

Mødereferat

Ledelsessekretariat

23. juni 2023

Referat fra møde i Motorkontaktudvalget den 6. juni 2023

Deltagelse

Eksterne deltagere

Advokatrådet, Artur Bugsgang

Autobranschen Danmark, Abid Khan

Bilsynsbranchen, Folke Roosewelt Pedersen

Dansk Bilbrancheråd, Rasmus Saaby Hansen

Dansk Bilforhandler Union, Jørgen Bomberg

Danske Advokater, Diana Mønniche

Danske Advokater, Kristine Holmgaard Eriksen

De Danske Bilimportører, Jonathan Schacht Halling Nielsen

DFIM, Sara Brinks Larsen

FSR, Anitta Fjordside

FSR, Lone Ravnholt Jensen

Motorcykel Forhandler Foreningen, John Tange

Motorcykel Importør Foreningen, Marck Lauritsen

Motorhistorisk Samråd, Johnny B. Rasmussen

Motorhistorisk Samråd, Steen Rode-Møller

SMV Danmark, Simone Poulsen

Interne deltagere

Styrelsesdirektør Jørgen Rasmussen, formand

Underdirektør Claus Holm

Fg. Underdirektør Marianne Tirsvad Tholstrup Hansen

Fg. Kontorchef Anja Dahl, Jura

Kontorchef Morten Fly, Forretning og Data

Kontorchef Lykke Guldbrandt, Direktionssekretariat

Specialkonsulent Clark Henriksen, Jura

Specialkonsulent Christina Hansen, Jura

Chefkonsulent Janne Hviid Rasmussen, Jura

Konsulent Lone Nørlev, Direktionssekretariatet

Specialkonsulent Louise Krabbe Andersen, Direktionssekretariatet, udvalgssekretær

Dagsorden til den 6. juni	
1. Velkomst og præsentation af dagsorden v/ direktør Jørgen Rasmussen	<p>Jørgen Rasmussen bød velkommen til årets første møde i Motorkontaktudvalget.</p> <p>Der blev budt særlig velkommen til nye medlemmer af Motorkontaktudvalget:</p> <ul style="list-style-type: none">• Sara Brinks Larsen, DFIM• Simone Poulsen, SMV Danmark• Jonathan Schacht Halling Nielsen, De Danske Bilimportører <p>Den 1. januar 2023 trådte en ny organisering i kraft i Motorstyrelsen, hvor b.la. vores driftsområde blev delt op i to med hver sin underdirektør. Fg. underdirektør Marianne Tirsvad Tholstrup Hansen blev budt velkommen.</p>

	<p>Derudover blev kontorchef Lykke Guldbrandt, Direktionssekretariatet og fg. kontorchef Anja Dahl, Jura, præsenteret.</p> <p>I januar 2023 blev der holdt et tværfagligt dialogmøde sammen med Færdselsstyrelsen, hvor mange af vores branchemedlemmer deltog.</p> <p>Normalvis afholdes der tre årlige møder i Motorkontaktudvalget, men fremover vil et af de tre møder erstattes med det tværfaglige møde sammen med Færdselsstyrelsen.</p> <p>Jørgen gennemgik dagens dagsorden.</p>
<p>2. Præsentation af nyt branchemedlem v/ De Danske Bilimportører (DBI), vicedirektør Jonathan Schacht Halling Nielsen</p>	<p>Jonathans rolle:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ny vicedirektør for DBI – erstatter til dels Gunni Mikkelsen, der var teknisk direktør. • Fokus på policyudvikling i dialog med foreningsbaglandet, samarbejde med myndigheder og understøttelse af politiske indsatser. • Fortsat Mads Rørvig, der offentligt tegner foreningen. Sammen står vi for den strategiske udvikling og drift af foreningen. <p>Jonathans baggrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jurist med mere end ti års erfaring fra Christiansborg – senest som særlig rådgiver for daværende økonomi- og indenrigsminister Simon Emil Ammitzbøll-Bille. • Kommer fra stilling som direktør for brancheforeningen Aktive Ejere, der repræsenterer kapital- og venturefonde. • Fortid som lokalpolitiker med særlig kærlighed til trafik, infrastruktur og byplanlægning. <p>Han glæder sig til samarbejdet med Motorstyrelsen og de andre deltagere, som er med til at tegne branchen.</p>
<p>3. Dialogrunde 2023 ved interessenter v/ direktør Jørgen Rasmussen</p>	<p>Vi sætter stor pris på dialogrunden hos jer medlemmer i Motorkontaktudvalget og afsætter gerne tid og ressourcer hertil.</p> <p>Vi får et indblik i branchen set fra jeres vinkel og værdsætter det spejl, som I holder op for os i</p>

