



Eksportgodtgørelse for køretøjer

En evaluering af eksportgodtgørelsesordningen for køretøjer, der eksporteres til udlandet.



Skatteministeriet

Evaluering af eksportgodtgørelsesordningen for køretøjer

Der er omkring 4,5 mio. aktive registrerede køretøjer i Danmark. Motorområdet er karakteriseret ved et højt afgiftsniveau, som tilvejebringer et stabilt provenu på ca. 50 mia. kr. årligt, hvoraf registreringsafgiften udgør omkring 20 mia. kr. Det er Skatteforvaltningens opgave at understøtte, at køretøjer registreres korrekt, og at værdifastsættelse og afgiftsberegning af køretøjer sker på et ensartet og gennemskueligt grundlag.

Motorområdet har i de seneste år gennemgået en markant udvikling. Der er fx sket en stor stigning i antallet af leasingkøretøjer og leasingselskaber, og selskaberne udbyder løbende nye leasingformer. Samtidig er der komplicerede opgaver på området, der har betydning for en korrekt skattebetaling, herunder i forbindelse med værdifastsættelse af køretøjer, som har skattemæssig betydning både ved import og eksport af køretøjer. Endvidere kan det høje afgiftsniveau på motorområdet tilskynde nogle aktører i branchen til snyd.

For at styrke håndteringen af udfordringerne på motorområdet blev Motorstyrelsen etableret pr. 1. juli 2018. Den nye styrelse skal bl.a. sikre et stærkere fagligt fokus på motorområdet, og at kontrollen på området er tilstrækkelig robust. Det gælder både på leasingområdet og ved import og eksport af køretøjer.

På eksportområdet er der særskilt – trods flere administrative og lovgivningsmæssige initiativer i de senere år – konstateret en række udfordringer med ordningen for refusion af registreringsafgift ved udførsel af køretøjer til udlandet – også kaldet eksportgodtgørelsesordningen.

Skatteministeren igangsatte på den baggrund en række initiativer, som har til formål at styrke kontrollen med eksportgodtgørelse her og nu. Samtidig igangsatte skatteministeren en evaluering af hele eksportgodtgørelsesordningen med henblik på at afdække udfordringer på området og skabe et bedre grundlag for eventuelle ændringer af ordningen.

Nærværende evaluering indeholder først en afdækning af baggrunden for den nuværende eksportgodtgørelsesordning og en beskrivelse af processen for udbetaling af refusion af registreringsafgift ved eksport af køretøjer. Herefter følger en beskrivelse af udviklingen i antal eksporterede køretøjer med tilhørende eksportgodtgørelse samt de løbende tiltag, der har været gennemført på området. Endeligt afdækkes regelefterlevelsen ved brugen af eksportgodtgørelsesordningen samt effekten af den kontrol, som Motorstyrelsen gennemfører på området.

Evalueringen er udarbejdet i tæt samarbejde med Motorstyrelsen og området for Data og Analyse i Udviklings- og Forenklingsstyrelsen.

Baggrund for eksportgodtgørelsesordningen

Såfremt et køretøj eksporteres til udlandet, kan der anmodes om refusion af en del af den oprindeligt betalte registreringsafgift for køretøjet (eksportgodtgørelsesordningen), jf. boks 1.

Boks 1. Regler for eksportgodtgørelse

Som følge af lov nr. 342 af 27. maj 2002 kan der anmodes om godtgørelse for en del af den tidligere betalte registreringsafgift, når et køretøj eksporteres til udlandet.

Eksportgodtgørelsesbeløbet fastsættes som den registreringsafgift, der skulle betales, hvis det samme køretøj blev indført fra udlandet. I godtgørelsesbeløbet fratrækkes 15 pct., dog mindst 8.500 kr. for personbiler. Afgiftsgodtgørelsen kan ikke overstige den afgift, der oprindeligt er betalt, fratrukket 15 pct. De 15 pct. antages at svare til den normale forhandlerleverance ved salg af brugte køretøjer. Der bliver således ikke godtgjort registreringsafgift for den forhandleravance, der ville være indeholdt i salgsprisen, hvis køretøjet blev solgt i Danmark.

Registreringsafgiften på køretøjet – og dermed eksportgodtgørelsesbeløbet – beregnes på baggrund af værdien af køretøjet. Det følger af reglerne om værdifastsættelse af brugte køretøjer, samt at værdien af køretøjet fastsættes som prisen for et tilsvarende brugt køretøj eller for et sammenligneligt køretøj i normalt vedligeholdt stand.

Privatpersoner skal anmode Motorstyrelsen om at foretage en værdifastsættelse af et køretøj til eksport, mens virksomheder, der er registreret som selvanmeldere hos Motorstyrelsen, selv kan angive værdien af et køretøj i Køretøjsregistret (DMR) med henblik på godtgørelse. Det er en betingelse for registrering som selvanmelder, at virksomheden ikke har gæld til staten, ikke er under rekonstruktionsbehandling, konkurs eller likvidation, at virksomheden stiller en sikkerhed på mindst 500.000 kr. og er registreret i et EU/EØS-land.

Ved anmodning om eksportgodtgørelse skal der afleveres en synsrapport om køretøjets stand, hvis køretøjet er registreret for mere end 10 år siden. Synsrapporten indgår i værdiansættelsen af køretøjet. For køretøjer under 10 år har Motorstyrelsen mulighed for at kræve synsrapporter for alle køretøjer. Der er i lovbemærkningerne lagt op til, at der samlet set foretages syn af en tredjedel af alle køretøjer, der eksporteres. Syn af køretøjet foretages af synshallerne, som Færdselsstyrelsen fører tilsyn med. I tilfælde hvor Motorstyrelsen ønsker selv at besigtige køretøjerne, udføres denne kontrol sammen med synshallerne.

Kilde: Skatteministeriet.

Muligheden for at få refunderet en del af registreringsafgiften ved eksport blev indført ved lov i 2002 med henblik på at undgå dobbeltbeskatning ved eksport af brugte køretøjer.

Ved ordningens indførsel i 2002 skulle alle brugte køretøjer til eksport, hvor der blev anmodet om godtgørelse, værdifastsættes af det tidligere SKAT. På baggrund af bl.a. en stor stigning i antallet af anmodninger om eksportgodtgørelse blev der i 2006 indført en forsøgsordning, hvor virksomheder fik mulighed for at selv at angive værdien af brugte køretøjer til eksport og dermed også størrelsen af godtgørelsen af afgiften. Herefter blev forsøgsordningen med lov nr. 265 af 23. april 2008 gjort permanent i form af den selvanmelderordning, der er i dag. Før 2008 var det kun muligt for bilforhandlere at selvanmelde nye køretøjer i forbindelse med import.

Selvanmelderordningen ved eksport af brugte køretøjer blev vedtaget af et enigt Folketing – blandt andet ud fra et hensyn om at lempe administrative byrder for erhvervslivet og det daværende SKAT. Selvanmelderordningen indebærer imidlertid en vis risiko for fejl på området, hvilket også blev anerkendt allerede ved ordningens udvi-

delse. I forbindelse med vedtagelsen af lov nr. 265 af 23. april 2008 blev følgende bemærket i besvarelse af spørgsmål 9: *"Kravet om et depositum på 200.000 kr. er et blandt flere incitament for den registrerede virksomhed til at administrere ordningen loyalt. Men det kan naturligvis ikke holde statskassen skadesløs, hvis nogen vil snyde i stor stil"*.

