



Faktuel afklaring
5. juli 2018

Høringssvar
3. september 2018

Anmodning om handle-
planer
7. september 2018

Handleplaner modtaget
12. oktober 2018

Endelig rapport
6. december 2018

J. nr. 2017-37

Rapport

Skatteministeriets Koncernrevision

Revision af motorområdet

Ledelsesrapportering

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 6. 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 Motorstyrelsens 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. Det reviderede funktionsområde er fremhævet med gråt i figuren nedenfor.

Rammevilkår	Funktionsområder
Ministerieinstruks	Datafangst
Virksomhedsinstruks	Registrering
Regnskabsinstruks	Opgørelse
Bogføringssystemer	Bogføring
Adgangsstyring	Oprævning
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 synshallere. 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:

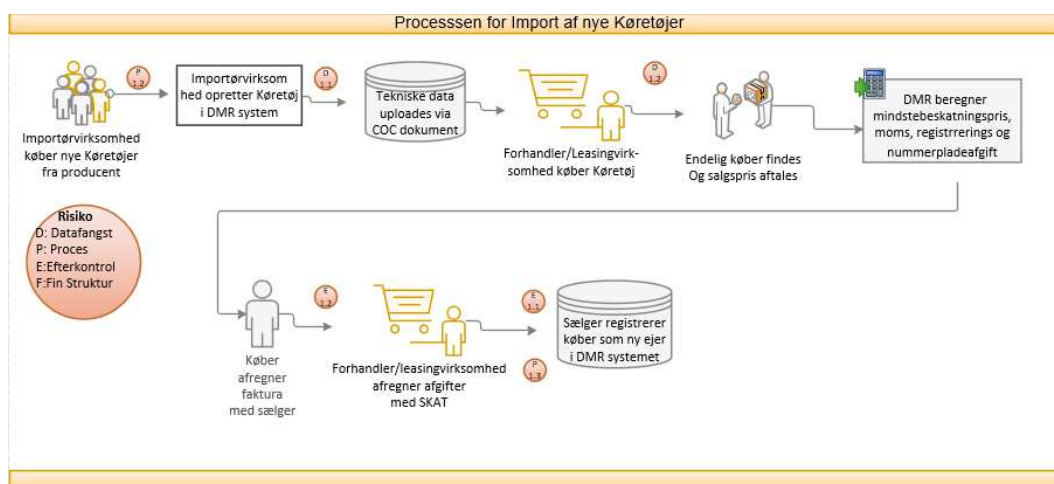
- Registrering- og afgiftsberegningssystem
- Registrering og import af nye og brugte køretøjer
- Upload og registrering af stamdata vedrørende motorkøretøjer
- Værdiansættelser af køretøjer, inklusiv omregistrering og leasing

3.1 Processen for import af nye køretøjer

Import af nye køretøjer til Danmark foretages primært af bilimportører. Bilimportørerne indtaster indkøbspris og markedspris i DMR-systemet. På baggrund af indkøbsprisen (fra producenten), plus en positiv avance på 9 pct. jf. registreringsafgiftsloven, beregner DMR-systemet på grundlag af blandt andet disse data en mindstebeskatningspris. Køretøjerne bliver herefter solgt til forhandlere, der videre sælger 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

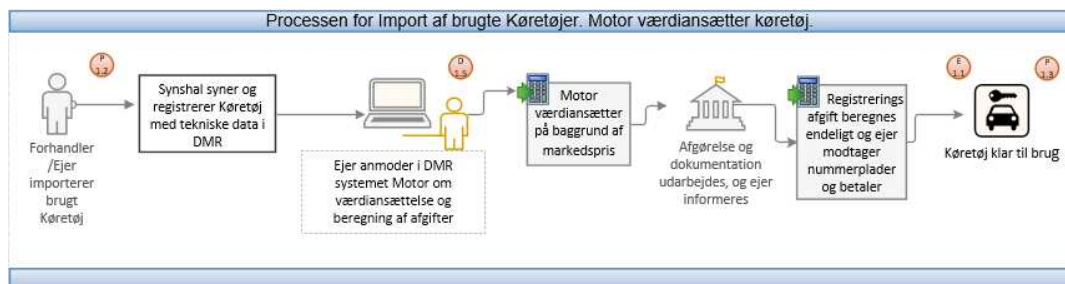


3.2 Processen for import af brugte køretøjer

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 eventuelle virksomhedskontroller.

