrelsen er, hvis der ikke bliver hjemmel til, at der må tages en ydelse for udskrivning af prøvemærker, så vil branchen måske ikke varetage opgaven.

Diana Mønniche stiller spørgsmål til, hvem der har kontrolopgaven ved udstedelse af prøvemærker. Oplevelsen er, at

Motorstyrelsen er god til at lægge strafbeføjelser over på andre virksomheder.

Vil man give ansvaret videre i forhold til vurdering af, om den enkelte ansøger er berettiget eller ej i forbindelse med udskrivning af prøvemærker? Vi sidder med nogle operatører, som sidder med ansvaret. Diana Mønniche nævner sagen med politimotorcykler.

Anja Dahl nævner, at den person, der skal bruge prøvemærket, også er den, der afgiver oplysninger og bestiller prøvemærket i Motorregistreret. Synshallen udskriver blot prøvemærket. Motorstyrelsen er myndighed på området og har således også kontrolopgaverne.

Rasmus Hjelm nævner, at man i dag kan gå til Toldekspeditionen. Claus Holm oplyser, at den service som de varetager for Motorstyrelsen, også lukker pr. 1. juli 2025.

Morten Winther fortæller, at hans erfaring er, at synshallerne udskriver til egne faste kunder og ellers ikke.

Claus Møller er bange for, at det bliver et krav i autorisationsaftalen for at være nummerpladeoperatør, at de også udskriver prøvemærker. Det er ikke tanken, siger Claus Holm.

Hans Jørgen Hansen spørger, om man ikke selv kunne udskrive prøvemærket? Claus Holm oplyser, at sådan som reglerne er i dag, er der krav til særligt folie, vandmærker mv.

Sara Brinks stiller spørgsmål til afmelding og aflevering af plader. Tænker I andre muligheder og flere steder, hvor pladerne kan afleveres? Det er ofte et problem for de svagere borgere at få afleveret pladerne.

Diana Mønniche mener ikke, at man kan pålægge en virksomhed en offentlig opgave uden, der kan opkræves gebyr.

Hvis løsningen bliver, at man som privat kan udskrive prøvemærket, og man ønsker at køre ud af landet, så står man over for en udfordring i forhold til EU-lovgivningen, siger Diana Mønniche.

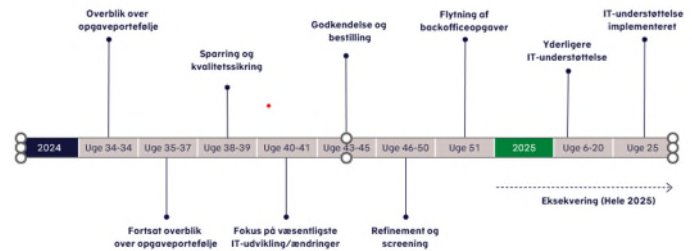
Det er ikke en nødvendighed, at registreringsattesten skal digitaliseres inden lukning af motorekspeditionerne den 1. juli 2025.

Vi ser ind i flere forskellige scenerier for at kunne opfylde forskellige behov. Opgaverne kan ikke løses på samme måde, siger Martin Vølund.