Da det efter lovændringen i 2008 blev konstateret, at køretøjer ældre end 10 år blev forsøgt eksporteret, selvom de ikke var i registreringsklar stand, blev der med lov nr. 1338 af 19. december 2008 indført krav om obligatoriske syn af køretøjer over 10 år før udbetaling af eksportgodtgørelse. Herudover blev der lagt op til, at en betydelig andel af køretøjerne under 10 år skulle udtages til syn. Samlet set blev der lagt op til, at der foretages syn af en tredjedel af alle køretøjer, der eksporteres. Det obligatoriske syn af køretøjer over 10 år samt syn af en betydelig andel af køretøjer under 10 år blev indført for at imødegå udfordringerne.

I forbindelse med lovændringen i december 2008 blev Folketinget gjort opmærksom på, at der var udfordringer med selvmelderordningen. Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår således, at *"der eksporteres årligt omkring 60.000 køretøjer og udbetales omkring 1 mia. kr. i godtgørelse"*. Det fremgår samtidig, at *"en stikprøvekontrol har vist, at 15-20 pct. af de køretøjer, der var søgt godtgørelse for, ikke opfylder kravene til udbetaling af godtgørelse"*. Desuden bemærkes det, at der er *"eksempler på, at køretøjer er værdiansat for højt i ansøgningen om godtgørelse"*.

1. Processen for udbetaling af eksportgodtgørelse

Anmodninger om godtgørelse af registreringsafgiften på køretøjer, der eksporteres til udlandet, behandles af Motorstyrelsen. Motorstyrelsen har ansvaret for den samlede proces for eksportgodtgørelse. Sagsbehandlingen af den enkelte anmodning understøttes undervejs af både Færdselsstyrelsens synshaller og Skattestyrelsen.

Når virksomheder og privatpersoner anmoder om eksportgodtgørelse for et køretøj, er der i alt fem forskellige trin, som køretøjet skal igennem, *jf. figur 1*.



Kilde: Skatteministeriet.

1. Syn

Det følger af lovgivningen (registreringsafgiftsloven), at et køretøj, der er over 10 år gammelt, skal synes (udvidet registreringssyn) med henblik på at vurdere, om køretøjet er i *registreringsklar stand*, *jf. boks 2*. Der findes en automatisk blokering i Køretøjsregistret (DMR) for disse køretøjer, der skal sikre, at køretøjerne gennemgår et syn, før der kan udbetales eksportgodtgørelse. Derudover har Motorstyrelsen mulighed for at indkalde køretøjer til syn, der er under 10 år gamle. I praksis indkaldes op til en tredjedel af køretøjerne under 10 år til syn. I 2017 blev alle køretøjer under 10 år indkaldt til syn i en periode på ca. tre måneder med henblik på at gennemføre syn af ca. en tredjedel af disse for hele året. Efter den hidtidige praksis er der således foretaget syn af mere end en tredjedel af alle køretøjer, der eksporteres. Registreringssynet gennemføres i en af Færdselsstyrelsens godkendte synshaller.

Boks 2. Vurdering af et køretøjs "registreringsklare stand"

Efter registreringsafgiftsloven § 7 b, stk. 4, nr. 4, kan der ikke godtgøres afgift for køretøjer, der ikke er i registreringsklar stand. Det følger af bekendtgørelse om godkendelse og syn af køretøjer, at det ved synsvirksomhedens undersøgelse af køretøjet kontrolleres, om køretøjet er i forskriftsmæssig stand og opfylder lovgivningens krav. Undersøgelsens formål er især kontrol af de dele af køretøjer, der har væsentlig betydning for færdselssikkerheden og miljøet. Et køretøj, der ikke tidligere har været registreret i Danmark, skal på tilsvarende måde synes og godkendes, inden køretøjet kan registreres.

Det skal fremgå af synsrapporten, at køretøjet er i registreringsklar stand (godkendt ved syn), hvilket er med til at sikre, at udbetalingen af eksportgodtgørelse sker på et korrekt grundlag.

Kilde: Skatteministeriet.

2. Værdifastsættelse

Herefter skal køretøjet *værdifastsættes*. Det kan ske ved, at virksomheder, der er godkendt til at anvende selvanmelderordningen med henblik på eksport, selv værdifastsætter køretøjet. 65 pct. af alle køretøjer, der eksporteres, værdifastsættes ved brug af selvanmelderordningen. Herefter udløses eksportgodtgørelsesanmodningen automatisk i Køretøjsregistret (DMR), der ligeledes automatisk beregner godtgørelsen. Alternativt kan privatpersoner og virksomheder, der ikke er godkendt til selvanmelderordningen, anmode Motorstyrelsen om at få foretaget en værdifastsættelse. 35 pct. af alle køretøjer, der eksporteres, værdifastsættes af Motorstyrelsen. Motorstyrelsen værdifastsætter køretøjet på baggrund af udsøgninger af priser på sammenlignelige køretøjer.

3. Besigtigelsesperiode

Herefter følger en *besigtigelsesperiode* på 14 dage. I denne periode må køretøjet ikke eksporteres, da Motorstyrelsen skal have mulighed for at indkalde køretøjet til besigtigelse i en synshal – uanset eventuelt allerede foretaget syn.

4. Eksport

Efter besigtigelsesperiodens udløb kan køretøjet *eksporteres*. Ejeren af køretøjet er forpligtet til at opbevare dokumentation for eksporten samt den foretagne værdifastsættelse til brug for eventuel kontrol, *jf. boks 3*. Som led i kontrol med selvanmelderes værdifastsættelser (pristjek) gennemgås også dokumentationen i forhold til eksport¹. I 2017 gennemførte det tidligere SKAT omkring 1.800 pristjek, hvor dokumentationen dermed blev kontrolleret.

Boks 3. Krav til dokumentation ved eksport

Efter registreringsafgiftslovens § 7 c, stk. 1, skal der ved anmodning om godtgørelse for køretøjer, der er registreret for mere end 10 år siden, og andre køretøjer, som Skatteforvaltningen udvælger, afleveres en synsrapport om køretøjets stand. Efter samme bestemmelse skal der fremvises dokumentation for, at køretøjet er afmeldt fra Køretøjsregisteret (DMR) og udført fra Danmark.

Skatteforvaltningen har den 17. februar 2017 udsendt vejledning om krav til dokumentation ved eksport af et køretøj. Det præciserer heri, at der skal fremlægges dokumentation for ejerskab af køretøjet, såfremt ejer ikke er registreret i Køretøjsregisteret (DMR), samt for salg og udførsel af køretøjet. Denne dokumentation kan fx bestå af en salgsfaktura samt af et fragtbrev eller dokumentation for, at køretøjet er registreret i et andet land.