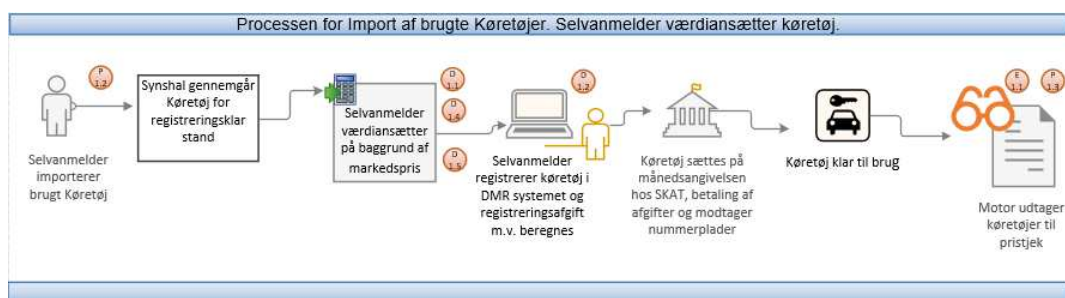
Processen for værdifastsættelse af brugte køretøjer beskrives som følger:

- Forhandler/privatperson køber brugt køretøj i udlandet
- Ved indførsel i Danmark gennemføres et registreringssyn ved en synshal, hvorunder blandt andet 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 blandt andet 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



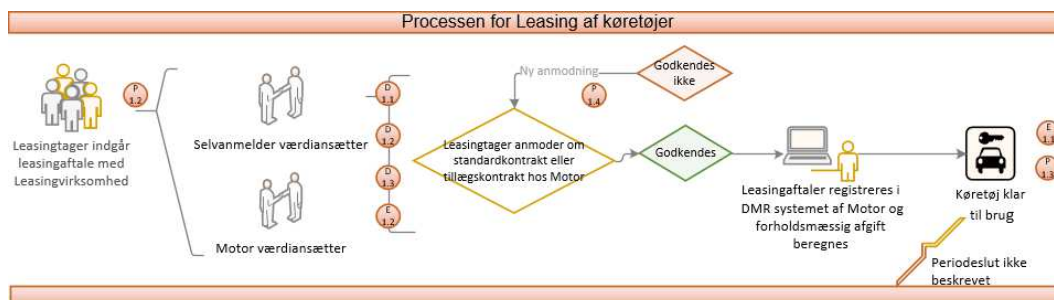
3.3 Processen for leasing af køretøjer

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 blandt andet 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 Motorstyrelsen) og registrerer data vedr. leasingaftalen i DMR
- DMR beregner forholdsmæssig afgift, der afregnes af leasingvirksomhed
- Køretøj klar til anvendelse

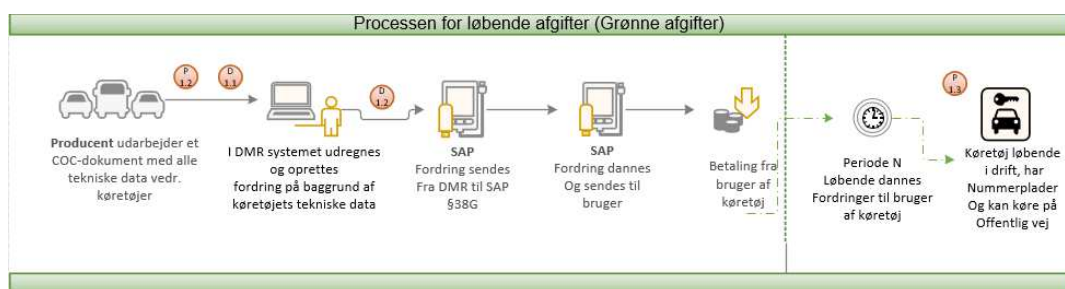


3.4 Processen for periodiske afgifter

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 ejeravgift, vægtafgift eller vejbenyttelsesafgift på baggrund af køretøjets tekniske data samt anvendelse
- Fordringen dannes og sendes fra DMR-systemet til SAP38-systemet
- 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