Procesplan for overdragelse af opgaver fra motorekspeditionerne

**Procesplan**

Forretningsprocesser og IT-understøttelse

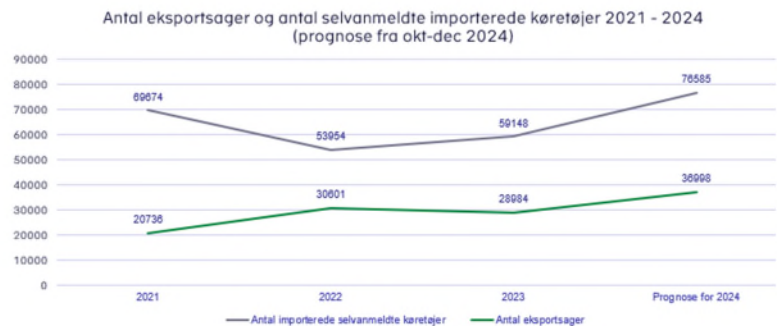


**5. Driftsstatus**

v/ underdirektør Pernille Fruergård Simonsen og kontorchef Morten Strandberg

Udvikling i værdifastsættelsessager

Udvikling i antal sager til håndtering i Værdifastsættelse



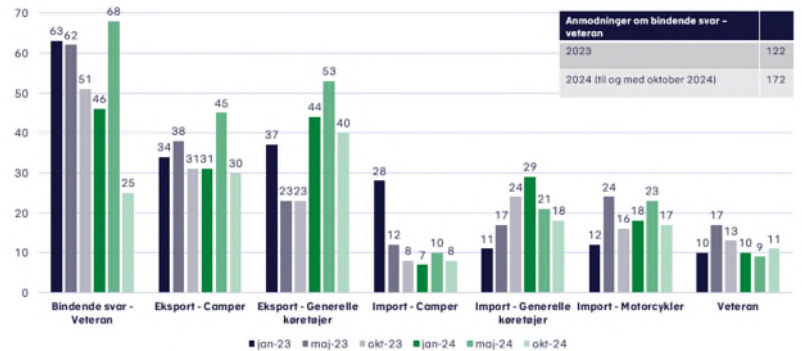
Pernille Fruergård Simonsen sætter ord på udviklingen af eksport- og importsager i 2024.

For eksportsager skal vi i Motorstyrelsen håndtere samtlige sager, og på brugte importerede køretøjer skal vi foretage pristjek af 15 %. Stigningerne på eksportområdet betyder således, at vi ser ind i væsentligt flere sager.

Grunden til, at graferne vises, er for at vise udviklingen generelt.



## Gennemsnitlig gennemløbstid for udvalgte opgavetyper




## Implementering af digitale stopklodser i Motorregistret

Siden 1. januar 2023 er der implementeret 103 ændringer, hvoraf 21 af ændringerne indeholder digitale stopklodser ud fra definitionen i Skatteministeriets rapport ”Effektanalyse af digitale stopklodser i skattekontrollen”.

Definitionen indebærer fire typer af digitale stopklodser, som er dynamisk visning, feltlåsning og fortryk, validering med stop og validering med sagsbehandling.

1. Dynamisk visning henviser til indbyggede funktionaliteter i Skatteforvaltningens systemer, som tilpasser eller afskærer indtastningsmulighederne for bestemte skatteydergrupper fx ved feltskjulning (’skjulte felter’), dynamisk aktivering af felter samt situationsbestemte angivelses- og indberetningsflows.
2. Feltlåsning henviser til de situationer, hvor Skatteforvaltningen på baggrund af tilgængelige data (typisk tredjepartsdata) forudfylder og låser skatteydernes angivelsesoplysninger.
3. Validering med stop vedrører valideringer af skatteydernes oplysninger, hvor afgivne oplysninger, der fx er logisk inkonsistente eller ikke stemmer overens med andre informationer, der er tilgængelige for Skatteforvaltningen, automatisk afvises.
4. Validering med sagsbehandling henviser til de situationer, hvor skatteydernes oplysninger modtages af Skatteforvaltningen, der samtidig stopper den videre proces, som automatisk sættes på ”pause”, indtil der er foretaget en manuel vurdering og sagsbehandling.

Pernille Fruergård Simonsen nævner eksemplet med, at man ved den næstkommende release den 30. december ikke længere kan registrere et køretøj i en afdøds navn.