Krav til dokumentation gælder uanset, om køretøjerne værdifastsættes af Motorstyrelsen eller af selvanmeldere.

Kilde: Skatteministeriet.

5. Udbetaling

Hvis Motorstyrelsen ikke i besigtigelsesperioden på de 14 dage har indkaldt et køretøj til besigtigelse, *udbetales* godtgørelsen automatisk af Skattestyrelsen.

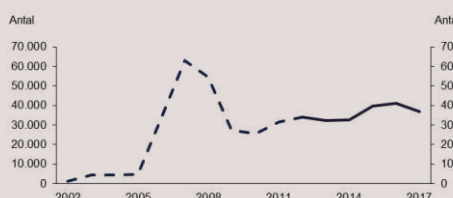
¹ Et pristjek kontrollerer, om selvanmelderes værdifastsættelse af et køretøj ligger på niveau eller inden for et tolerancespænd af, hvad Motorstyrelsen ville værdifastsætte køretøjet til.

3. Udviklingen i antal værdifastsatte køretøjer og udbetalt eksportgodtgørelse

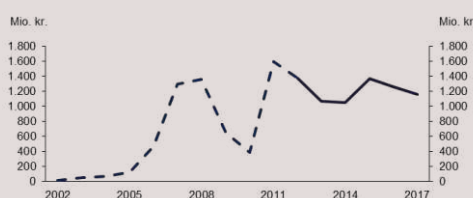
Siden eksportgodtgørelsesordningen blev indført i 2002, er det samlede antal af værdifastsatte køretøjer til eksport steget fra ca. 1.200 køretøjer i 2002 til 37.000 køretøjer i 2017, *jf. figur 2*. Samtidig er udbetalingerne af eksportgodtgørelse steget fra i alt ca. 14 mio. kr. i 2002 til ca. 1,2 mia. kr. i 2017, *jf. figur 3*. Det bemærkes, at datakvaliteten før 2013 er behæftet med væsentlig usikkerhed, da opgørelserne før implementeringen af Køretøjsregistret (DMR) i 2012 er foretaget manuelt.

Udviklingen i antal værdifastsættelser og udbetalt eksportgodtgørelse, 2002 til 2017

Figur 2. Udvikling i antal værdifastsatte eksportkøretøjer



Figur 3. Udvikling i udbetalt eksportgodtgørelse



Anm.: Antal værdifastsættelser og udbetalt eksportgodtgørelse i perioden 2002 til 2012 – dvs. før implementeringen af det digitale Køretøjsregister (DMR) i 2012 – er opgjort manuelt og er derfor behæftet med en væsentlig usikkerhed.

Kilde: Skatteministeriet.

Antallet af værdifastsættelser og omfanget af udbetalt eksportgodtgørelse steg markant i årene 2005 til 2008. Det skal formentlig ses i sammenhæng med højkonjunkturen i perioden med højt indenlandsk udbud af og udenlandsk efterspørgsel efter brugte køretøjer samt indførelsen af selvanmelderordningen for brugte køretøjer i 2006 på forsøgsbasis.

Fra 2008 til 2009 skete der et markant fald i både antal værdifastsættelser og udbetalinger af eksportgodtgørelse. Det skyldes formentlig en kombination af den økonomiske afmatning i kølvandet på finanskrisen samt indførelsen af syn på køretøjer til eksport i 2008.

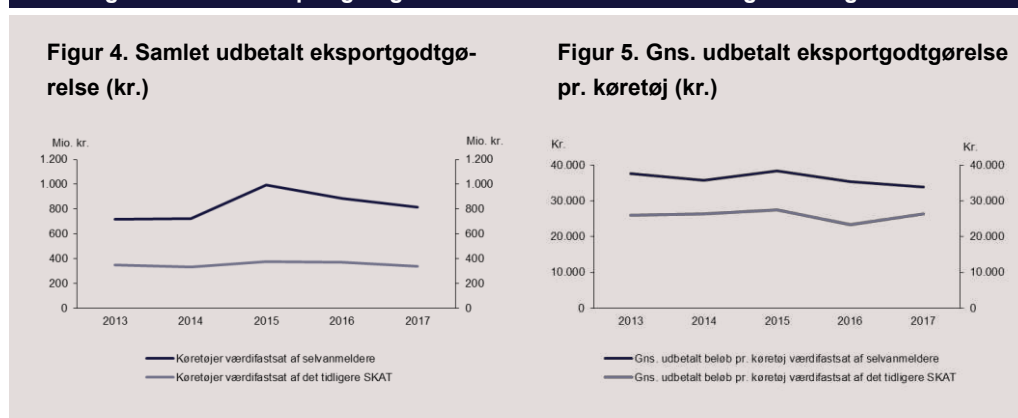
I perioden 2011-2012 ses en svag stigning i antal værdifastsatte eksportkøretøjer i kombination med en markant stigning i udbetalt eksportgodtgørelse. Det betyder, at eksportgodtgørelsen pr. køretøj er steget henover perioden. Det kan formentlig henføres til en højere værdi af de eksporterede køretøjer, bl.a. fordi bilparken blev fornyet og dermed steg i værdi under højkonjunkturen forud for finanskrisen som følge af den øgede import af nye køretøjer².

² Den markante stigning i udbetalt eksportgodtgørelse fra 2011 til 2012 kan også skyldes usikkerhed i data fra før 2013.

I perioden 2012-2017 har antallet af værdifastsættelser og udbetalinger af eksportgodtgørelse udviklet sig nogenlunde stabilt. Siden implementeringen af Køretøjsregistret (DMR) medio 2012 har udbetalingerne ligget på knap 1,2 mia. kr. årligt i gennemsnit.

Den største andel af den samlede eksportgodtgørelse udbetales for de køretøjer, som selvanmeldere har værdifastsat, *jf. figur 4*. Det skyldes bl.a., at selvanmeldere værdifastsætter ca. 65 pct. af køretøjerne til eksport, mens Motorstyrelsen står for ca. 35 pct. af værdifastsættelserne. Hertil kommer, at den gennemsnitlige udbetalte eksportgodtgørelse pr. køretøj er højere for de køretøjer, som er værdifastsat gennem selvanmelderordningen, end for køretøjer der er værdifastsat af det tidligere SKAT, *jf. figur 5*.

Udviklingen i udbetalt eksportgodtgørelse for hhv. selvanmeldere og det tidligere SKAT



Anm.: Den samlede udbetalte eksportgodtgørelse dækker over de udbetalte beløb for alle køretøjer i perioden 2013 til 2017 fordelt på hhv. selvanmelderes værdifastsættelser og værdifastsættelser foretaget af det tidligere SKAT. Fra perioden før 2013 foreligger der ikke opgørelser over udbetalt eksportgodtgørelse opdelt på hhv. selvanmeldere og det tidligere SKAT.

Kilde: Skatteministeriet.