	<p>forhold til, hvordan I oplever Motorstyrelsen og vores medarbejdere i sagsbehandlingen og i dialogen. Bagsiden heraf er selvfølgelig, hvis I på dialogmødet påpeger udfordringer for anden eller tredje gang, og de ikke er løst.</p> <p>Vi arbejder løbende på de emner og problematikker, som vi får med hjem.</p> <p>Vi håber, at I vil tage godt imod vores invitation til dialogmøder i 2023. Planlægningen er påbegyndt.</p>
<p>4. Interessentanalyse 2023 v/ direktør Jørgen Rasmussen</p>	<p>Hvert andet år foretages der en interessentmåling af styrelserne i Skatteforvaltningen.</p> <p>Vi sætter stor pris på jeres blik på os, så vi håber meget, at de, som har fået invitation til deltagelse i Motorstyrelsens interessentmåling, også vil prioritere at deltage.</p> <p>I interviewet med Advice vil I opleve, at det stort set er de samme spørgsmål, I vil blive præsenteret for som i 2021.</p> <p>Motorstyrelsens styrelsesspecifikke område vil handle om vejledning og kontrol.</p> <p>I rapporten fra Advice vil deltagerne optræde anonymt, ligeledes vil de fremkomne citater i rapporten ikke kunne henføres til den interviewede.</p> <p>Rapporten vil give os en indikation af, hvad vi gør godt, men også hvad vi fremadrettet skal have fokus på af forbedringer.</p>
<p>5. Overblik over håndtering af IT-udfordringer v/ direktør Jørgen Rasmussen og kontorchef Morten Fly</p>	<p>Samlet IT-udviklingsplan Roadmap 2023</p> <ul style="list-style-type: none"> • Motorstyrelsen er sammen med UFST ved at kortlægge den komplette portefølje af IT-udviklingsaktiviteter, der skal understøtte Motorstyrelsens arbejde, herunder også Motorregistret. • Motorstyrelsens Operationelle IT-Plan – fokus på datarettelser og fejlhåndtering <ul style="list-style-type: none"> • Indeholder et overblik over alle større IT-tilpasninger og udviklingsaktiviteter

- Motorstyrelsen i samarbejde med Skattestyrelsen, Udviklings- og Forenklingsstyrelsen samt leverandøren af Motorregistret
- Omfatter pt. primært vore datarettelsesprojekter samt releases til Motorregistret.

Datarettelser

- **Grønne omberegninger (efter lov 203)**
 - De sidste ca. 23.000 beregninger er svære – fejl med fejl
 - Det er analyseret fra IT-leverandøren – det har lange udsigter med en løsning i Motorregistret
 - Vi afsøger mulighederne for direkte afgørelser med den enkelte virksomhed – uden om Motorregistret.
- **Målenorm (NEDC2 og WLTP)**
- **Traktorer**
- **Brændstofforbrug (km/l)**
- **Partikeludledningstillæg**
- **Ordinære releases (4 gange årligt)**
 - På baggrund af ny lovgivning eller ændringer af eksisterende lovgivning, kan også være på baggrund af ønsker om ny funktionalitet eller ændringer af eksisterende funktionalitet.
- **Incident-releases (6 gange årligt)**
 - Mhp. fejlrettelser.

Jørgen informerede om, at Netcompany har vundet kontrakten om drift og videreudvikling af Motorregistret. Der ses ind i en transitionsfase, hvor krav til hastighed, handlekraft m.m. indgår. Vi skal have udformet spillereglerne.

Vi har fokus på kvalitetssikringen af vores leverancer samt på at rette op på gamle datafejl og mangler. Vores hovedvægt er på uafsluttede projekter, fx lov 203. Det er bestemt ikke af ond vilje, at vi ikke er nået i mål med omberegningerne som følge af lov 203. Vi er udfordret på kompleksiteten og vores system. Vi ser ind i en restpulje på

omkring 23.000. De omberegninger, der er tilbage, er desværre ramt af fejl med fejl.

Vi har på nuværende tidspunkt en pilotmodel kørende med en af de største leasingvirksomheder. Holder denne model, så vil vi overføre den til den resterende pulje, hvor det er muligt. Heri ligger b.l.a., at vi vil tage direkte kontakt – evt. besøge de virksomheder, der har flest uafsluttede sager i forhold til omberegningsprocessen.

Jørgen Bomberg nævnte målenormsbrevene, som Motorstyrelsen udsender i forhold til at ændre eller tilføje oplysninger om køretøjet i Motorregisteret. Det drejer sig om oplysninger om brændstofforbrug og CO₂-udledning.

Han refererede til, at han selv har modtaget 2 breve i den forbindelse. Hvis man vil klage over afgørelsen, har man den normale klagefrist. Han undrede sig dog over, at han skal klage over noget, som kan påvirke forhandleren/selvanmelderen, som har afgiftsberigtiget køretøjet.

De breve, der er udsendt på nuværende tidspunkt, vedrører kun datarettelser. Der vil komme særskilte forslag til forhandleren, når vi kommer dertil. Forhandleren vil altid kunne gøre indsigelse.