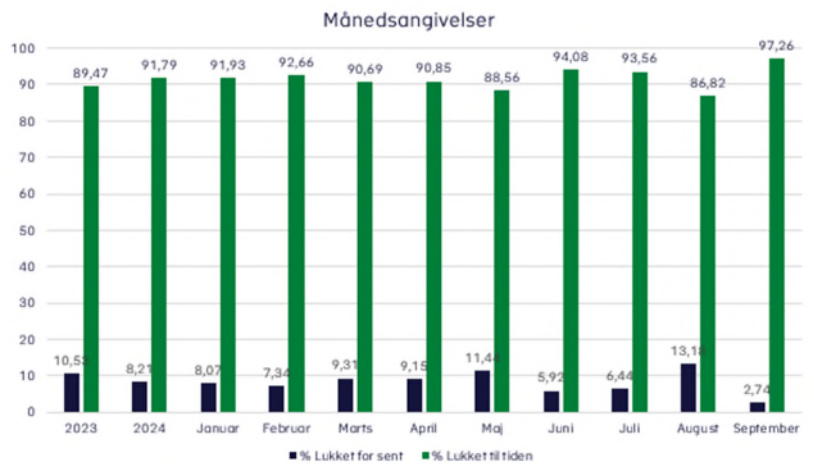
	<p><b>Tidslinje for release 3.5</b></p> <p>Vigtige datoer fra prioritering til implementering af opgaver for release 3.5</p>  <p>Uge 37 Scope godkendt</p> <p>Uge 38 Udvikling starter</p> <p>Uge 46 Test af ny funktionalitet</p> <p>Uge: Udestår Go/no-go-møde afholdes</p> <p>30. december 2024 Idriftsættelse: Godkendt funktionalitet i produktion</p> <p>Uge 1+2 2025 Hypercare</p> <p>Vi ser ind i følgende proces: Ønsker beskrives, konsekvensvurdering foretages og løsningsforslag udarbejdes.</p> <p>Den næstkommende release idriftsættes den 30. december 2024.</p> <p>Vi ser ind i, at der køres 20-30 ændringer igennem pr. release.</p> <p>Vi har både en lovgivning og et it-system, som ikke er tidssvarende, siger Diana Mønniche. Vi har igennem flere år presset på der, hvor vi kan.</p> <p>Kan man se, hvad der ligger i Motorstyrelsens systemmæssige opdateringer, spørger Martin Kolst. Der laves ekstern release note til hver release, siger Morten Strandberg.</p> <p>Christian Brandt spørger, hvor meget Motorstyrelsen bliver taget med på råd, når ministeriet kigger ind i ændringer eller nye lovkrav. Vi oplever nemlig ikke altid, at det i branchen opleves som om, der koordineres særlig godt.</p> <p>Vi er kommet tættere på departementet i den henseende, siger Jørgen Rasmussen. Forudsætningerne er ofte det vanskeligste, siger Anja Dahl.</p>
<p><b>6. Vejledning og kontrol</b> v/ funktionsleder Mette Henriksen og underdirektør Claus Holm</p>	<p><u>Tretrinsraket til pladeoperatører</u></p> <p>Håndtering af nummerplader og udenlandske registreringsattester.</p> <p>Trin 1</p> <p>Masseudsendelse til alle nummerpladeoperatører (NPO):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Håndtering af nummerplader og udenlandske registreringsattester.</li> <li>• 0-punktsmåling: 207.199 ikke-destruerede nummerplader</li> <li>• Effekt: 20.711 nummerplader destrueret (4 uger)</li> </ul> <p>Trin 2</p> <p>Masseudsendelse til NPO, som stadig mangler at destruere nummerplader i Motorregistret:</p>

- Du mangler at destruere nummerplader i Motorregistret
- 0-punktsmåling: 192.138 ikke-destruerede nummerplader
- Effekt: 68.414 nummerplader destrueret (1 uge)

### Trin 3 Kontrol

#### Husk at lukke din månedsangivelse

Der udsendes en påmindelse om, at man skal huske at lukke sin månedsangivelse også op til ferier. Vi oplever, at denne påmindelse er værdsat ved selvanmelderne.



#### PristjekParat

Der er tale om et nyt vejledningskoncept til selvanmeldere, som Motorstyrelsen i samarbejde med kommunikationsbureauet Advice har udarbejdet. I udviklingen af det nye koncept er der også blevet foretaget interviews med eksterne parter.

#### Data for regelefterlevelse

##### Nyregistrerede selvanmeldere

Målet for regelefterlevelse blandt selvanmeldere er, at træfprocenten ikke må være > 20%. Nuværende vejledningsindsat har reduceret effekt. Det kan vi konstatere ved, at selvanmeldere, der har deltaget i vejledningsforløb, har en træfprocent på 32,8 vs. 37,96 for selvanmeldere, der ikke har deltaget i vejledningsforløb.

