



Faktuel afklaring
2. juli 2018

Høringssvar
3. september 2018

Anmodning om handleplaner
7. september 2018

Handleplaner modtaget
12. oktober 2018

Endelig rapport
5. december 2018

J. nr. 2017-37

Plannr 117-151

Rapport

Skatteministeriets Koncernrevision

Revision af motorområdet

Procesoverblik

Modtager

Direktør Jens Otto Størup, Motorstyrelsen

Kopi

Kontorchef Aleksander Stii, departementet

IIA certificeret

- Revision
- Rapportering
- Rådgivning

Forord

Skatteministeriets Koncernrevision (SKR) har, jævnfør orienteringsbrev af 29. juni 2017, revideret motorområdet. Den udførte revision er en del af den samlede revision for 2017.

Rapporten har været fremsendt i udkast til den reviderede enhed med henblik på at sikre, at SKR og den reviderede enhed har en ensartet opfattelse af de observerede forhold. Motorstyrelsen har efterfølgende udarbejdet handlingsplaner.

Rapporten indeholder en samlet konklusion omfattende det reviderede område. I konklusionsafsnittet redegør vi for de observationer, som konklusionen i det væsentligste er baseret på. Konklusionsafsnittet indeholder SKRs bedømmelse af det reviderede område samt en beskrivelse af grundlaget for bedømmelsen. Det vil derfor almindeligvis være tilstrækkeligt at læse selve rapporten. Såfremt der ønskes uddybning og detaljering, henvises der til bilagene.

Rapportens bilag 1 indeholder en systematisk fremstilling af de observationer, som den udførte revision har givet anledning til. Bilaget indeholder tillige en vurdering af de tilknyttede risici samt SKRs forslag til anbefalinger, der kan formindske de vurderede risici. Med udgangspunkt i risikovurderingerne har Motorstyrelsen udarbejdet handlingsplaner med henblik på at formindske de vurderede risici. SKRs anbefalinger har været anvendt som inspiration ved udarbejdelse af handlingsplaner. Vi vil løbende vurdere implementeringen af Motorstyrelsens handlingsplaner.

Rapportens bilag 2 indeholder en beskrivelse af de prioriteringer, der er anvendt ved klassifikationen af de enkelte observationer. Bilaget indeholder herudover en beskrivelse af koblingen mellem observationernes prioriteringer og den samlede overordnede konklusion.

København, den 5. december 2018



Kurt Wagner
Koncernrevisionschef



Sayed Sulaiman Masoomi
Fuldmægtig

1. Formål

Formålet med revisionen er at vurdere, hvorvidt Motorstyrelsen har etableret betryggende procedurer på indtægtsområdet for afgifter vedrørende motorkøretøjer. SKR vil herunder vurdere, hvorvidt Motorstyrelsen har designet og implementeret betryggende procedurer end-to-end, fra datafangst til regnskabsaflæggelse, samt teste udvalgte nøglekontroller på væsentlige og risikofyldte funktionsområder.

SKR vil endvidere vurdere, hvorvidt Motorstyrelsen har implementeret og administreret lovgivningen i overensstemmelse med intentionerne i loven, herunder hvorvidt Motors vejledning om regler og praksis er betryggende.

Revisionen rapporteres efter følgende opdeling:

- **Delrapport om procesoverblik**
- Delrapport om datafangst
- Delrapport om efterfølgende kontrol
- Delrapport om finansiell registreringsstruktur
- Delrapport om ledelsesrapportering

2. Omfang

Revisionen har været rettet mod de processer, der skal sikre Motorstyrelsens indtægter. Hovedprocesserne er revideret end-to-end vedrørende nedenstående aktiviteter:

- Import af nye køretøjer
- Import af brugte køretøjer
- Grønne afgifter
- Leasingområdet

For så vidt angår de forhold, der er fælles for de reviderede indtægtsarter, henvises til revisionsrapport 117-171.

Vi har i forbindelse med revisionen afholdt møder med motorafdelinger og lovkontoret i Skatteministeriet. Vi har på møderne hos Skatteministeriet i København, samt på Motorstyrelsens kontorer i Ålborg, Århus og Høje Tåstrup gennemgået de politikker, processer og arbejdsgange, der har været relevante i forbindelse med revisionen.

Vi har rekvireret, gennemgået og vurderet forretningsgangsbeskrivelser, proces-tegninger samt dokumentation for udførte kontroller og aktiviteter fra start til slut i funktionsområderne.