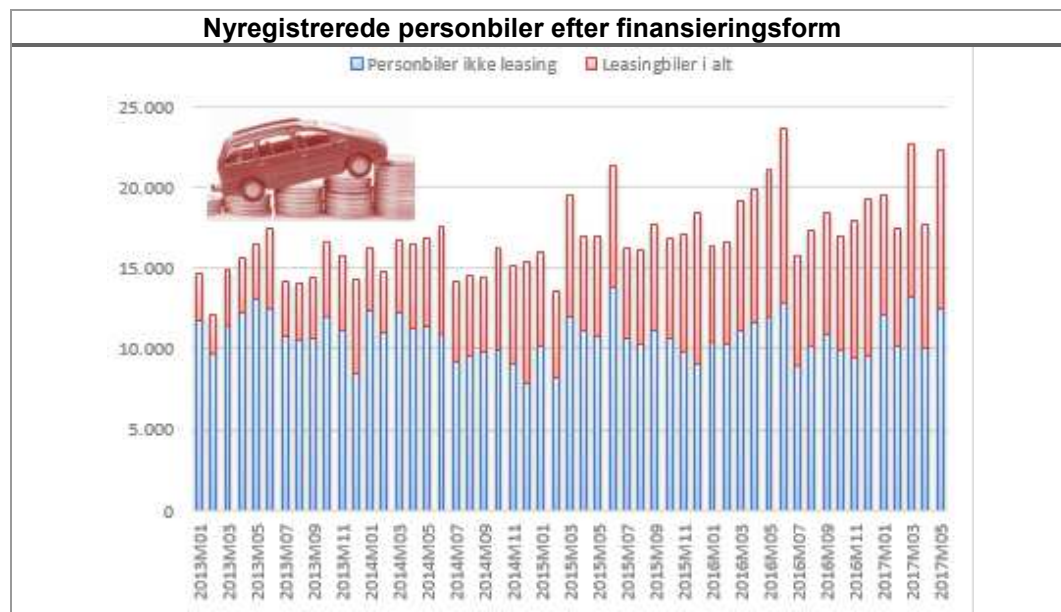
Nyregistreringer af antal personbiler i Danmark er steget kontinuerligt fra 180.643 personbiler i 2013 til 239.124 personbiler i 2017 (estimat), eller en stigning på mere end 30 pct.

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:

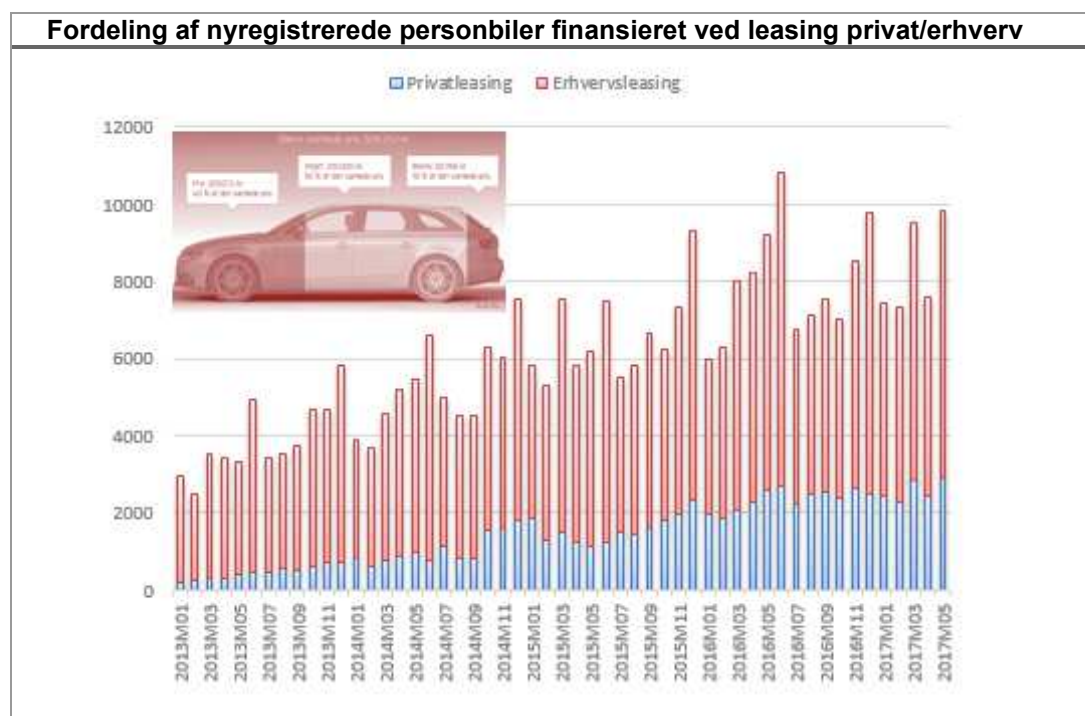
Det samlede antal nyregistrerede personbiler er steget fra 180.000 køretøjer i 2013 til estimeret 240.000 i 2017, en stigning på mere end 30 pct. Andelen af køretøjer der finansieres gennem leasing er steget mere end 200 pct. fra 2013 til 2017.