Jørgen Bomberg efterspurgte information til deres branchemedlemmer i den forbindelse. Motorstyrelsen vil udsende et kort notat om dette sammen med udsendelse af referatet, *Anja Dahl*.

Diana Mønniche påpegede, at det også er deres indtryk, at modtagerne ikke forstår brevene vedr. målenormer. Det ville have været bedre kommunikation, hvis der i brevet stod, hvilken konsekvens datarettelsen ville få. På nuværende tidspunkt er det ikke muligt for Motorstyrelsen at oplyse om konsekvensen i brevet.

Jørgen Rasmussen nævner, at Motorstyrelsen har været i tæt dialog med 4 brancheforeninger efter tilbagemelding på indholdet af den første udsendelse af målenormsbrevene.

	<p>Der er undring over, hvorfor hr. og fru Danmarks mening overhovedet har noget at sige vedrørende datarettelserne. Jura oplyste, at vi er forpligtiget til at høre køretøjets ejer, når vi ændrer køretøjets registreringsgrundlaget.</p>
<p>6. Driftsstatus v/ underdirektør Claus Holm</p>	<p>Motorstyrelsens største driftsopgave er værdifastsættelsesopgaverne.</p> <p>Som på de seneste 3 Motorkontaktudvalgsmøder blev der sat ord på den gennemsnitlige gennemløbstid på en sag, hvor køretøjerne værdifastsættes af Motorstyrelsen.</p> <p>Der er 2 vigtige pointer til dette punkt. Den ene er, at vi nu leverer gennemsnitligt hurtigere på alle følgende områder sammenlignet med januar 2022.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eksport – camper • Eksport – generelle køretøjer • Import – camper • Import – generelle køretøjer • Import – motorcykler • Veteran <p>På eksportområdet er den gennemsnitlige gennemløbstid også hurtigere end de data, der blev vist for november 2022.</p> <p>Den anden pointe er, at vi på eksportområdet er tæt på at være, hvor vi har ambitioner om at være. Nemlig en gennemsnitlig gennemløbstid på cirka 3 uger.</p> <p>Eksport</p> <p>Vi har forbedret gennemløbstiden på eksportområdet siden sidste møde i november 2022. Det betyder, at eksportvirksomhederne får udbetalt eksportgodtgørelsen hurtigere.</p> <p>Vi forventer at modtage omkring 28.000 anmodninger på eksport generelle køretøjer. Hvad kan det høje antal eksportanmodninger være udtryk for, spurgte Jørgen Rasmussen. Og er 28.000 et udtryk for et højt niveau?</p>

Diana Mønniche nævnte, at det måske er et efterslæb fra coronatiden.

Vi oplever samtidig, at de nye biler kan og bliver leveret og dermed kommer der et større flow for de brugte biler (eksport), *Abid Khan*.

Nogle af bilerne har et højt kilometertal, og derfor vælger man at eksportere dem, *Folke Roosewelt*. *Jørgen Bomberg* påpegede, at tilpasning af lager nok også har haft en indflydelse på det højere antal af eksporter.

Med de nuværende antal anmodninger om eksportgodtgørelse i maj, forventes der en samlet stigning i maj på ca. 9 pct. i forhold til 2022. For jan – maj forventes en stigning på ca. 17 pct. i forhold til 2022.

En stor stigning, som kommer ovenpå en i forvejen stor stigning på godt 20 pct. fra 2021 til 2022. Nogle enkelte måneder i 2022 oplevede vi endda stigninger på godt 30 pct.

Det stiller store krav til vores produktionsapparat, da der er tale om et gebyrfinansieret område. Vi har fokus på effektivisering af processen.

Vi er lykkedes med at nedbringe gennemløbstiden, og det fastholder vi.

Import

Antalsmæssigt fylder de væsentligt mindre i forhold til eksportdelen. Der tales om en mængde på cirka 7-8.000 køretøjer.

Der er en forholdsvis kort gennemløbstid på disse sager, hvilket er godt, da vi ved, at der er en ejer/bruger, som har brug for at få en nummerplade på sit køretøj så hurtig som muligt.

Der har været en fejl i Motorregistret, som har givet udfordringer for blandt andet registrering af veterankøretøjer og dermed længere gennemløbstid. Fejlen skulle være løst.