Revisionen er udført i efteråret 2017.

I forbindelse med revisionen anvendes nedenstående model, som opdeler processen i en række rammevilkår/funktionsområder. De reviderede funktionsområder er fremhævet med gråt i figuren nedenfor.

Rammevilkår	Funktionsområder
Ministerieinstruks	Datafangst
Virksomhedsinstruks	Registrering
Regnskabsinstruks	Opgørelse
Bogføringssystemer	Bogføring
Adgangsstyring	Optrækning
It-sikkerhed	Betaling
Lovgivning	Inddrivelse
	Ledelsesrapportering
	Regnskabsaflæggelse

3. Proces for det reviderede område

Vi har revideret processerne for følgende hovedområder:

- Import af nye køretøjer
- Import af brugte køretøjer
- Registrering og beregning af periodiske afgifter
- Import af leasingkøretøjer

Ovenstående processer, er i stor udstrækning uddelegeret til importører, forhandlere og synshaller. Større aktører, der importerer/leaser nye eller brugte køretøjer kan få status som selvanmeldere, og dette har næsten alle store aktører på markedet benyttet sig af. Disse aktører anvender systemet DMR til blandt andet:

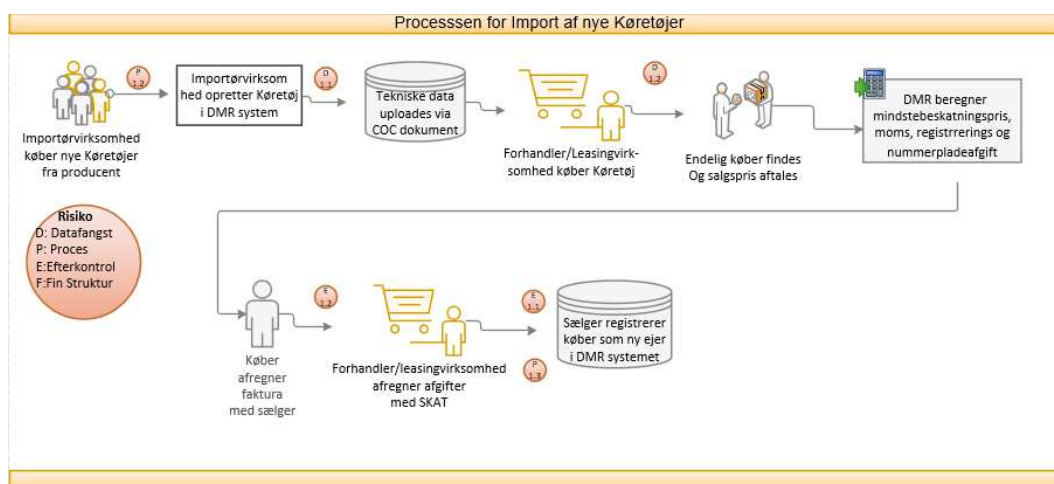
- Registrering- og afgiftsberegningssystem
- Registrering og import af nye og brugte køretøjer
- Upload og registrering af stamdata vedrørende motorkøretøjer.
- Værdiansættelser af køretøjer, inklusiv omregistrering og leasing

3.1 Processen for import af nye køretøjer

Import af nye køretøjer til Danmark foretages primært af bilimportører. Bilimportørerne indtaster indkøbspris og markedsprisen i DMR-systemet. På baggrund af indkøbsprisen (fra producenten), plus en positiv avance på 9 pct. jf. registreringsafgiftsloven, beregner DMR-systemet på grundlag af bl.a. disse data en mindste-beskatningspris. Køretøjerne bliver herefter solgt til forhandlere, der videresælger til erhvervsliv og private.

Processen beskrives som følger:

- Importør køber køretøj af producent
- Ved indførsel i Danmark oprettes køretøj i DMR – inkl. upload af tekniske data fra CoC-dokument (Certificate Of Conformity) og angivelse af indkøbspris
- Ved videresalg til forhandler/leasingselskab og fra forhandler til slutkøber forud for indregistrering angives salgsprisen i DMR
- Herudfra beregner DMR registreringsafgiften – dog altid med en minimumsavance på 9 pct. fra importørens indkøbspris og inkl. moms. Ved godkendt leasingaftale beregnes alene en forholdsmæssig registreringsafgift.
- Køretøjets samlede pris beregnes i DMR, og afgiften betales (for selvanmeldere ved at føre den skyldige afgift på månedsangivelsen) forud for indregistrering af køretøjet og påføring af nummerplade