Niveauforskellen mellem de udbetalte beløb for køretøjer værdifastsat af henholdsvis selvanmeldere og det tidligere SKAT kan muligvis skyldes en forskel i sammensætningen af de køretøjer, der værdifastsættes af henholdsvis selvanmeldere og af Skatteforvaltningen. Hertil kommer, at værdifastsættelsen af brugte køretøjer beror på et skøn, idet der ikke findes en entydig og objektivt korrekt pris for brugte køretøjer. Skatteforvaltningen anvender derfor et såkaldt "tolerancespænd", der betyder, at såfremt den selvangivne værdi af et køretøj falder inden for et vist spænd af, hvad Skatteforvaltningen ville have værdifastsat køretøjet til, så accepteres værdifastsættelsen.

4. Løbende tiltag ved eksportgodtgørelsesordningen

Siden lovændringen i 2008, hvor virksomheder fik mulighed for at selvanmelde værdien af brugte køretøjer til eksport – med henblik på udbetaling af eksportgodtgørelse – er der blevet gennemført en række løbende tiltag i forhold til eksportgodtgørelsesordningen.

Da det efter lovændringen i 2008 blev konstateret, at køretøjer ældre end 10 år blev forsøgt eksporteret, selvom de ikke var i registreringsklar stand, blev der med lov nr. 1338 af 19. december 2008 indført krav om obligatoriske syn af køretøjer over 10 år. Herudover blev der lagt op til, at en betydelig andel af køretøjerne under 10 år skulle udtages til syn. Med lovændringen blev der lagt op til, at der samlet set foretages syn af en tredjedel af alle køretøjer, der eksporteres. Det obligatoriske syn af køretøjer over 10 år samt syn af en betydelig andel af køretøjerne under 10 år blev således indført for at imødegå udfordringerne.

I forbindelse med lovændringen i december 2008 blev Folketinget gjort opmærksom på, at der var udfordringer med selvmelderordningen. Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår således, at *"der eksporteres årligt omkring 60.000 køretøjer og udbetales omkring 1 mia. kr. i godtgørelse"*. Det fremgår samtidig, at *"en stikprøvekontrol har vist, at 15-20 pct. af de køretøjer, der var søgt godtgørelse for, ikke opfylder kravene til udbetaling af godtgørelse"*. Desuden bemærkes det, at der er *"eksempler på, at køretøjer er værdiansat for højt i ansøgningen om godtgørelse"*.

Efterfølgende har det tidligere SKAT i perioden 2015-2018 igangsat og gennemført en række undersøgelser samt efterfølgende tiltag for at forebygge fejl og sikre større regel efterlevelse i forbindelse med udbetaling af eksportgodtgørelse. I perioden 2016-2018 har Skatteministeriets Koncernrevision ligeledes undersøgt området. På baggrund af de løbende undersøgelser er der foretaget en række stramninger af regelgrundlaget og i administrationen, herunder:

- Op til 2012 gennemførte det tidligere SKAT manuel kontrol af selvanmelderes værdifastsættelser på motorekspeditionskontorerne. Fra 2014 til 2015 har det tidligere SKAT systematisk haft et kontroltryk med selvanmelderes værdifastsættelser på 5 pct. gennem en risikobaseret kontrol. Kontroltrykket blev fra 2016 og frem øget fra 5 til 10 pct.
- I perioden 2016-2017 blev der indført en "kravlegårdsordning", hvor alle nye selvanmeldere følges tæt de første tre måneder. Desuden blev kravene til dokumentation, herunder for ejerskab og udførsel af køretøjer, skærpet.
- Det tidligere SKAT skærpede i 2017 praksis, så selvanmeldere skal anmode om eksportgodtgørelse mindst 14 dage før, at køretøjer eksporteres, så Skatteforvaltningen har mulighed for at besigtige køretøjerne inden udbetaling af eksportgodtgørelse. Såfremt køretøjerne udtages til besigtigelse, må køretøjerne ikke eksporteres, før besigtigelsen er foretaget.
- I 2017 blev minimumssikkerhedsstillelsen for virksomheder, der anmoder om registrering som selvanmeldere, ved lov forhøjet fra 200.000 til 500.000 kr.

Forhøjelsen er implementeret af Skatteforvaltningen i 2018. I forlængelse heraf er Motorstyrelsen ved at implementere en såkaldt "trappemodel", som var forudsat ved lovændringen, hvor sikkerhedsstillelsen som udgangspunkt gøres afhængig af virksomhedens årlige eller forventede årlige afgiftstilsvar, forretningsomfang mv. Formålet med trappemodellen er at sikre, at den stillede sikkerhed er proportional med statens risiko ved ordningen. Trappemodellen forventes færdigudviklet primo 2019.

- Som følge af aftale om *Omlægning af bilafgifterne* fra september 2017 er der derudover igangsat udvikling af en systemmæssig kontrol (semiautomatisk værdifastsættelse), hvor de værdier, som selvanmeldere indtaster i Køretøjsregistret (DMR), automatisk sammenholdes med prisdata for lignende køretøjer. Dette vil kunne fungere som en grovsortering ift. kontrol, øge ensartetheden i vurderingerne og gøre det enklere for både selvanmeldere og Motorstyrelsen at fastsætte en retvisende værdi. Systemet med semiautomatiske værdiansættelse forventes færdigudviklet i 2019 eller primo 2020.

Alle vejlednings- og kontrolaktiviteter er i dag videreført fra det tidligere SKAT og samlet hos Motorstyrelsen, der blev etableret den 1. juli 2018. Etableringen af Motorstyrelsen skal bl.a. sikre en mere sammentænkt kontrol- og vejledningsindsats i alle led af eksportgodtgørelsesprocessen – hvor kontrollen og vejledningen på eksportområdet tidligere var organisatorisk adskilt i hhv. det tidligere *SKAT Indsats* og *SKAT Kundeservice*. Et centralt formål med etableringen af Motorstyrelsen som en særskilt styrelse i Skatteforvaltningen var således at styrke fagligheden på området og øge det ledelsesmæssige fokus.

Herudover blev der i september 2018 igangsat en række initiativer for at styrke kontrollen med eksportgodtgørelse, *jf. boks 4*. Initiativerne er under implementering.

Boks 4. Initiativer på eksportområdet

- **Hårdere kurs over for selvanmeldere:** Motorstyrelsen skærper linjen over for selvanmeldere, der ikke holder sig inden for lovens rammer, herunder øget brug af advarsler og om nødvendig fratagelse af virksomheders adgang til selvanmelderordningen.
- **Kontroltryk på 10 pct.:** Motorstyrelsen fastholder fremadrettet en målsætning om et risikobaseret kontroltryk på 10 pct. Det betyder, at der gennemføres pristjek på 10 pct. af de ca. 25.000 køretøjer, der årligt selvanmeldes til eksport³.
- **Nyt myndighedssamarbejde:** Motorstyrelsen styrker samarbejdet med Færdselsstyrelsen med henblik på at styrke kvaliteten af de syn, som foregår i synshallerne. Det skal ses i lyset af, at mange af de køretøjer, for hvilke der udbetales eksportgodtgørelse, skal igennem et syn, før der kan udbetales godtgørelse.
- **Strammere lovgivning for nægtelse af virksomheders adgang til selvanmelderordningen:** Ved Folketingets åbning i oktober 2018 blev der fremsat et lovforslag, hvori det indgår, at der fremover også vil kunne inddrages oplysninger om tidligere handlinger, som virksomhedens ejer, bestyrelse mv. har foretaget, når en virksomhed anmoder om at blive registreret som selvanmelder. Der er tale om en væsentlig udvidelse af den undersøgelse, som foretages i forbindelse med registrering som selvanmelder.

