



7. oktober 2025
J.nr. 2025 - 6143

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 516 af 10. september 2025 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Frederik Bloch Münster (KF).

Ane Halsboe-Jørgensen

/ Didde Riggelsen

Spørgsmål

Finder ministeren det rimeligt, at Motorstyrelsen i dag har flere ansatte til at administrere og kontrollere registreringsafgiften, selvom statens indtægter fra afgiften er faldet markant siden 2020? Samtidig viser en analyse, som Skatteministeriet selv har henvist til, at bilbranchen hvert år bruger omkring 300 mio. kr. alene på at indberette og beregne registreringsafgiften - penge, der i stedet kunne have sænket prisen på danskernes biler. Vil ministeren forklare, hvordan en sådan ordning kan forsvares i lyset af regeringens mål om at reducere administrative byrder og lavere regninger til danskerne?

Svar

Reglerne mv. på motorområdet er overordnet indrettet, så det er aktiviteterne på bilmarkedet, der afgør omfanget af Motorstyrelsens administrative opgaver ift. beregning af afgiftsgrundlaget. Desuden er der en række politisk fastlagte mål, som har indflydelse på kontrolområdet og dermed antallet af ansatte i Motorstyrelsen. Det er således ikke afgiftsniveauet, der afgør omfanget af Motorstyrelsens administrative opgaver.

Registreringsafgiften blev med *Aftale om grøn omstilling af vejtransporten* mellem den daværende regering (S), RV, SF og EL fra december 2020 omlagt. Omlægningen indebar bl.a. lavere registreringsafgift for nulemissionsbiler, hvor indfasningsprocenten blev sænket til 40 pct. for perioden 2021-2025, hvorefter den gradvist øges med henblik på at nå 100 pct. i 2035. Aftalen implementerede desuden også et særligt bundfradrag for bl.a. nulemissionsbiler, som med FL24 blev forhøjet i 2024 og 2025, og som aftrappes frem mod 2030.

Der er de seneste år ikke sket en væsentlig ændring i antallet af nye køretøjer, der indregistreres, men en stadig større andel af bilparken er elbiler. Samtidig er der sket en stigning i importen af brugte elbiler og eksporten af brugte konventionelle biler, ligesom der er sket en stigning i antallet af leasingbiler.

Der forventes ikke umiddelbart et fald i handlen med biler de kommende år. Dermed er der heller ikke umiddelbart grundlag for at tilpasse antallet af ansatte i Motorstyrelsen på baggrund af bilparkens størrelse.

I forhold til kontrol og værdifastsættelse blev det i april 2019 af den daværende regering (V, LA og K), S, DF, EL, ALT, RV og SF besluttet at afskaffe selvanmelderordningen på eksportområdet med *Aftale om styrket regelefterlevelse på motorområdet*, idet der var konstateret problemer med området. Motorstyrelsen har siden varetaget opgaven med at værdifastsætte køretøjer, der skal eksporteres, samt sagsbehandle ansøgninger om godtgørelse af registreringsafgift. Det bemærkes, at eksportopgaven er gebyrfinansieret. Ligeledes blev der med *Aftale om styrkelse af motorområdet* mellem den daværende regering (S), V, DF, RV, SF, EL, K, ALT, NB og ALT fra juni 2020 fastlagt et politisk mål om, at Motorstyrelsen skal have et kontroltryk på 15 pct. af selvanmeldte brugte importerede køretøjer.

Endelig bemærkes, at der for import af nye biler og brugtbilsområdet (eksport og import) eksisterer en selvanmelderordningen. Ordningen blev indført i hhv. 1971 og 2008 for at smidiggøre og lette de administrative omkostninger og afkorte sagsbehandlingstiderne for

erhvervslivet. Bilbranchen mv. varetager som følge heraf en række administrative opgaver som følge af registreringsafgiften. Ifølge DI anvender bilbranchen årligt ressourcer svarende til omkring 300 mio. kr. på administration relateret til registreringsafgiften.

Skatteministeriet følger dog løbende udviklingen på motorområdet med henblik på at tilpasse antallet af ressourcer til de nødvendige opgaver og vil samtidig i dialog med branchen se på, om der er mulighed for at mindske virksomhedernes administrative byrder relateret til motorområdet. Dette skal også ses i sammenhæng med det statslige arbejdsprogram.