#### Hyppigste fejltyper - Pristjek

##### Import (Tal fra 2023)

De hyppigste fejltyper, som registreres ved pristjek:

- 1. For lav nypris (83,3 %)
- 2. For lav handelspris (53,3 %)

- 3. Mangelfuld dokumentation for pris (53, 3 %)
- 4. Afvigende ekstraudstyr: Annoncer + køretøj (26,7 %)
- 5. Fordelagtige annoncer (20,0 %)

#### Automatiseret vejledningstiltag

Vi laver det nuværende vejledningsforløb om og giver selvanmelderne hjælpeværktøjer

- PristjekParat
- Hjul med hjælpepetekster fx annoncefradrag, standsfradrag m.m.
- Handelsprisskema

Handelsprisskemaet bliver tilgængeligt på vores hjemmeside sammen med de øvrige hjælpeværktøjer.

Claus Holm supplerer, at i den ideelle verden, så er vejledning første step før kontrol, og samtidig er det også den billigste måde.

Rasmus Hjelmer giver udtryk for, at det bliver rigtig godt. Når vi ser fejlkilderne, så ser vi også, at nypriserne er en af de største fejlkilder/udfordringer.

Diana Mønniche nævner et eksempel på en selvanmelder, som har lavet en værdifastsættelse på baggrund af en ASG-rapport. Det eneste, man ændrer fra Motorstyrelsens side, er nyprisen. Og samtidig bliver den sendt til ansvarsvurdering.

Claus Holm fortæller i denne forbindelse om den generelle proces ved vurdering af oversendelse til ansvarsvurdering.

Der er nogle momenter i denne her sammenhæng, som er groteske, siger Diana Mønniche. Den eneste årsag til, at sagen sendes til ansvarsvurdering, er grundet fastsættelse af nyprisen. Branchen har stadig ikke adgang til standardpriser.dk.

Vi mangler stadig, at Vestre Landsret tager stilling til nyprisen.

Janne Hviid nævner, at vi som udgangspunkt ikke sender sager til ansvarsvurdering udelukkende på baggrund af nyprisen, uden der også er tale om objektive fejl fra selvanmelders side.

Anja Dahl nævner, at vi har stor opmærksomhed herpå.

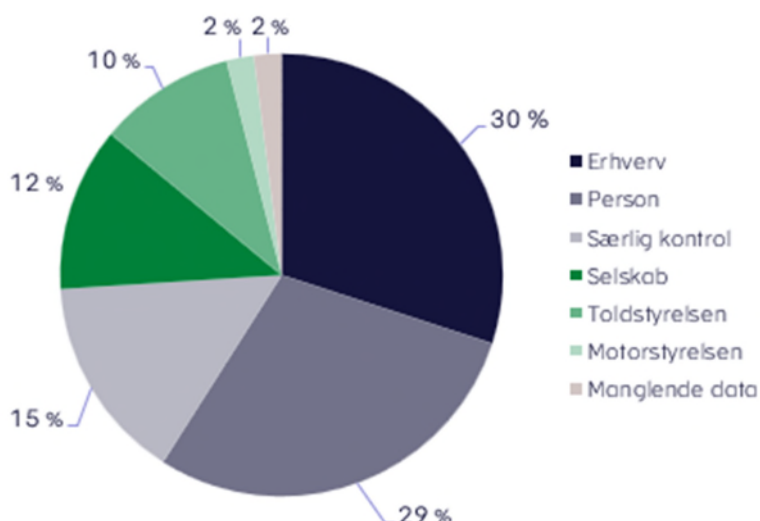
#### Ændring af sanktionspraksis fra den 1. januar 2024

- Punktafgifter
  - Ikke længere behov for prøvesager for overtrædelser efter 1. januar 2020