Kilde: Skatteministeriet.

³ Et pristjek kontrollerer, om selvanmelderes værdifastsættelse af et køretøj ligger på niveau eller inden for et tolerancespænd af, hvad Motorstyrelsen ville værdifastsætte køretøjet til.

5. Regelefterlevelse ved eksportgodtgørelsesordningen

På baggrund af en række undersøgelser i perioden 2016-2017, hvor der blev konstateret udfordringer med anvendelsen af eksportgodtgørelsesordningen, er der foretaget en stikprøveundersøgelse af regelefterlevelsen på eksportområdet med henblik på at afdække udfordringerne på området nærmere.

Ved undersøgelsen er der foretaget kontrol af 550 tilfældigt udvalgte køretøjer, *jf. boks 5*. Med afsæt i resultaterne af undersøgelsen af regelefterlevelsen på eksportområdet er der estimeret beregningstekniske skattegab inden for tre typer af fejlkategorier. De beregningstekniske opgjorte skattegab er ikke udtryk for uberettigede udbetalinger. Det skyldes bl.a., at de estimerede skattegab ikke tager højde for kontrolaktiviteter som led i administrationen af eksportgodtgørelsesordningen, ligesom der med definitionen af skattegab heller ikke sondres mellem mindre eller mere alvorlige fejl. Alle typer af fejl indregnes derfor fuldt ud i de beregningstekniske skattegab.

Boks 5. Metode for compliance-undersøgelse af eksportgodtgørelsesordningen

Undersøgelsen er en såkaldt compliance-undersøgelse, som anvendes på forskellige områder til at undersøge skatteydernes regelefterlevelse. Undersøgelsens resultater rapporteres i denne evaluering.

I undersøgelsen er der udvalgt 550 køretøjer ved en simpel tilfældig udvælgelse mhp. at undersøge regelefterlevelsen. Data er indsamlet i perioden marts 2017 til marts 2018 og er efterfølgende blevet analyseret frem mod november 2018.

364 af anmodningerne om eksportgodtgørelse er angivet via selvanmelderordningen, mens de resterende 186 er angivet af virksomheder eller personer, der ikke er omfattet af selvanmelderordningen. I disse 186 tilfælde har det tidligere SKAT værdifastsat køretøjerne.

Samtlige køretøjer, der udtages til kontrol, gennemgår en række fast definerede og ensartede kontrolhandlinger, herunder bl.a. visitering, fysisk inspektion af køretøjet, kontrol af ejerskabsdokumentation og kontrol af udførselsdokumentation. Desuden bliver selvanmelderes værdifastsættelse af køretøjet kontrolleret.

Den fysiske inspektion af køretøjerne er udført med bistand fra inspektører fra Færdselsstyrelsen, da Færdselsstyrelsen har kompetencen til at vurdere køretøjernes fysiske og tekniske stand.

Efter kontrollen er de køretøjer, hvor der er konstateret fejl, blevet inddelt i tre fejlkategorier: i) selvanmelders værdifastsættelser af køretøjer, ii) dokumentationen, der lægges til grund ved anmodninger af eksportgodtgørelse og iii) køretøjets stand forud for eksport.

Herefter er der for hver fejlkategori estimeret et beregningsteknisk skattegab ved at summere konstaterede fejl og multiplicere denne sum med de udvalgte køretøjers andel af det samlede antal eksporterede køretøjer. Det bemærkes, at der ikke sondres mellem mindre eller alvorlige fejl i de beregningstekniske opgjorte skattegab for så vidt angår dokumentation og besigtigelse af køretøjets stand. Herudover tages der i de estimerede beregningstekniske skattegab ikke højde for kontrolaktiviteter som led i administrationen af eksportgodtgørelsesordningen.

I løbet af kontrolperioden har skatteydere desuden haft mulighed for at forelægge relevante oplysninger og dokumentation og herefter genanmode om eksportgodtgørelse. Godkendte genanmodninger er fratrukket de beregningstekniske skattegabsestimater.

Kilde: Skatteministeriet.

I undersøgelsen er der fundet fejl ved 207 ud af de 550 tilfældigt udvalgte køretøjer (ca. 38 pct.) som følge af køretøjernes fysiske stand, manglende eller utilstrækkelig dokumentation og fejl i selvanmelderes værdifastsættelser.

De konstaterede fejl i forbindelse med vurderingen af køretøjernes stand (besigtigelsen) samt fejl ved dokumentation vedrører både de køretøjer, der er værdifastsat af Motorstyrelsen, og som selvanmeldere har værdifastsat med henblik på eksport. Fejl i forbindelse med værdifastsættelserne er kun aktuelt for de selvanmeldte køretøjer.

Undersøgelsen af regelefterlevelsen skal ses i sammenhæng med, at såfremt der er fejl og mangler ved dokumentationen eller ved besigtigelsen, så reguleres beregningsteknisk hele eksportgodtgørelsesbeløbet uanset fejllens karakter. Køretøjerne vil derfor have en vis værdi, som vil give anledning til eksportgodtgørelse, hvis fejlen udbedres. Størrelsen heraf er ukendt. Ved fejl i værdifastsættelsen sker der typisk ikke en regulering af hele godtgørelsesbeløbet, men kun en del heraf.

Værdifastsættelse af køretøjer

Forud for eksport af et brugt køretøj, hvor der anmodes om eksportgodtgørelse, skal køretøjet værdifastsættes. Værdien af køretøjet skal efter gældende regler fastsættes som prisen for et tilsvarende brugt køretøj eller for et sammenligneligt køretøj i normalt vedligeholdt stand. På baggrund af køretøjets værdi beregnes eksportgodtgørelsen, *jf. afsnit 2*.

Virksomheder, der er registreret som selvanmeldere hos Motorstyrelsen, kan selv værdifastsætte køretøjer til eksport. Selvanmeldere værdifastsætter ca. 65 pct. af køretøjerne til eksport, mens Motorstyrelsen står for ca. 35 pct. af værdifastsættelserne.

Værdifastsættelsen af brugte køretøjer beror på et skøn, da der ikke findes en entydig og objektivt korrekt pris for brugte køretøjer. Motorstyrelsen anvender derfor et såkaldt "tolerancespænd", der betyder, at såfremt værdien af et køretøj falder inden for et rimeligt spænd, så accepteres værdifastsættelsen. Tolerancespændet varierer med prisniveauerne for køretøjerne. For dyrere køretøjer anvendes således et bredere spænd opgjort i kroner. Da eksportgodtgørelsen beregnes på baggrund af køretøjets værdi ved eksport, vil selvanmeldere have incitament til at værdifastsætte køretøjerne med henblik på størst mulig eksportgodtgørelse.