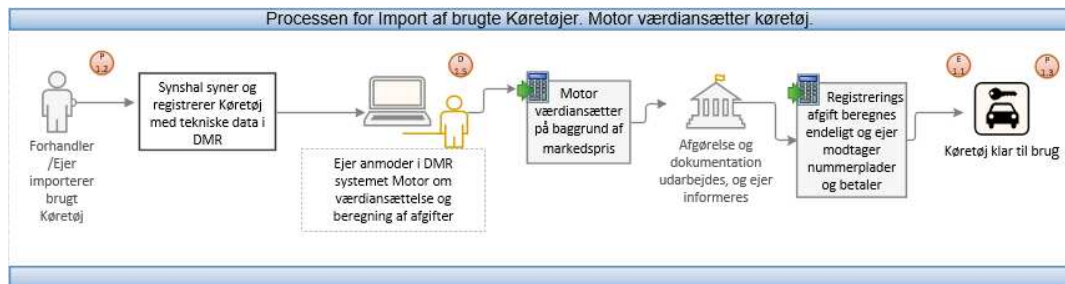


3.2 Processen for import af brugte køretøjer

Processen for import af brugte køretøjer kan opdeles i to delprocesser. En tredjedel af de brugte køretøjer der importeres fra udlandet værdifastsættes af Motorstyrelsen, mens ca. to tredjedele af importerede køretøjer værdifastsættes af selvanmeldere. Selvanmeldere værdifastsætter køretøjerne i DMR-systemet med baggrund i handelsprisen på tilsvarende køretøjer på markedet. Motorstyrelsen udtager ca. 5 procent af køretøjerne til pristjek, der senere suppleres med evt. virksomhedskontroller.

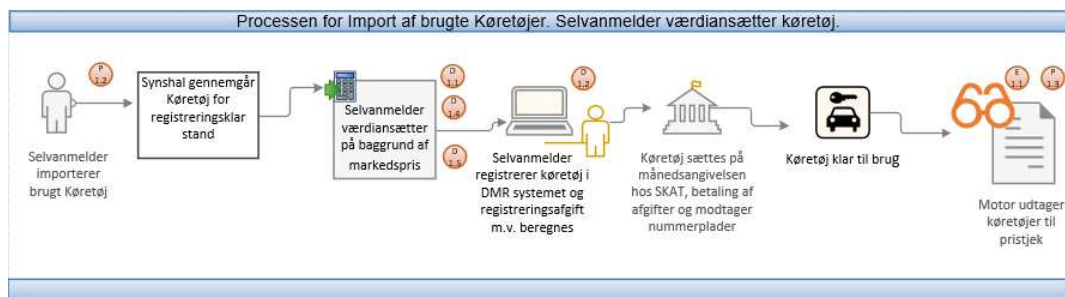
Processen for værdifastsættelse af brugte køretøjer beskrives som følger:

- Forhandler/privatperson køber brugt køretøj i udlandet
- Ved indførsel i Danmark gennemføres et registreringssyn ved en synshal, hvorunder bl.a. køretøjets stand og tekniske data indtastes i DMR
- Ejer anmoder Motorstyrelsen om at værdifastsætte og afgiftsberegne køretøjet
- Afgiften sættes på månedsangivelsen eller betales forud for indregistrering af køretøjet og påføring af nummerplader



Processen, når selvanmelder værdifastsætter brugte køretøjer, beskrives som følger:

- Forhandler/privatperson køber brugt køretøj i udlandet
- Ved indførsel i Danmark gennemføres et registreringssyn ved en synshal, hvorunder bl.a. køretøjets stand og tekniske data indtastes i DMR
- Ejer anmoder Motorstyrelsen om at værdifastsætte og afgiftsberegne køretøjet
- Afgiften sættes på månedsangivelsen eller betales forud for indregistrering af køretøjet og påføring af nummerplader
- Motorstyrelsen kan udtage køretøj til pristjek senere