	<p>Folke Roosevelt stillede spørgsmål til ekspediti- onstiden på bindende svar. Motorstyrelsen har en intern sagsbehandlingsfrist på 90 dage. På nu- værende tidspunkt er den gennemsnitlige gennem- løbstid på 69 dage (ud fra et samlet antal sager på 666). Motorstyrelsens ambition er en markant la- vere gennemløbstid end den nuværende.</p>
<p>7. Vejlednings- og kontrolstrategi v/ underdirektør Claus Holm</p>	<p>Det er Motorstyrelsens opgave at sikre, at alle mo- torkøretøjer er registreret korrekt, og at værdifast- sættelse og afgiftsberegning sker på et ensartet og gennemsigtigt grundlag.</p> <p>Derudover er det vores opgave at sikre, at borgere og virksomheder betaler den afgift, de skal, hver- ken mere eller mindre.</p> <p>Vi har to grundlæggende værktøjer til den opgave, det er vejledning og kontrol.</p> <p>For at kunne anvende de to værktøjer bedst muligt til at løse opgaven, så har vi brug for viden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Faglig viden om afgiftsområdet • Viden om virksomhederne, der opererer på området • Viden om markedsudvikling • Viden om risici • Viden om effekt af en given vej- lednings- eller kontrolindsats. <p>Hvis vejledning er den bedste måde til at få bor- gere og virksomheder til at efterleve reglerne, så er det vejledning, vi skal levere. Vi arbejder med nyheder, kampagner, vejlednings- og informati- onsmøder.</p> <p>Hvis vi vurderer, at kontrol er det bedste værktøj i en given situation, er det dét, vi gør. Ofte ser vi dog, at det er en kombination af de to værktøjer, der virker.</p> <p>Motorstyrelsen skal have tilstrækkelig viden på tværs af hovedområder og virksomheder.</p> <p>Prioritering af vejlednings- og kontrolindsatser</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vejlednings- og kontrolindsatser priorite- res med et flerårigt sigte på baggrund af en samlet vurdering af risici, væsentlighed og effekt.

- Motorstyrelsen skal gennemføre og prioritere målrettede vejlednings- og kontrolindsatser med udgangspunkt i data og viden.

Automatiseret vejledning og kontrol

- Tilgængelige data om regelefterlevelse skal vurderes automatisk på baggrund af fastsatte kriterier og ved at anvende automatiserede løsninger.
- Proaktive kontroller skal indtænkes i digitale løsninger, og der vil være fokus på validering af de oplysninger, som indtastes i Motorregistret.

Claus illustrerede Motorstyrelsens vejlednings- og kontrolstrategi ud fra et aktuelt eksempel, som er blevet omtalt i JP Finans.

”Fifler med prisen – Visse brugte Tesla-biler undgår afgift”.

I artiklen står der, at en række selvanmeldere har hentet dyre brugte Teslaer til Danmark fra Tyskland uden at betale registreringsafgift ved at værdifastsætte bilerne betydeligt lavere end deres reelle pris. Ifølge JP Finans er der indberettet for lave nypriser.

Vi har i mange år vejledt om værdifastsættelse og om hvilke værdier, man skal anvende.

Bilbranchen, DI og KPMG citeres i artiklen med udtalelser om, at der kan være enkelte importører af brugte biler, der kan være i tvivl om reglerne på området, men ikke i det nævnte omfang.

Vejledningsværktøjet har virket på de selvanmeldere, som kan og gerne vil følge reglerne, og så har der været en gruppe selvanmeldere på området, hvor vejledning ikke har haft den ønskede effekt.

Derfor vil man se differentieret brug af værktøjer.

På sigt vil vi selvfølgelig gerne derhen, hvor det ikke systemmæssigt er muligt at indberette for lave værdier i Motorregistret. Det kunne være i

	<p>form af en spærring eller logisk kontrol, hvis man forsøgte at indberette for lav en værdi.</p> <p>Hvis vi stadig tager JP Finans' artikel for pålydende, har vi en række selvanmeldere, som ikke kender reglerne, og da der ikke er en automatisk kontrolfunktion i Motorregistret, så vil vi bruge kontrolværktøjet.</p> <p>Diana påpegede, at det er problematisk, at nye Teslaer ikke udløser registreringsafgift, men at de brugte Teslaer gør.</p> <p>Et digitalt kontrolsystem vil være at foretrække. Derudover ønskes der et bedre samarbejde mellem Motorstyrelsen og Skattestyrelsen, når det drejer sig om moms på køretøjerne.</p> <p>I branchen oplever man, at visse importører ikke afregner differencemomsen mellem tysk og dansk moms. Derudover er det ikke muligt at få Skattestyrelsen i tale hverken ved skriftlig eller telefonisk henvendelse. Samtidig er Motorstyrelsen gjort opmærksom herpå, <i>Jørgen Bomberg</i>.</p> <p>Det er Danmark, som har en særregel på dette momsområde, <i>Anitta Fjordside</i>.</p>
<p>8. Kontrol med motorcykler v/ underdirektør Claus Holm</p>	<p>På Motorkontaktudvalgsmødet i november 2022 orienterede vi om, at vi i samarbejde med branchen har aftalt rammer og dokumentationskrav for nedsættelse af mindstebeskatningspris på motorcykler. Der er desuden udarbejdet vejledning og standardskema, som skal bruges, når man søger om nedsættelse af mindstebeskatningsprisen.</p> <p>Motorstyrelsen har de seneste år skærpet kontrollen med afgiftsberigtigelse af motorcykler. Det betyder blandt andet, at færre importører får tilladelse til at betale afgift af en lavere pris end lovens mindstebeskatningspris. Hvis man får godkendt en nedsættelse af listepriisen, må den nedsatte pris kun bruges ved afgiftsberigtigelsen, hvis motorcyklen også sælges til denne pris. Sælges motorcyklen til en anden pris, fx en pris, der svarer til den nuværende mindstebeskatningspris, vil det være denne pris, man skal bruge til at fastsætte motorcyklens afgiftspligtige værdi.</p>