I undersøgelsen af regelefterlevelsen blev det vurderet, at 107 ud af 364 selvanmeldte værdifastsættelser lå uden for Motorstyrelsens tolerancespænd, hvilket svarer til en fejlandel på ca. 29 pct. De 107 køretøjer blev i gennemsnit reguleret med ca. 7.000 kr., *jf. tabel 1*.

Såfremt resultaterne overføres til samtlige selvanmeldte køretøjer, hvor der er anmodet om eksportgodtgørelse, svarer det til et beregningsteknisk skattegab på ca. 60 mio. kr. som følge af fejl ved værdifastsættelser, *jf. tabel 2*. Det beregnede skattegab tager ikke højde for efterfølgende kontrolaktiviteter som led i administrationen af eksportgodtgørelsesordningen, *jf. afsnit 6*.

Tabel 1. Reguleringsbeløb som følge af fejl i værdifastsættelser for selvanmeldere

Fejltype	Køretøjer med fejl (antal)	Køretøjer udtaget til kontrol (antal)	Fejlandel (pct.)	Beregningsteknisk skattegab (mio. kr.)	Gns. reguleringsbeløb (kr.)
Værdifastsættelse	107	364	29	59,9	7.151

Kilde: Skatteministeriet.

For de køretøjer, der ved kontrol er blevet vurderet til ikke at have en værdi inden for tolerancegrænsen, gælder det, at 41 pct. af køretøjerne reguleres med 0-20 pct. af det anmodede godtgørelsesbeløb, mens knap 29 pct. af de regulerede køretøjer reguleres med mindst 30 pct. af det anmodede beløb, *jf. tabel 2*.

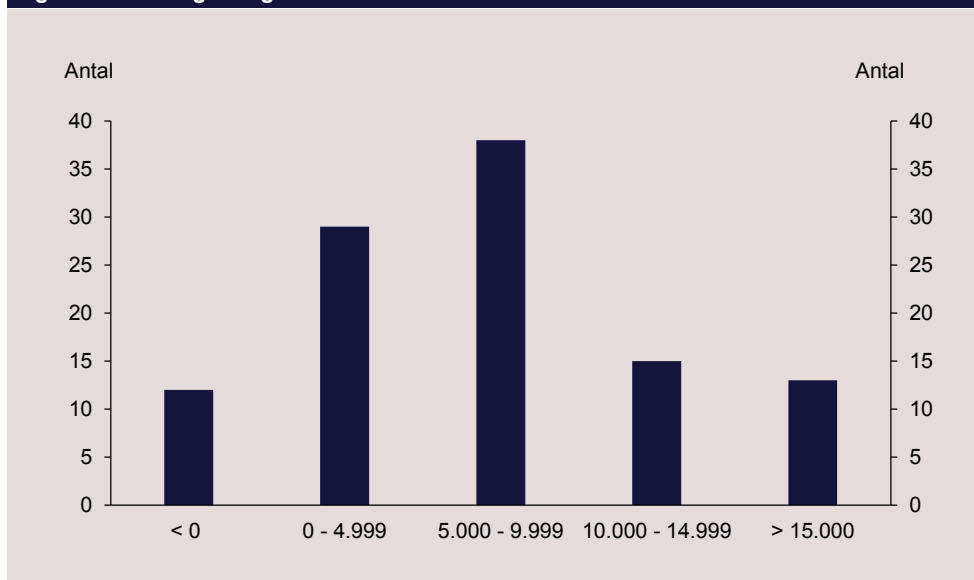
Tabel 2. Reguleringerne af selvanmelderes værdifastsættelser: Reguleringernes andel af anmodet godtgørelsesbeløb.

Interval, pct.	Antal	Andel (pct.)
< 0 (dvs. større godtgørelse end anmodet)	12	11
0 - 20 pct.	44	41
21 pct. - 30 pct.	20	19
31 pct. - 40 pct.	18	17
> 40 pct.	13	12
I alt	107	100

Kilde: Skatteministeriet.

Hovedparten (63 pct.) af de køretøjer, hvor der foretages en regulering af eksportgodtgørelsen, bliver reguleret for mellem 0 og 10.000 kr. pr. køretøj, *jf. figur 6*.

Figur 6. Fordeling af regulerede beløb



Kilde: Skatteministeriet.

Dokumentation ved anmodninger om eksportgodtgørelse

Ved undersøgelsen af eksportgodtgørelsesordningen er dokumentationen for samtlige tilfældigt udvalgte køretøjer kontrolleret, hvilket omfatter både selvanmeldte køretøjer og køretøjer, som værdifastsættes af Motorstyrelsen.

Der er i undersøgelsen kontrolleret dokumentation blandt andet for, at køretøjet føres ud af landet (fx fragtbreve), ejerskab (fx registreringsafgiftsattest) og for salg til udenlandsk køber (fx salgsfaktura). Fejltyperne ved dokumentationen kan derfor omfatte alt fra, at dokumentationen i første omgang ved en fejl ikke er indsendt, til at ejeren af et køretøj fx ikke kan påvise, at køretøjet er udført. Uanset fejltype gælder, at såfremt den nødvendige dokumentation ikke kan fremskaffes, kan der ifølge gældende regler ikke udbetales eksportgodtgørelse.

Der er konstateret fejl i dokumentationen for 24 ud af de 550 kontrollerede køretøjer, hvilket svarer til 4 pct. af køretøjerne. Såfremt dokumentationen findes utilstrækkelig, bliver anmodningen om eksportgodtgørelse afvist i sin helhed. For de køretøjer, der havde fejl ved dokumentationen, er eksportgodtgørelsen gennemsnitligt blevet reguleret med ca. 50.000 kr. pr. køretøj, *jf. tabel 3*.

Tabel 3. Reguleringsbeløb som følge af fejl ved dokumentation

Fejltype	Køretøjer med fejl (antal)	Køretøjer udtaget til kontrol (antal)	Fejlandel (pct.)	Beregningsteknisk skattegab (mio. kr.)	Gns. reguleringsbeløb (kr.)
Dokumentation	24	550	4	93,7	50.619

Anm.: Undersøgelsens resultater er korrigeret for de køretøjer, der har genanmodet om eksportgodtgørelse og har kunnet påvise korrekt dokumentation. Som følge heraf har disse køretøjer fået eksportgodtgørelsen godkendt.

Kilde: Skatteministeriet.

Såfremt resultaterne overføres til samtlige køretøjer, hvor både selvanmeldere og Motorstyrelsen har værdifastsat køretøjerne med henblik på eksportgodtgørelse, kan der estimeret et beregningsteknisk skattegab på ca. 94 mio. kr. som følge af fejl ved dokumentation. Det beregnede skattegab tager ikke højde for efterfølgende kontrolaktiviteter som led i administrationen af eksportgodtgørelsesordningen, *jf. afsnit 6*.

Køretøjets stand forud for eksport

I undersøgelsen er samtlige 550 tilfældigt udvalgte køretøjer indkaldt til en fysisk inspektion, der foretages af Færdselsstyrelsen bilinspektører. De 550 køretøjer omfatter både virksomhedernes selvanmeldte køretøjer og køretøjer, der værdifastsættes af Motorstyrelsen.