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:

- Der er ikke i tilstrækkeligt omfang analyser, der søger at klarlægge væsentlige karakteristika, der har betydning for indtægtsdannelsen af motorafgifterne.
- Der er ikke løbende rapportering på de væsentligste processer i Motorstyrelsen.
- Overordnet ledelsesrapportering og rammeværktøj er endnu ikke fuldt ud implementeret for risikostyringen.

Vi har prioriteret de observerede forhold således:

Nr.	Revisionsemne	Prio. 1	Prio. 2	Prio. 3	Prio. 4	I alt
1.0	Motorafgifter i tal	0	1	0	0	1
2.0	Proces	0	1	0	0	1
3.0	Risiko	0	1	0	0	1
I alt		0	3	0	0	3

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

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

Bilag 1: Observationer, risici og anbefalinger

Nr.	Observationer	Risici	Anbefalinger
1.0 2017 Prio. 2	Revisionsemne: Motorafgifter i tal		Funktionsområde: Ledelsesrapportering
	<u>Løbende analyser/Indtægtsgrundlag:</u> SKR har konstateret, at Motorstyrelsen ikke udarbejder løbende analyser af udviklingen og trends på markedet for import af nye og brugte køretøjer samt leasingkøretøjer. Analyser der blandt andet kan belyse: • Trends og udvikling på markedet for køretøjer (antal nye køretøjer, erhvervsleasing, privatleasing, import af brugte køretøjer, selvanmeldere, priser, rabatter mv.). • Karakteristika af de største aktører og deres concernsammenhænge fra produktions- til salgsled inkl. person-sammenfald, aktivitet mv. • Sammenhæng mellem udviklingen på markedet, skattegrundlag og indtægterne fra motorområdet, der registreres i regnskabet.	Såfremt udviklingen på markedet for køretøjer ikke i tilstrækkeligt omfang løbende overvåges og analyseres, er der en forøget risiko for, at ledelsen ikke har et tilstrækkeligt beslutningsgrundlag for at iværksætte de nødvendige initiativer med henblik på at styrke indtægtsdannelsen. Der er tillige en forøget risiko for, at Motorstyrelsen ikke med udgangspunkt i markedsmæssige analyser kan forklare udviklingen i regnskabsposterne.	Vi anbefaler, at markedet for motorkøretøjer løbende vurderes /periodisk gennemgås og vurderes for forhold omhandlende blandt andet: • Marked/produkter/udvikling • Økonomi, trend og analyse af udviklingen i det skattemæssige indtægts og udgiftsgrundlag • Væsentlige karakteristika af markedsdeltagere/producenter/ Importører/forhandlere/kunder • Analyser der i tilstrækkeligt omfang understøtter regnskabs poster på motorområdet Disse tiltag vil bevirke, at grundlaget for de løbende motorafgifter i regnskabet kan sammenholdes op mod skattegrundlaget, og eventuelle afvigelser korrigeres i tide.
	Handlingsplan fra Motorstyrelsen: Motorstyrelsen har opnormeret ressourcerne til databehandling, ligesom form og detaljeringsgrad af rapporterede bogførte motorindtægter og –udgifter vil blive drøftet med Skattestyrelsen med henblik på at styrke ledelsesrapporteringen i Motorstyrelsen. Implementeringsdato: Løbende		