	<p>Claus oplyser, at vi på nuværende tidspunkt ikke har fået en eneste anmodning om nedsættelse af mindstebeskatningspris for 2023.</p> <p>Kontrollen imødeses, men det bliver samtidig nødvendigt for branchen at have muligheden for at anmode om nedsættelse af mindstebeskatningsprisen, <i>Marck Lauritsen</i>.</p>
<p>9. Værdifastsættelse v/ underdirektør Claus Holm</p>	<p>Claus indledte med, at punktet handler om den faglige del af værdifastsættelse og ikke den driftsmæssige del, som tidligere er omtalt.</p> <p>Emnet værdifastsættelse optager os alle sammen meget, og det gør det, fordi vi har en fælles interesse i, at køretøjerne bliver værdifastsat korrekt og ens med det i mente, at der som udgangspunkt er tale om et konkret og individuelt skøn af køretøjets værdi.</p> <p>Vi hører ofte fra jer på vegne af jeres medlemmer, at de ønsker at gøre det korrekt og ønsker at konkurrere på lige vilkår, uden at registreringsafgiften bliver et konkurrenceparameter.</p> <p>Det opleves, at Motorstyrelsen gennemfører mange reguleringer på under kr. 1.000.</p> <p>Hovedreglen burde være, at vi ikke laver så mange småreguleringer, medmindre der er tale om helt konkrete fejl, supplerede Claus.</p> <p><u>Overblik over sagsreguleringer på under kr. 1.000</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 2022: 60 sager ud af 7.500 sager • 2023: 64 sager ud af 4.500 sager (til maj) <p>En stor del af de 60 og 64 sager er tilbagebetalinger til selvanmelder.</p> <p>Retningslinjer for Motorstyrelsens ændring af en selvanmelders værdifastsættelse</p> <p>SKM2022.570.BR</p> <ul style="list-style-type: none"> • Myndigheder har hjemmel til at foretage en kontrol af selvanmelderes værdiansættelse, såfremt det sandsynliggøres, at den angivne værdi er forkert.

- Kræver ikke, at selvanmelderen har begået faktuelle fejl eller ikke har fulgt den praksis, der er sædvanlig for værdifastsættelse af brugte køretøjer.

SKM2022.32.BR

- Skattemyndighederne har hjemmel til at foretage en kontrol og herefter foretage en skønsmæssig ansættelse af værdien af det omhandlede køretøj i forbindelse med kontrollen, såfremt det sandsynliggøres, at den af selvanmelderen angivne værdi er forkert.
- Byretten fandt, at motorankenævnets skøn ikke var foretaget på et urigtigt grundlag og stadfæstede afgørelsen. Afgørelsen led ikke af begrundelsesmangel, der kunne føre til tilsidesættelse.

Nypriser Status

SKM2022.570.BR

- Den generelle standardpris for et køretøj af tilsvarende mærke og model vil være udtryk for den markedsdannende pris, medmindre det kan godtgøres, at en anden pris har været markedsdannende.
- *”Den omstændighed, at H1 ikke havde adgang til standardpriser.dk, kan ikke føre til en anden vurdering.”*

Udfordringer

- Hvad gør man som selvanmelder?
- Den officielle vejledende udsalgspris for et køretøj af tilsvarende mærke og model og med tilsvarende udstyr.
- Dokumentation af anden markedsdannende nypris
 - Udstyr i de tilsvarende biler, der er solgt.
 - Skal være solgt af forhandlere til private forbrugere.

Efter gennemgang af de nævnte afgørelser, blev der spurgt ind til, hvad der skal til for at dokumentere eller sandsynliggøre, at der er sket en fejl, *Diana Mønniche*.

Motorstyrelsen svarede, at der er tale om en konkret vurdering, men at det som udgangspunkt kræver dokumentation af salgspriser til uafhængige købere af tilsvarende køretøjer med tilsvarende udstyrsniveau.

Det er problematisk, at en selvanmelder kan opleve, at to identiske køretøjer bliver værdifastsat forskelligt fra Motorstyrelsens side, *Marck Lauritsen*.

Det er bestemt ikke en praksis, som tilstræbes fra Motorstyrelsens side.

Jørgen Bomberg er kritisk overfor den måde, som køretøjerne værdifastsættes på. Estimatic er god på handelsprisen, men ikke når det gælder nyprisen. Vi oplever meget varieret vejledning fra sagsbehandler til sagsbehandler. En sagsbehandler siger fx, at man må bruge egne annoncer, og andre sagsbehandlere siger, at man ikke må. Der mangler høj faglighed ved jeres sagsbehandlere.