Der er ved den fysiske inspektion af køretøjerne konstateret forskellige fejl og mangler ved køretøjernes stand. Et køretøj skal ifølge lovgivningen være i "registreringsklar stand", når det føres ud af landet, for at være berettiget til at få udbetalt eksportgodtgørelse. Såfremt et køretøj ikke vurderes at være i registreringsklar stand, kan der være tale om mindre fejl som fx en manglende lygte eller en ridse i forruden eller mere alvorlige fejl, der resulterer i et kørselsforbud. Der er ikke ved de fysiske ekspeditioner fundet så alvorlige fejl, at der er udstedt kørselsforbud.

I forbindelse med den fysiske inspektion af køretøjerne blev der konstateret fejl i 76 ud af de 550 tilfælde, hvilket svarer til 14 pct. af køretøjerne. Køretøjerne blev som følge heraf gennemsnitligt reguleret med ca. 21.000 kr. pr. køretøj, *jf. tabel 4*.

Tabel 4. Reguleringsbeløb som følge af mangler ved køretøjernes stand

Fejltype	Køretøjer med fejl (antal)	Køretøjer udtaget til kontrol (antal)	Fejlandel (pct.)	Beregningsteknisk skattegab (mio. kr.)	Gns. reguleringsbeløb (kr.)
Besigtigelse	76	550	14	130,2	21.491

Kilde: Skatteministeriet.

Såfremt undersøgelsens resultater overføres til samtlige køretøjer, hvor der er anmodet om eksportgodtgørelse, kan det beregningstekniske skattegab estimeres til ca.

130 mio. kr. som følge af fejl og mangler, der ville kunne identificeres ved en fysisk inspektion, *jf. tabel 4*. Der tages i beregningen ikke højde for, at køretøjerne fortsat vil have en værdi, som kan give anledning til eksportgodtgørelse, hvis fejlen berigtiges. Størrelsen heraf er ukendt.

Reguleringsbeløb fordelt på selvanmeldere og ikke-selvanmeldere

I undersøgelsen af regelefterlevelsen er det endvidere undersøgt, hvordan de tre fejltypen fordeler sig for henholdsvis køretøjer anmeldt af selvanmeldere og ikke-selvanmeldere.

Undersøgelsen viser, at selvanmeldere samlet set har en højere fejlandel end de køretøjer, der er blevet værdifastsat af det tidligere SKAT, *jf. tabel 5*. Omvendt er der højere fejldele for ikke-selvanmeldere for de to fejlkategorier, der er relevante for både selvanmeldere og ikke-selvanmeldere. Ikke-selvanmeldere har således fejldele på ca. 7 og 22 pct. for henholdsvis fejl og mangler ved dokumentation og besigtigelse mod hhv. ca. 3 og 10 pct. for selvanmeldere.

Med etableringen af Motorstyrelsen er både kravene til den nødvendige dokumentation samt praksis for gennemgang af dokumentationen blevet skærpet. Som følge af den ændrede praksis i Motorstyrelsen, vil der derfor ikke i dag være tale om et skattegab på ca. 60 mio. kr. for ikke-selvanmeldere i forbindelse med fejl ved dokumentation.

Tabel 5. Fordeling af fejltypen for hhv. selvanmeldere og ikke-selvanmeldere

Fejltype ¹⁾	Selvanmeldere		Ikke-selvanmeldere	
	Beregningsteknisk skattegab (mio. kr.)	Fejlandel (pct.)	Beregningsteknisk skattegab (mio. kr.)	Fejlandel (pct.) ²⁾
Værdifastsættelse	59,9	29,2	-	-
Dokumentation	33,3	2,7	60,3	7,3
Besigtigelse	83,1	9,9	47,1	22,2

Anm.: 1) Værdifastsættelse omfatter bl.a. fejl i selvanmelderes værdifastsættelse. Dokumentation omfatter bl.a. fejl vedr. dokumentation af ejerskab og udførsel af køretøjerne. Besigtigelse af køretøj omfatter bl.a. fejl konstateret ved besigtigelse, visitering af køretøjerne, tilbagekaldte anmodninger og ny værdifastsættelse ved genanmodninger (ikke-selvanmeldere). 2) Fejlandelen er endvidere vægtet i forhold til antal anmodninger i den givne kontrolperiode

Kilde: Skatteministeriet.

Reguleringer i forhold til virksomheders antal eksportanmodninger

Herudover er det undersøgt, om der er en høj fejlandel blandt de selvanmeldere, der har flest eksportanmodninger, sammenholdt med de selvanmeldere i undersøgelsens stikprøve, som havde færre end 10 anmodninger, *jf. tabel 6*.

Resultaterne viser, at der generelt er en stor spredning i fejldele for de større selvanmeldere. Derudover er der stort set ikke forskel i den gennemsnitlige fejlandel for selvanmeldere med et højt antal anmodninger og selvanmeldere med færre end 10 anmodninger, *jf. tabel 6*.

Det indikerer således, at der både er udfordringer med regelefterlevelsen blandt større såvel som mindre selvanmeldere.

Tabel 6. Antal anmodninger, antal fejl, fejlprocent og gennemsnitligt reguleringsbeløb fordelt på selvanmeldere

Selvanmelder	Antal anmodninger	Antal fejl	Fejlandel (pct.)	Gennemsnitligt reguleringsbeløb (kr.)
Selvanmelder 1	33	17	47	10.173
Selvanmelder 2	28	16	54	-117
Selvanmelder 3	19	7	38	5.577
Selvanmelder 4	17	3	17	995
Selvanmelder 5	16	6	42	1.874
Selvanmelder 6	14	6	44	4.240
Selvanmelder 7	13	5	39	5.901
Selvanmelder 8	12	4	32	7.061
Selvanmelder 9	10	6	64	14.951
Selvanmelder 1-9 (samlet)	162	70	42	5.325
Øvrige selvanmeldere	202	82	41	6.810
I alt	364	152	41,8	14.704

Anm.: Øvrige selvanmeldere omfatter selvanmeldere med færre end 10 anmodninger.

Kilde: Skatteministeriet.

6. Resultater af Skatteforvaltningens indsats og kontrol

Som led i Motorstyrelsens kontrolaktiviteter foretages der kontrol af selvanmelderes værdifastsættelser. Det sker i form af såkaldte pristjek, *jf. boks 6*.

Boks 6. Beskrivelse af pristjek

Et *pristjek* kontrollerer, om selvanmelderes værdifastsættelser af et køretøj ligger på niveau, eller inden for et tolerancespænd af, hvad Motorstyrelsen ville værdifastsætte køretøjet til. Til vurderingen heraf sammenligner Motorstyrelsen derfor med handelsværdien for tilsvarende køretøjer.

Motorstyrelsen udtager virksomheder, der selvanmelder, på baggrund af en vurdering af, hvor sandsynligheden for at manglende regelefterlevelse er størst. Der anvendes derfor en såkaldt *risikobaseret udvælgelse* til kontrol.