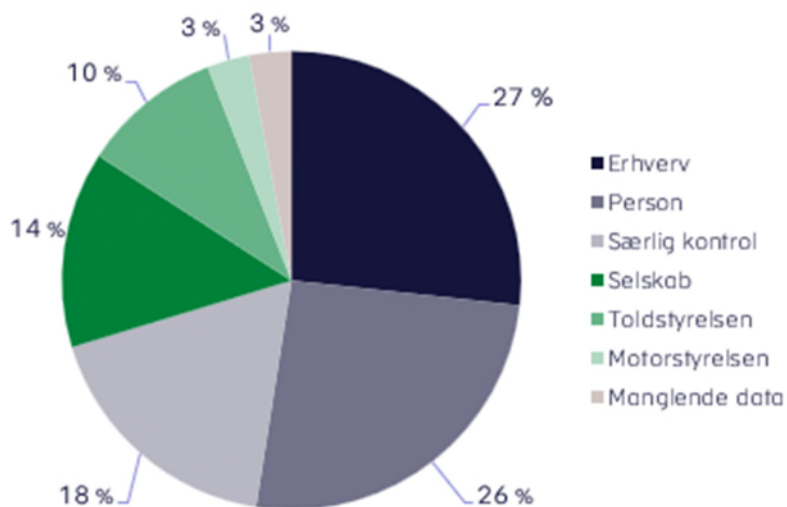
- Sager med forsætlig unddragelse op til 500.000 kr. kan afsluttes administrativt
- Forhøjelse af minimumsgrænsen for beregning af normalbøde i unddragelsessager (lempelse; virkning bagud)
  - 40.000 kr. i unddragelse i førstegangstilfælde
    - Samme grænse ved forsæt og grov uagtsomhed
- 5.000 kr. i bøde for førstegangsunddragelser 20.000 kr. - 40.000 kr. (lempelse; virkning bagud)
  - Samme bøde ved forsæt og grov uagtsomhed
- Afskaffelse af progressionsknækket på 60.000 kr. i unddragelsessager (skærpelse; virkning fremad)
  - Grov uagtsomhed: en gang unddragelsen
  - Forsæt: to gange unddragelsen

Hvor mange sager oversender vi til strafferetlig vurdering

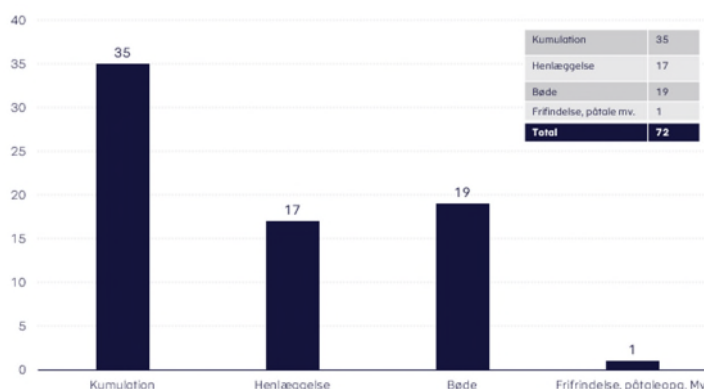
I perioden fra den 1. oktober 2023 – 31. marts 2024 er der i alt oversendt 3724 sager heraf 84 sager fra Motorstyrelsen.



I perioden fra den 1. april 2024 – 30. september 2024 er der i alt oversendt 4120 sager heraf 115 sager fra Motorstyrelsen.



Afsluttede sager 1. oktober 2023 til 30. september 2024  
Kontrol, Værdifastsættelse, Jura og Sagsbehandling



Rasmus Saaby spørger, om der er et tidsperspektiv i forhold til sagsbehandlingstiden på de oversendte sager til strafferetlig vurdering?

Der er fortsat 280 ubehandlede sager. Sagsbehandlingen startes 1. januar 2025, siger Janne Hviid.

**7. Nyt på det juridiske område**  
v/ kontorchef Anja Dahl og chefkonsulent Janne Hviid og Clark Henriksen

Lovændringer pr. 1. januar 2025 (lov nr. 1796 af 28. december 2023)

- Skærpelse af reglerne om fastsættelse af brændstofforbrug og CO<sub>2</sub>-udledning for biler med køreklar vægt over 2.585 kg.

- Både registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven.
- Afgiften for autocampere med køkken-, toilet-, og bade-faciliteter og sovepladser for mindst to personer fastsættes altid til minimumsafgiften på 45 %, hvis den tilladte totalvægt er 3 t eller højere.
- Offentliggørelse af afgiftsgrundlag: Den *opkrævede* afgift skal offentliggøres (ændres fra den betalte afgift).
- Registreringsafgiften skal angives senest samtidig med køretøjets registrering, og en selvanmelder kan ikke selv ændre angivelsen efter registreringen.

Diana Mønniche undrer sig over, at blot fordi Motorregistreret ikke fungerer og understøtter visning af den betalte registreringsafgift, så ændres lovgivningen. Det er ikke til gunst for branchen og retssikkerheden.