Vi ønsker mere ensartet sagsbehandling og har efterspurgt en temadag, hvor en række udvalgte forhandlere og sagsbehandlere sætter sig sammen for at værdifastsætte en række udvalgte køretøjer.

Motorstyrelsen vil kigge nærmere på sådan en temadag efter sommerferien. Formålet med temadagen kan også være at få afklaret, om det er det samme billede, som vi ser ind i, *Claus Holm*.

NYPRISER

Budskabet fra os er grundlæggende det samme. Vi må nok sige, at vi er enige om at være uenige.

Nypris er den markedsdannende nypris, der som udgangspunkt kan fastsættes til den officielle vejledende udsalgspris. Motorstyrelsen anvender den generelle standardpris på mærke og model fra standardpriser.dk til at fastsætte den markedsdannende nypris. Selvanmelderne har ikke adgang til standardpriser.dk. Selv om byretten i SKM2022.570.BR fastslog, at Motorstyrelsen kan anvende priser fra standardpriser.dk, selv om selvanmelderne ikke har adgang dertil, er vi meget bevidste om, at det giver udfordringer for selvanmelderne. Hvis man skal fravige den generelle

	<p>standardpris eller officielle vejledende udsalgspris, skal man kunne dokumentere, hvad den markedsdannede nypris er, men det er svært at dokumentere i praksis.</p> <p>Det er underligt, at Motorstyrelsen har en praksis, hvor man anvender standardpriser.dk, <i>Jørgen Bomberg</i>.</p> <p>Det vil være at foretrække, at Motorstyrelsen er åben i kommunikationen i forhold til, at standardpriser.dk anvendes. Meld det gerne ud til samtlige selvanmeldere for at tydeliggøre retningslinjerne og skabe klare rammer, det er dét, branchen efterspørger.</p> <p>Vi oplever, at Motorstyrelsen fx laver kontroller for 2016, hvor nuværende praksis lægges ned over sagerne.</p> <p>Vi vejleder generelt selvanmelderne om, at den officielle vejledende udsalgspris skal bruges som nypris, og vi er også i gang med at få opdateret teksterne i selvanmelderuniverset, så dette fremgår mere klart, <i>Clark Henriksen</i></p> <p>Endvidere påpeges det, at flere udbydere nævner, at de er godkendt af Motorstyrelsen, <i>Diana Møn- niche</i>.</p> <p>Man skal have samme vejledning hele vejen rundt, lige meget hvor man møder os, <i>Claus Holm</i>.</p> <p>Hvis nogen i Motorstyrelsen siger, at køretøjerne skal fastsættes efter den faktiske nypris, er det ikke korrekt. Det er selvfølgelig ikke i orden, at nogen får forskellige udmeldinger fra medarbejdere i Motorstyrelsen. Hvis vores kommunikation ikke har været tydelig nok, er det beklageligt, men vores interne instrukser er helt klare, og her fremgår det, at den faktiske nypris ikke skal bruges, <i>Clark Henriksen</i>.</p>
<p>10. Nyt fra Jura</p>	<p>Nyt fra Jura</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trappemodel • Indhentelse af oplysninger fra private • 2 styresignaler vedr. eksport på vej

- Tidspunkt for værdifastsættelse
- Frist for udførsel

Trappemodel

- 3 afgørelser fra Landsskatteretten
- Landsskatteretten finder ikke, at sikkerhedens størrelse kan fastsættes alene ud fra trappemodellen, men skal fastsættes ud fra en samlet konkret vurdering af:
 - Virksomhedens årlige eller forventede årlige afgiftstilsvær
 - Forretningsomfang
 - Betalingshistorik
 - Øvrige risikofaktorer, hvor der kan tages udgangspunkt i Motorstyrelsens trappemodel.
- Motorstyrelsen er ved at lave den årlige vurdering af sikkerhedsstillelse, hvor virksomhedernes sikkerhedsstillelse bliver vurderet på baggrund af konkrete vurderinger.

Det er et stort arbejde, da der netop er tale om konkrete og individuelle vurderinger. Der er tale om ca. 1.000 virksomheder, *Janne Hviid*.

Samtidig er vi ved at kigge ind i, om vi skal genoptage nogle gamle sager.

Kommer der et nyt styresignal med nye intervaller, *Diana Mønniche*.

Der er ikke et styresignal på vej, *Anja Dahl*.

Indhentelse af oplysninger fra private

- I henhold til registreringsafgiftslovens § 25 er der hjemmel til at indhente oplysninger hos en køber, sælger eller leverandør af køretøjer til brug ved beregning af afgiften.
- Der er således hjemmel til at indhente oplysninger hos private købere af køretøjer.