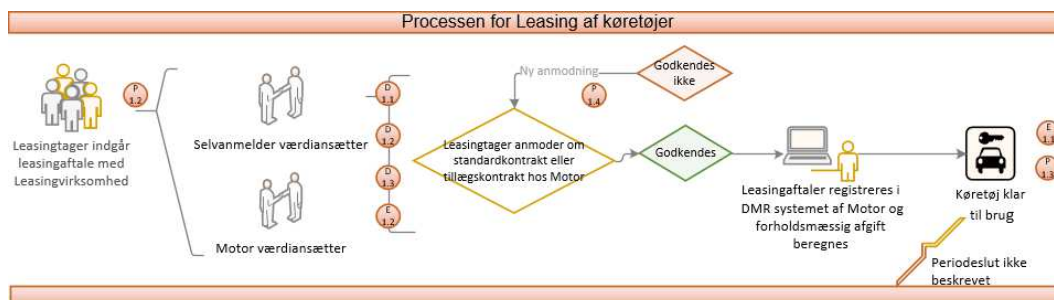
3.3 Processen for leasing af køretøjer

Processen for køretøjer, der finansieres gennem leasingvirksomhed, er sammenlignelig med processen for import af nye køretøjer. Importørerne oplyser og registrerer købspris fra producenten i DMR-systemet, med tillæg af avance. Forskellen til import af nye køretøjer (beregning af normal registreringsafgift) er, at disse køretøjer får status af leasingkøretøjer i DMR-systemet.

Leasingaftalerne mellem leasingselskaber og leasingtager indgås bl.a. gennem de standardkontrakter, der er forhåndsgodkendt af Motorstyrelsen. Leasingselskaberne benytter ikke altid standardkontrakter, og i disse tilfælde skal kontrakterne godkendes af Motorstyrelsen, hvis registreringsafgiften skal beregnes efter reglerne for forholdsmæssig afgift.

Processen for leasing beskrives som følger:

- Leasingtager indgår leasingaftale med leasingvirksomhed
- Leasingaftalen godkendes hos Motorstyrelsen, dog ikke hvis standardkontrakt anvendes (allerede godkendt)
- Leasingvirksomhed værdifastsætter køretøj (Selvanmelder eller Motor) og registrerer data vedr. leasingaftalen i DMR
- DMR beregner forholdsmæssig afgift, der afregnes af leasingvirksomhed
- Køretøj klar til anvendelse



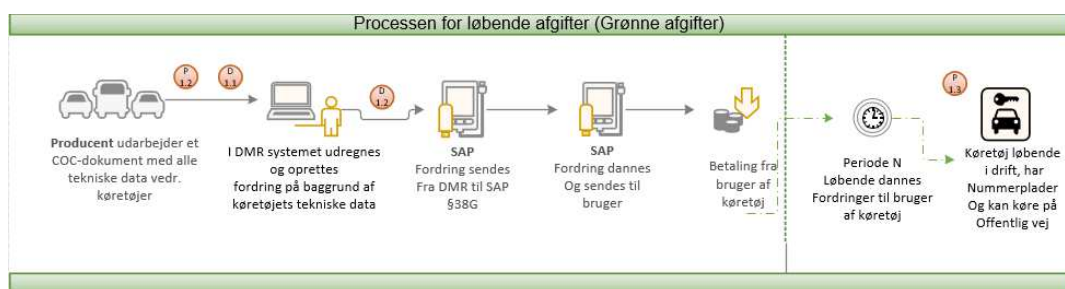
3.4 Processen for periodiske afgifter

Køretøjets tekniske data stammer fra producenten i form af et CoC-dokument (Certificate Of Conformity), der uploades af importøren ved køretøjets oprettelse i DMR.

Såfremt køretøjet importeres brugt eller ombygges, indføres de (ændrede) tekniske data af synshallen på baggrund af synet. På det tidspunkt køretøjet registreres i DMR, beregnes en periodisk afgift af køretøjet - baseret på de tekniske data samt art og anvendelse. Den derved opståede fordring overføres automatisk til SAP38-systemet, der regnskabsmæssigt registrerer transaktionen.

Processen beskrives som følger:

- Producent udarbejder et CoC-dokument indeholdende et køretøjs stamdata. Ved køretøjs oprettelse i DMR, indlæses stamdata af importøren eller synshallen ved registreringssyn
- Når et nyt eller brugt køretøj registreres af forhandler, synshal eller Motorstyrelsen i DMR-systemet, udregnes og oprettes en fordring på grøn ejer-afgift, vægtafgift eller vejbenyttelsesafgift på baggrund af køretøjets tekniske data samt anvendelse
- Fordringen dannes og sendes fra DMR systemet til SAP38
- Fordringen fremsendes til den registrerede bruger af køretøjet
- Betaling foretages af bruger, og fremtidige fordringer dannes så længe køretøjet står som registreret (dvs. har nummerplader og kan køre på offentlig vej)



4. Hovedtal fra Motorområdet

Indtægter i §38-regnskabet er samlet steget fra 27,8 mia.kr i 2013 til 33,0 mia.kr i 2017.