Det er en berettiget kritik, siger Clark Henriksen.

Det har ikke været muligt at understøtte funktionen om, at det er den betalte registreringsafgift, som vises, supplerer Anja Dahl. I har altid mulighed for at anmode om aktindsigt i køretøjet. Diana Mønniche mener, at det så var bedre at fjerne oplysningen i Motorregistreret.

#### SKM-meddelelse: SKM2024.516.MOTORST

- Ny praksis ifm. værdifastsættelse af:
  - nye chassiskøretøjer, der genopbygges med varekasse mv. hvor der nu skal betales registreringsafgift af værdien af opbygningen.
  - brugte chassiskøretøjer opbygget med varekasse mv., hvor der nu kan blive udbetalt eksportgodtgørelse af værdien af opbygningen, selv om der oprindeligt ikke er betalt registreringsafgift heraf.
  - brugte køretøjer, der ikke er omfattet af prismærkningsbekendtgørelsen (registreringsudgifter skal ikke fratrækkes).

Clark Henriksen nævner, at det vil være relativt få chassiskøretøjer, som er opbygget med varekasse, og som skal afgiftsberigtiges som nye, som vil blive berørt af, at der nu skal betales afgift af værdien af opbygningen. De fleste af de køretøjer er omfattet af reglen om max-afgift på 47.000 kr.

Flere brancheorganisationer er dog i dialog med departementet, så man kan komme tilbage til den tidligere kendte retspraksis. Det vil kræve en lovændring.

Brugerregistrering (ændret ved bekendtgørelserne nr. 741/2024 og 1087/2024)

- Ændrede regler om brugerregistrering pr. 1 juli 2024 (gennemgået på sidste MKU-møde).
- Ændrede regler igen pr. 15. oktober 2024 vedr. registrering af primær og sekundær bruger, registrering af arbejdstagere som brugere, og registrering af brugere for personer, der får stillet et værkstedskøretøj til rådighed.

Brugerbegrebet

Pr. 1. juli 2024 blev registreringsbekendtgørelsen ændret og reglerne om registrering af brugere præciseret.

- En bruger betegnes som enhver fysisk eller juridisk person, der er forskellig fra køretøjets ejer, og som har ret til at råde over køretøjet i mere end 30 dage.
- Ved bruger forstås den fysiske eller juridiske person, der har den fysiske råderet over køretøjet
- Ved juridisk råderet forstås den, der kan bestemme, hvem et køretøj skal udlejes, leases eller sælges til.
- Det fremgik endvidere, at den, der havde den fysiske råderet over køretøjet, skulle registreres som primær bruger.

Det gav en række tilbagemeldinger og udfordringer for branchen, hvorefter ministeren har foretaget nogle yderligere justeringer af bekendtgørelsen.

- Pr. 15. oktober 2024 er det blevet præciseret, at ansatte, der får et køretøj stillet til rådighed til arbejde, ikke skal registreres som bruger. Det er alene ansatte, der får stillet et køretøj til rådighed som fri bil, der skal registreres som bruger.
- Der skal ikke registreres bruger på køretøjer, der stilles til rådighed af et autoværksted i forbindelse med reparation.
- Der er ikke længere krav om, hvem der skal registreres som primær eller sekundær bruger – der er valgfrihed.

Sara Brinks oplever, at der ikke er sammenhæng på Skatteministeriet og Transportministeriets lovområde. Udfordringen er, at afgiften går på ejeren, og dagsgebyret er rettet mod brugeren, nævner Sara.

Finn Bjerremand opfordrer til, at branchen inddrages ved lignende tilfælde. Vi beklager også kommunikationen fra vores side, siger Anja Dahl.

Man kan også undre sig over, hvorfor sådan en udmelding lige kommer op til sommerferien, siger Rasmus Hjælmer.



### Udsøgningskriterier ved værdifastsættelse

- SKM-meddelelse

Ny SKM-meddelelse kommer om kort tid til kommentering. Det kommer blandt andet i kølvandet på den arbejdsgruppe, vi tidligere har haft med branchen. Udsøgningskriterierne skal indarbejdes i den juridiske vejledning og i vores øvrige vejledning til selvanmeldere.