Motorstyrelsen hævede fra 2016 og frem kontroltrykket med selvanmelderes værdifastsættelser fra 5 til 10 pct. Det betyder, at Motorstyrelsen i dag kontrollerer 10 pct. af værdifastsættelserne af selvanmeldte køretøjer til eksport.

Kontroltrykket kan opgøres på to måder: i) ved tidspunktet for anmeldelse af et køretøj til eksport og ii) tidspunktet for gennemførelse af et pristjek. Et køretøj, der fx er anmeldt til eksport i 2016, kan blive udtaget til pristjek i 2017. Der er derfor en tidsmæssig forskydning mellem eksporttidspunktet og tidspunktet for gennemførelse af pristjek. Motorstyrelsen har ved opgørelsen af pristjek i perioden 2015 til 2017 opgjort kontroltrykket efter tidspunktet for anmeldelse af et køretøj til eksport. Da der blev udtaget en højere andel end 10 pct. af de selvanmeldte køretøjer til eksport i 2016, hvoraf flere først fik gennemført et pristjek i 2017, fremgår der en ujævn fordeling særligt i perioden 2016 til 2017. Såfremt der derfor er anmodet om eksportgodtgørelse i december 2016, og køretøjet først udtages til pristjek i februar 2017, vil kontrol af det pågældende køretøj indgå for 2016.

Kilde: Skatteministeriet.

På køretøjer eksporteret i perioden 2015 til 2017 er der i alt foretaget ca. 6.150 pristjek. Heraf er der foretaget regulering i forbindelse med ca. 3.900 pristjek, dvs. for næsten to tredjedele af alle pristjek. Pristjekkene af selvanmelderes værdifastsættelser har medført en gennemsnitlig regulering pr. køretøj på ca. 18.000 kr., *jf. tabel 7*.

Tabel 7. Udviklingen i kontroltryk og regulerede beløb i perioden 2015 til 2017

År	Pristjek (antal)	Reguleringer (antal)	Regulering (pct.)	Reguleret beløb i alt (mio. kr.) ¹⁾	Gns. reguleret beløb pr. køretøj (kr.)	Gns. regulering ift. godtgørelse pr. køretøj ³⁾ (pct.)
2015	1.397	1.023	73	20	19.235	33
2016	2.901	2.008	69	41	20.176	20
2017	1.854	888	48	11	12.588	19
I alt	6.152	3.919	64	71	18.211	31

Anm.: 1) Reguleringsbeløbet angiver, i hvilket omfang Skatteforvaltningens pristjek har givet anledning til at regulere de beløb, som udbetales i eksportgodtgørelse i forbindelse med selvanmeldte køretøjer. 3) Reguleret beløb i pct. af godtgørelse angiver, hvor stor en andel reguleringsbeløbet udgør af den udbetalte eksportgodtgørelse på de regulerede køretøjer (dvs. de køretøjer, der er reguleret pba. pristjek).

Kilde: Skatteministeriet.

Pristjekkene har medført væsentligt højere gennemsnitlige reguleringsbeløb (ca. 18.000 kr.) end reguleringerne af værdifastsættelsen i compliance-undersøgelsen (ca. 7.000 kr.), hvor køretøjerne var tilfældigt udvalgte. Det skal ses i sammenhæng med,

at Skatteforvaltningen anvender en risikobaseret udvælgelse til kontrol. Den risikobaserede kontrol har til formål at regulere værdifastsættelsen for de køretøjer, hvor fejlene i værdifastsættelsen er størst.

Resultaterne af compliance-undersøgelsen estimerer et beregningsteknisk skattegab på ca. 60 mio. kr. som følge af selvanmelderes fejl i værdifastsættelser før Skatteforvaltningens indsats. Skatteforvaltningens risikobaserede kontrol med selvanmelderes værdifastsættelser har medført reguleringer for gennemsnitligt 24 mio. kr. årligt i perioden 2015-2017, *jf. tabel 8*. Det vil sige, at 40 pct. af det beregningstekniske skattegab bliver reguleret.

Tabel 8. Regulering af eksportgodtgørelse for værdifastsættelser

Beregningsteknisk skattegab (mio. kr.)	Reguleret beløb som følge af prisetjek (mio. kr.)	Difference (mio. kr.)
59,9	24,0	35,9

Kilde: Skatteministeriet.

Når en ikke-selvanmelder anmoder om værdifastsættelse af et køretøj til eksport, gennemgås al dokumentation for udførsel af køretøjer, herunder bl.a. salgsfaktura, udførselsdokumentation mv. Denne praksis er skærpet som led i etableringen af Motorstyrelsen. Disse kontrolaktiviteter skønnes at reducere det beregningstekniske skattegab med ca. 60 mio. kr., *jf. tabel 9*.

Tabel 9. Regulering af eksportgodtgørelse ved dokumentation

Beregningsteknisk skattegab (mio. kr.)	Reguleret beløb som følge af Skatteforvaltningens indsats (mio. kr.)	Difference (mio. kr.)
93,7	60,3	33,4

Kilde: Skatteministeriet.

I undersøgelsen af regelefterlevelsen er der estimeret et beregningsteknisk skattegab på ca. 130 mio. kr. ved besigtigelsen af *køretøjers stand* forud for eksport, *jf. tabel 10*. Køretøjerne vil fortsat have en vis værdi, som vil give anledning til eksportgodtgørelse, hvis fejlen berigtiges. Størrelsen heraf er ukendt. Det beregningstekniske skattegab tager ikke højde herfor.

Tabel 10. Regulering af eksportgodtgørelse ved besigtigelse af køretøjets stand

Beregningsteknisk skattegab (mio. kr.)	Korrigeret værdi efter udbedring af fejl (mio. kr.)	Difference
130,2	?	?

Kilde: Skatteministeriet.

7. Konklusion

Der er udarbejdet en undersøgelse af regelefterlevelsen på eksportområdet, som har afdækket både omfanget og typen af fejl med afsæt i 550 tilfældigt udvalgte køretøjer. De konstaterede fejl kan relateres til fejl ved selvanmelderes værdifastsættelser, den dokumentation, der lægges til grund ved anmodninger om eksportgodtgørelse, og køretøjers stand forud for eksport.

De beregningstekniske skattegab opgøres til hhv. ca. 60 mio. kr. som følge af selvanmelderes fejl i værdifastsættelser, ca. 94 mio. kr. som følge af fejl ved dokumentation samt ca. 130 mio. kr. som følge af fejl, der er identificeret ved fysisk inspektion af køretøjerne. Der sondres ikke mellem mindre eller alvorlige fejl i de beregningsteknisk opgjorte skattegab for så vidt angår dokumentation og besigtigelse af køretøjets stand. Herudover tages der i de estimerede beregningstekniske skattegab ikke højde for kontrolaktiviteter som led i administrationen af eksportgodtgørelsesordningen.

De beregningsteknisk opgjorte skattegab er *ikke* udtryk for uberettigede udbetalinger.

Samlet set er det Skatteministeriets vurdering, at der er udfordringer med regelefterlevelsen ved anvendelsen af eksportgodtgørelsesordningen. Skatteministeriet vurderer derfor, at der er behov for at iværksætte flere initiativer på eksportområdet.