Spørgsmålet er stillet af Danske Advokater. Kan det passe, at man i forbindelse med kontrol af brugte køretøjer indhenter oplysninger ved

private? Det skaber uro i virksomhederne, når man indhenter oplysninger ved private. Hvad er hjemmelsgrundlaget, det er ikke paragraf 25. Paragraf 25 kan bruges ved afgiftsberegningen af nye biler, men kan ikke bruges ved brugte køretøjer. Vi oplever, at I indkalder faktura ved forhandler og køber på samme tidspunkt, *Diana Mønniche*.

Jørgen Bomberg, det I gør ved mindsettet ved forbrugeren er, at den forhandler, som man har købt bilen ved, er en ”svindler”. Overvej, hvilke effekter det har ved forhandleren. Vi vil gerne bidrage til, at det ikke sker, og hvis det er et af vores medlemmer, skal selvanmelderen ikke være medlem hos DBFU.

Hvor stor en andel udgør problemet i de sager, som I indkalder til kontrol, spørger *Jørgen Bomberg*. *Anja Dahl* kender ikke antallet, men vi ved, at vi har udfordringer på dette område.

Vi går gerne en runde mere i forhold til hjemlen til at rette henvendelse til private, *Anja Dahl*.

I hvor stort omfang, kontakter Motorstyrelsen private i denne forbindelse, *Lone Ravnholdt*.

Motorstyrelsen kontakter private i nogle helt specielle kontrolsager.

2 styresignaler på vej

Frist for udførsel

Ændring af praksis

- Østre Landsrets dom af 8. juli 2022.
- Ændring af praksis, så der ikke længere er en frist for udførsel af køretøjer anmeldt til eksport.

Genoptagelse

- Mulighed for genoptagelse af sager, hvor Motorstyrelsen har
 - genopkrævet eksportgodtgørelse, alene fordi køretøjet ikke var udført inden den 15. i måneden, efter køretøjet var angivet til eksport på en selvanmelders månedsangivelse
 - givet afslag på eksportgodtgørelse, alene fordi køretøjet ikke var

	<p>udført inden for 3 måneder fra anmeldelsesdatoen.</p> <p>Se også Motorstyrelsens nyhedsbrev af 2. november 2022.</p> <p>Udkast til styresignalet kan ses på Skatteforvaltningens høringsportal.</p> <p>Tidspunkt for værdifastsættelse</p> <p>Ændring af praksis</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2 afgørelser fra Motorankenævnet af henholdsvis 8. september 2021 og 6. oktober 2021. • Ændring af praksis for tidspunktet for ud søgning af annoncemateriale til brug for værdifastsættelse af køretøjer anmeldt til eksport. <p>Genoptagelse</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mulighed for genoptagelse af sager, hvor det kan sandsynliggøres, at ud søgning af annoncemateriale på anmeldelsestidspunktet fremfor udførselstidspunktet ville føre til en ændring af køretøjets almindelige pris og dermed en ændring af størrelsen af eksportgodtgørelsen. <p>Se også Motorstyrelsens nyhedsbrev af 22. december 2021.</p> <p>Udkast til styresignalet kan ses på Skatteforvaltningens høringsportal.</p>
<p>11. Indmeldte emner fra branchen v/ direktør Jørgen Rasmussen</p>	<p>Bilsynsbranchen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Når DMR er nede, er der et stort ønske fra synsbranchen om, at der forefindes en opdateret "DMR-nødsynsrapport", til senere indtastning i DMR. • En mulighed for på enkel vis at kunne gemme en fil fra DMR, der i kronologisk orden registrerer alle data, der er indtastet, inden man afslutter DMR-ekspeditionen, kunne også have stor værdi, både mhp. dokumentation, fejlfinding og genindtastning i tilfælde af systemsvigt.

Det er vigtigt, at man kan få mulighed for at udskrive indtastede data i Motorregistret. Kan Motorstyrelsen gå i dialog med Færdselsstyrelsen om en manuel blanket, *Folke Roosevelt*?

Jørgen Rasmussen oplyste, at vi er ved at rydde op i felterne i Motorregistret. Det gør vi ud fra, hvilke felter, vi har vurderet, er nødvendige for vores arbejde.

Danske Advokater

- Hjemmel til indhentelse af fakturaer og slutsedler hos privatpersoner i forbindelse med køb af brugte køretøjer.
Behandlet under pkt. 10 Nyt fra Jura
- Beregning af sikkerhedsstillelsens størrelse ved registrering for registreringsafgift efter Landsskatterettens afgørelse om fastsættelse af sikkerhedsstillelse.
Behandlet under pkt. 10 Nyt fra Jura
- Arbejdsprocessen i forbindelse med registrering for registreringsafgift, herunder udveksling af oplysninger mellem Motorstyrelsen og Skattestyrelsen.

Der er afholdt møde med Skattestyrelsen sammen med repræsentanter fra Danske Advokater. Opgaven ligger ved Skattestyrelsen, men vi bringer gerne udfordringen videre i det interne forum med Skattestyrelsen og opfordrer til, at Danske Advokater gør, hvad de kan. Diana Mønniche oplever, at samarbejdet med Motorstyrelsens leasingenhed fungerer, men det er ikke optimalt med 6 måneders sagsbehandlingstid ved Skattestyrelsen.