Konti Anvendt/År	2013	2014	2015	2016	2017 Est
Registreringsafgift	14,9	15,9	17,6	19,5	20,6
Vægtafgift/Grøn afgift	10,9	10,5	10,9	10,7	10,5
Ansvarsforsikring	1,6	1,6	1,5	1,5	1,6
Nedskrivning/Andet	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3
Total Indtægter fra Motor	27,8	28,4	30,4	32,1	33,0

Kilde: SAP/BI

Antallet af personbiler i Danmark er steget de seneste år, fra 2,2 mio. personbiler i 2013 til 2,5 mio. i 2017, eller en stigning på mere end 10 pct.

År	2013	2014	2015	2016	2017
Personbiler	2.237.122	2.278.121	2.329.578	2.390.823	2.465.538

Kilde: DK-Statistik

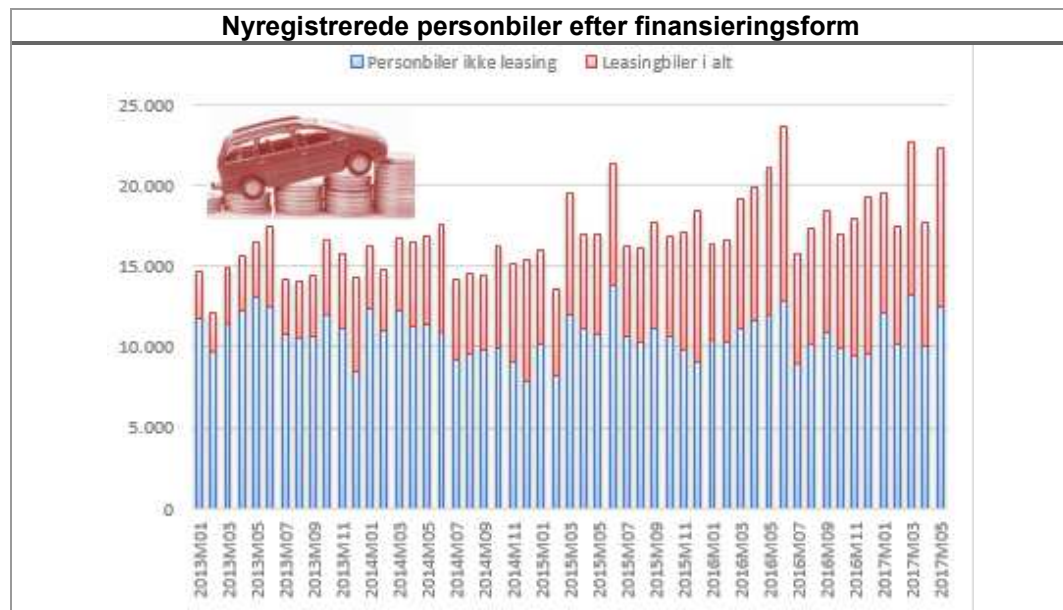
Nyregistreringer af antal personbiler i Danmark er steget kontinuerligt fra 180.643 personbiler i 2013 til 239.124 personbiler i 2017 (estimat), eller en stigning på mere end 30 pct.

Kategori/År	2013	2014	2015	2016	2017 Est
Personbiler	180.643	188.409	206.654	230.972	239.124

Kilde: DK-Statistik

Nyregistrerede personbiler efter finansieringsform:

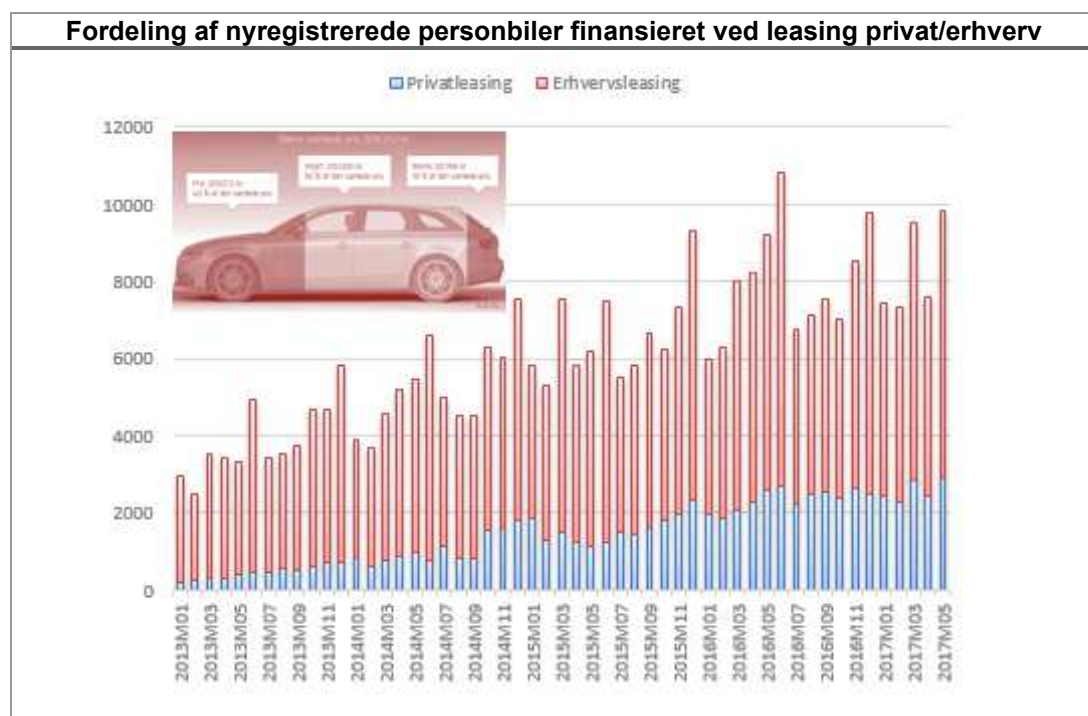
Det samlede antal nyregistrerede personbiler er steget fra 180.000 køretøjer i 2013 til estimeret 240.000 i 2017, en stigning på mere end 30 pct. Andelen af køretøjer der finansieres gennem leasing er steget mere end 200 pct. fra 2013 til 2017.



Kilde: DK-Statistik

Nyregistrerede personbiler finansieret ved leasing:

Det er primært erhvervsleasingen, der er steget fra 2013 til 2017. Erhvervsleasingen er steget fra godt 40.000 nyregistrerede personbiler i 2013 til estimeret 70.000 personbiler i 2017.



Kilde: DK-Statistik

5. Konklusion

Det er vores vurdering, at der i **mindre omfang er behov** for ændringer i de reviderede processer. Denne vurdering baserer vi på følgende forhold:

- De udarbejdede procesbeskrivelser omfatter ikke den samlede motorproces. Delprocesser, der ikke varetages af Motorstyrelsen, er ikke systematisk medtaget i procesbeskrivelsen.
- Risikostyringen på motorområdet foregår ikke kontinuerligt og løbende og er ikke en fast bestanddel af årshjulet.

I nedenstående tabel følger nummereringen af de enkelte emner den struktur, der er omtalt i revisionsrapport 117-171 "Procesoverblik for skatte- og afgiftsarterne".

Vi har prioriteret de observerede forhold således:

Nr.	Revisionsemne	Prio. 1	Prio. 2	Prio. 3	Prio. 4	I alt
1.1	Procesoverblik	0	1	0	0	1
1.2	Risikostyring	0	1	0	0	1
I alt		0	2	0	0	2

Prioriteterne skal ses i forhold til det reviderede område og er nærmere defineret i bilag 2.

Vi har modtaget handlingsplaner fra Motorstyrelsen. Det er vores vurdering, at implementeringen af de udarbejdede handlingsplaner vil medvirke til en reduktion af de vurderede risici.

Vi har dog supplerende bemærket, at det er hensigtsmæssigt, såfremt en organisatorisk enhed varetager procesejersansvaret for motorprocessen, herunder ansvaret for dækkende procesbeskrivelser omfattende hele processen.