### Leasingaftaler

Der er stadig et politisk ønske om at vide, hvem der kører i de leasede køretøjer.

### Vejafgifter

#### Status

Motorstyrelsen og Færdselsstyrelsen er i gang med CO<sub>2</sub>-indplaceringen af alle danske lastbiler. Dette er vigtigt, for at vi kan opkræve vognmændene korrekt. Udenlandske lastbiler indplaceres via EETS-udbydere.

Motorregistret opdateres med CO<sub>2</sub>-emissionsklasse ultimo november/primo december. Målet er, at alle lastbiler er indplaceret i uge 50.

Der udsendes orienteringsbrev med oplysning om indplacering umiddelbart efter indplacering i Motorregistret.

Der er en lille mængde, hvor vi ikke har haft oplysningerne, og der er lastbilerne blevet indplaceret i klasse 1. Har man kunnet dokumentere, at emissionsklassen er ændret, skulle man køre i synshallen og få det ændret.

Sund & Bælt har kontrolbeføjelserne.

Loven siger, at Motorstyrelsen har pligten med vurdering af afgiftspligt og afgiftsfritagelse.

Steen Rode-Møller spørger, om man skal ansøge om fritagelse for sin veteranlastbil, og hvad er sagsbehandlingstiden? Sagsbehandlingstiden på denne ansøgning er ultimo november 2024 oplyst til 30 dage.

Finn Bjerremand stiller spørgsmål til ansøgning om afgiftsfritagelse og nævner følgende eksempel.

En ejer og bruger af en veteranlastbil har den indregistreret, så den er fritaget for at betale vejbenyttelsesafgift (i fremtiden km-skat). Denne ejer skal køre med studenter i en periode – såkaldt eksamenskørsel.

Veteranlastbilen bliver fremstillet til syn, så den overholder reglerne for eksamenskørsel, og den holder dermed også op

	<p>med at være en veteranbil til kun veterankørsel – der skal betales km-skat.</p> <p>Efter perioden med eksamenskørslen er slut, synes og registreres veteranlastbilen igen om til en veteranlastbil med formålet veterankørsel.</p> <p>Så i stedet for at der igen på ny skal søges om fritagelse for betaling af km-skat, vil det være smart, hvis det bare følger køretøjet (i køretøjets dna – så at sige), når det ellers opfylder betingelserne rent godkendelses-/synsmæssigt.</p> <p><u>Overvågning af køretøj</u></p> <p>Der stilles spørgsmål til, om det er korrekt, at Motorstyrelsen anvender overvågning af køretøjer. Vi bruger det i kontrolsager, siger Claus Holm. Men han vil gerne følge op på den praksis, vi har i afgiftsfritagelsessagerne.</p>
<p><b>8. Indmeldte emner fra branchen</b></p>	<p><u>Bilsynsbranchen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Udtalelse fra branchen vedrørende de opgaver, der påtænkes at blive pålagt nummerpladeoperatører (behandlet under pkt. 4).</li> </ul> <p><u>Finans og Leasing</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Status på krav om registrering af brugere i forbindelse med ministeriets ændringer til ændring af registreringsbekendtgørelsen (behandlet under pkt. 7).</li> </ul> <p><u>DTL</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sovekabine i varebiler.</li> </ul> <p>Vi er i dialog med departementet, om det er noget, vi også skal indføre administrativt for varebiler (time-/hviletidsregler). Løst monteret må du godt have i varebilen, men ikke indrette med sovekabine.</p> <p>Følgébilerne fik mulighed for at indrette med sovekabine.</p>
<p><b>9. Eventuelt og tak for i dag</b> v/ styrelsesdirektør Jørgen Rasmussen</p>	<p>I relation til sagerne om de køretøjer, der falder af månedsangivelsen, har vi bedt Netcompany undersøge nærmere, hvad der sker i denne proces.</p> <p>Diana Mønniche oplever, at der er store rentetilskrivninger. Hvis de først er indbetalt, så er der ikke mulighed for efterangivelse. Vi lægger op til ny proces sammen med Skattestyrelsen, nævner Anja Dahl.</p>

Louise Krabbe Andersen  
Specialkonsulent  
Direkte telefon 72 38 34 27