SKAD

Vil gerne have en plan om korrekt registrering af tekniske køretøjsdata og ændringer af køretøjer samt adgang til disse tekniske informationer i DMR.

- Hvordan kan man uploade dokumenter til DMR?
- Hvordan kan en køber, uden at kende ejeren, undersøge om et køretøj er lovligt via DMR?
- Hvordan går det generelt med DMR-arbejdet omkring problemløsning, at der fortsat indtastes forkerte / mangelfulde data i DMR ved nyregistrering?
- Er der mulighed for at kunne hente dokumenter af teknisk art, f.eks. TÜV-dokumenter og testrapporter på køretøjer i DMR?

Vi har sammen med Færdselsstyrelsen påbegyndt et arbejde med at se ind i felterne i Motorregistret samt en revision af, hvad der indberettes. Vi har på nuværende tidspunkt ikke en tidshorison herfor og dermed heller ikke for en justering af Motorregistret.

Det er ikke muligt at uploade dokumenter med køretøjstekniske data til Motorregistret, og der er heller ikke planer herfor på nuværende tidspunkt. Det vil i givet fald være en løsning, der skal laves på foranledning af eller i samarbejde med Færdselsstyrelsen, således at oplysningernes anvendelsesformål mv. er fastlagt inden ibrugtagning.

Det er ikke på nuværende tidspunkt muligt at prioritere denne opgave, grundet andre prioriteter.

Den offentlige adgang til visse oplysninger i Motorregistret er begrænset. Vi viser fx ikke længere alle blokeringsårsager, periodiske afgifter, tilladelser og dispensationer på køretøjer, fordi det i visse tilfælde kan afsløre personlige og/eller skattemæssige forhold om køretøjets ejer eller bruger.

Dansk Bilforhandler Union

- Administration af fristoverskridelser forårsaget af DMR-nedbrud eller lign.

Der er tidligere (november 2022) sendt en opdateret procedurevejledning til alle selvanmeldere. Under punkt 18 fremgår det, hvordan der tages kontakt til Motorstyrelsen ved evt. systemudfald i

	<p>forbindelse med registrering af køretøjer, og hvordan man retter henvendelse omkring manuelle rettelser eller behov for ændringer på køretøjsniveau for leasingkøretøjer.</p> <p>Med henvisning til punkt 18 i procedurevejledningen skal der ved henvendelse om manuelle rettelser, typisk ved udfald eller fejl i Motorregisteret, anmodes om en rettelse via TastSelv Erhverv med dokumentation for den aktuelle rettelse / hændelse.</p> <p>Dokumentation kan være et skærmprent fra Motorregistret, som viser en fejl i registreringsflowet, eller tilsvarende dokumentation for den handling, som ikke kan gennemføres eller fejler i forhold til korrekt beregnet registreringsafgift, eller i det aktuelle tilfælde, mulighed for afmelding af køretøjet.</p>
<p>12. Eventuelt og tak for i dag v/ direktør Jørgen Rasmussen</p>	<p>På mødet blev der givet udtryk for, at deltagerne helst vil have, at Motorkontaktudvalgsmøderne afholdes fysisk frem for virtuelt.</p> <p>Flere deltagere tilkendegiver, at det er svært at komme i kontakt med Færdselsstyrelsen, og at de ønsker et lignende forum med Færdselsstyrelsen. Jørgen vil tage en dialog med Færdselsstyrelsens direktør, Stefan Søsted, i forhold til deres prioritering af deltagelse i vores Motorkontaktudvalgsmøder.</p> <p>Jørgen nævner, at Motorstyrelsens skal have ny hjemmeside fra juni 2023. Vi samler indhold fra nuværende motorst.dk og skat.dk</p> <ul style="list-style-type: none"> • Motorindhold på skat.dk Borger og Erhverv flytter til adressen motorst.dk • Motorindhold under Nyt på skat.dk flytter til motorst.dk • Opsætning af indhold fra skat.dk bliver i første omgang stort set som i dag • Den juridiske vejledning, styresignaler, domme o.lign. bliver på skat.dk • Vi er stadig i gang med at bygge siden

	<ul style="list-style-type: none">• Vi forventer at gå i luften med den nye hjemmeside den 14. juni• Der bliver lavet redirects på skat.dk til motorst.dk• Vær opmærksom på, om I nogle steder bruger links til skat.dk, som skal ændres• Der vil formentlig være nogle huller hist og her i starten <p>Vi vil meget gerne, at I melder tilbage til os, hvis der er ting, vi har overset, eller I har forslag.</p> <p>Dato for årets sidste møde i Motorkontaktudvalget meldes ud, så snart den er fastlagt.</p>
--	---

Louise Krabbe Andersen