Bilag 1: Observationer, risici og anbefalinger

Nr.	Observationer	Risici	Anbefalinger
1.1 2017 Prio. 2	Revisionsemne: Procesoverblik I manualen "Styringsprincipper for 2017 i SKAT" er det ikke beskrevet, hvordan forretningsprocesser og systemer her-til skal udarbejdes, opdateres og dokumenteres. SKR har konstateret, at Motorstyrelsen arbejder kontinuerligt med forbedring af de væsentligste processer på motorområdet. Det er vores vurdering, at dokumentation, procestegninger mv. i al væsentlighed er dækkende for det forretningsområde, som Motorstyrelsen har ansvaret for. Det må imidlertid konstateres, at procesbeskrivelserne, der alle er udarbejdet i MS Visio, ikke nødvendigvis viser det totale procesoverblik. Det kan konstateres, at procesbeskrivelserne ikke er dækkende for områder i SKAT, der ligger uden for Motorstyrelsen (regnskab, betaling, jura).	Såfremt procesbeskrivelserne og arbejdsgangene ikke i tilstrækkeligt omfang er fuldstændige og dækker hele processen (fra vugge til grav), er der en forøget risiko for, at procesbeskrivelserne ikke kan udgøre et effektivt værktøj ved den løbende procesovervågning. Dette medfører en afledt risiko for, at processen ikke overvåges effektivt, og at antallet af procestrin, grænseflader, fejl mv. øges med konsekvens for sagsbehandlingen og effektiviteten.	Funktionsområde: Alle Vi anbefaler, at Motorstyrelsen arbejder kontinuerligt med forbedringer af procesbeskrivelserne, og at disse tiltag dækker hele processen (fra datafangst til betaling) uanset, at dele af processerne er forankret ved flere forskellige styrelser.
	Handlingsplan fra Motorstyrelsen: De procesbeskrivelser der efterspørges vedrører dele af motorydelsen, der ligger uden for Motorstyrelsens ressort. Der afholdes løbende End-to-End motorkvartalsmøder mellem alle dele af Skatteforvaltningen, der har del i den samlede motorydelse. Der vil fortsat være fokus på at sikre, at der findes de nødvendige procesbeskrivelser for den samlede motorydelse, og at disse løbende opdateres. Det bemærkes dog, at der for alle dele af motorydelsen findes procesbeskrivelser, omend disse er af mere generisk art.		

Nr.	Observationer	Risici	Anbefalinger
	Supplerende kommentarer: Motorstyrelsen varetager en stor del af de operationelle rutiner vedrørende motorprocessen. De øvrige rutiner varetages af Skat-teststyrelsen. Det er således hensigtsmæssigt, at der løbende afholdes end-to-end motorkvartalsmøder mellem de organisatoriske enheder, der varetager det operationelle ansvar for delprocesser indenfor den samlede motorproces. Vi skal dog anbefale, at en organisatorisk enhed varetager det samlede ansvar for motorprocessen (procesejer). Eftersom motorstyrelsen varetager størstedelen af motorprocessen vil det være nærliggende, at det overordnede ansvar placeres ved denne enhed. Implementeringsdato: Løbende		

Nr.	Observationer	Risici	Anbefalinger
1.2 2017 Prio. 2	Revisionsemne: Risikostyring I begyndelsen af 2017 blev der afholdt flere workshops indenfor bl.a. motorområdet, hvor målet var afdækning af risici på motorområdet. På baggrund af disse workshops, blev et samlet risikobillede udarbejdet og kategoriseret i en matrice indeholdende "konsekvens" og "sandsynlighed". Vi har konstateret, at SKAT på revisionstidspunktet arbejdede med en videreudvikling af risikostyringsprojektets (B7) principper og metoder for risikostyring. I december 2017 udsendte departementet et ajourført koncept for risikostyring. Der blev samtidig udarbejdet et udkast og forslag til handlinger og forbedringer af processerne, der skal mindske disse risici. Efterfølgende har Motorstyrelsen taget initiativer til at forbedre den løbende identifikation og styring af risici, samt dertil hørende kompenserende kontroller, der skal reducere de samlede risici samt risikobillede for området. Vi har endvidere konstateret, at dokumentationen af risikoafdækningen/styringen ikke gennemføres som en integreret del af den løbende udarbejdelse/vedligeholdelse af procesdokumentationen (proces tegninger mv.).	Såfremt risikoafdækningen/styringen af risici ikke er en integreret del af det løbende procesarbejde, herunder udarbejdelse af procesdokumentation, er der en forøget risiko for, at der ikke foreligger en vedligeholdt oversigt over procesrisiciene. Dette medfører en forøget risiko for, at opfølgningen på/styringen af identificerede risici ikke sker i sammenhæng med den løbende procesovervågning. Dette medfører en forøget risiko for, at samtlige væsentlige procesrisici ikke identificeres	Funktionsområde: Alle Det anbefales, at departementets koncept for risikostyring indarbejdes som en fast bestanddel af årshjulet i Motorstyrelsen, omfattende risikogennemgang, afdækning samt rapportering heraf på kvartals, halvårlig eller årlig basis. Det anbefales tillige, at den løbende procesdokumentation i større omfang kobles sammen med den løbende dokumentation af identificerede risici.

Nr.	Observationer	Risici	Anbefalinger
	Som følge heraf er procesrisici ikke indarbejdet i procestegningerne.		
	Handlingsplan fra Motorstyrelsen: I forbindelse med etableringen af Motorstyrelsen efter den 1. juli 2018, er der igangsat et projekt, der skal se på de samlede processer på tværs af Motorstyrelsen. I den forbindelse opdateres den eksisterende procesdokumentation også. Heri vil departementets koncept for risikostyring blive indtænkt. Derudover vil Motorstyrelsen iværksætte en proces, så procesdokumentationen også fremover vil blive koblet sammen med den løbende dokumentation af identificerede risici. Implementeringsdato: 30. september 2019		

Bilag 2: Anvendt skala

Ved udarbejdelsen af konklusionen er følgende skala anvendt:	
Intet behov for procesændringer	Skatteministeriets Koncernrevision har ikke observeret svagheder i de forretningsgange og processer, der understøtter det reviderede område. Prioritet 1: Ingen observationer Prioritet 2: Ingen observationer
Behov for procesændringer i mindre omfang	Skatteministeriets Koncernrevision har observeret enkelte svagheder i de forretningsgange og processer, der understøtter det reviderede område. Prioritet 1: Ingen observationer Prioritet 2: Enkelte observationer
Behov for procesændringer i større omfang	Skatteministeriets Koncernrevision har observeret flere svagheder i de forretningsgange og processer, der understøtter det reviderede område. Observationerne er hovedsageligt omfattet af prioritet 1 og 2 med flest observationer i prioritet 2. Prioritet 1: Flere observationer Prioritet 2: Flest observationer
Behov for procesændringer i væsentligt omfang	Skatteministeriets Koncernrevision har observeret flere svagheder i de forretningsgange og processer, der understøtter det reviderede område. Observationerne er hovedsageligt omfattet af prioritet 1 eller 2 med flest observationer i prioritet 1. Prioritet 1: Flest observationer Prioritet 2: Flere observationer

Det skal bemærkes, at ovenstående beskrivelse, med hensyn til antal observationer pr. prioritet, er vejledende i forhold til vores samlede vurdering af konklusionen.

Prioritering af de enkelte observationer:
Prioritet 1: Høj Risiko for manglende målopfyldelse: Væsentlige svagheder i den etablerede forretningsgang/proces. Svaghederne kan omfatte manglende interne kontroller, uhensigtsmæssig design af interne kontroller, manglende regnskabsmæssige faciliteter. Som følge heraf er der en væsentlig øget risiko for, at processens formål ikke realiseres. Manglende opfyldelse af processens formål vil have store konsekvenser for virksomheden. Der bør snarest muligt iværksættes foranstaltninger med henblik på at udbedre de observerede svagheder.
Prioritet 2: Middel risiko for manglende målopfyldelse: Svagheder i den etablerede forretningsgang/proces. Svaghederne kan omfatte manglende interne kontroller, uhensigtsmæssig design af interne kontroller, manglende regnskabsmæssige faciliteter. Som følge heraf er der en øget risiko for, at processens målopfyldelse ikke fuldt ud realiseres. Manglende opfyldelse af processens formål vil have store konsekvenser for virksomheden. Der bør iværksættes foranstaltninger med henblik på at udbedre den observerede svagthed.
Prioritet 3: Lille risiko for manglende målopfyldelse: Ingen svagheder i den etablerede forretningsgang/proces. Som følge heraf er der ikke en øget risiko for, at processens formål ikke realiseres. Den reviderede proces kan dog designes med henblik på at forbedre eksekveringen af processen. Processen vil dog være omfattet af den risiko, der, uanset styrken af de interne kontroller, altid vil være til stede.
Prioritet 4: Lille risiko for manglende målopfyldelse: Ingen svagheder i den etablerede forretningsgang/proces. Som følge heraf er der ikke en øget risiko for, at processens formål ikke realiseres. Processen vil dog være omfattet af den risiko, der, uanset styrken af de interne kontroller, altid vil være til stede.