Nr.	Observationer	Risici	Anbefalinger
2.0 2017 Prio. 2	Revisionsemne: Proces		Funktionsområde: Ledelsesrapportering
	<u>Løbende rapportering af driften:</u> SKR har konstateret, at Motorstyrelsens ledelsesrapportering ikke indeholder en løbende vurdering af de væsentligste motorprocesser. For følgende processer • Import af nye køretøjer • Import af brugte køretøjer • Leasing af køretøjer • Periodiske afgifter er der således ikke tilvejebragt en løbende og systematisk data- og informationsindsamling, der kan understøtte en vurdering af, hvorvidt den løbende drift gennemføres som forudsat samt hvorvidt procesforbedringer implementeres som forventet. Endvidere er procesbeskrivelserne ikke i tilstrækkeligt omfang systemunderstøttede og dækkende for de processer, der dækker flere forretningsområder i SKAT (Motor, regnskab, betaling, jura).	Der er risiko for, at ledelsen ikke kan foretage en hensigtsmæssig styring af driften og dermed heller ikke kan iværksætte nødvendige korrigerende tiltag for at optimere processerne.	Vi anbefaler, at ledelsesrapporteringen omfatter en løbende rapportering vedrørende processen for motorområdet. Procesrapporteringen bør omfatte en status på, hvorvidt den løbende drift forløber som forudsat, samt hvorvidt procesforbedringer implementeres som forudsat. Da flere af processerne er komplekse og indeholder mange forskelligartede arbejds-gange og systemer både internt og eksternt, anbefaler vi, at Motorstyrelsen kobles op på det nye fælles BPM-V-system, der er under test/drift/udrulning i andre dele af Skatteforvaltningen, således at procesbeskrivelserne bliver systemunderstøttet og rapporteringen og overvågningen heraf lettes og effektiviseres.
	Handlingsplan fra Motorstyrelsen: Motorstyrelsen er i gang med at udvikle et nyt samlet koncept for ledelsesrapportering. SKRs anbefalinger indgår i det samlede arbejde herom. Der henvises desuden til handleplanen for pkt. 1.1 i delrapporten om Procesoverblik. Implementeringsdato 30. juni 2019		

Nr.	Observationer	Risici	Anbefalinger
3.0 2017	Revisionsemne: Risiko		Funktionsområde: Ledelsesrapportering
Prio. 2	<u>Risikorapportering:</u> I rapporten omfattende Procesoverblik har vi konstateret, at Motorstyrelsen arbejder med risikostyring og har afholdt flere workshops, hvor et samlet risikobillede er blevet udarbejdet og kategoriseret i en matrice indeholdende "konsekvens" og "sandsynlighed". Vi kan imidlertid konstatere, at et samlet koncept for løbende rapportering af risici og mitigerende handlinger endnu ikke er fuldt implementeret, og styringen/rapporteringen heraf ikke udarbejdes med udgangspunkt i et koncept omfattende følgende: • Årshjul • Roller • Værktøjer (register, skabeloner mv.) • Definitioner (sandsynlighed, konsekvens mv.) • Rapporteringsstruktur (til hvem, hvornår, af hvad, mv.) • Konsolidering og væsentlighed Disse forhold har blandt andet medført, at ledelsen i Motorstyrelsen ikke modtager kontinuerlig ledelsesrapportering af identificerede risici.	Såfremt ledelsen i Motorstyrelsen ikke løbende modtager rapportering om identificerede risici, herunder en løbende evaluering af risikobilledet, er der en forøget risiko for, at ledelsen ikke kan iværksætte tiltag, der kan imødegå disse risici.	Med henblik på at ledelsen kan iværksætte korrigerende handlinger og følge op på virkningen af samme, anbefaler SKR, at Motorstyrelsens ledelsesrapportering indeholder en løbende evaluering af risikobilledet for hele motorprocessen.

Nr.	Observationer	Risici	Anbefalinger
	Handlingsplan fra Motorstyrelsen: Motorstyrelsen vil løbende arbejde på at forbedre risikoidentifikationen for hele Motorstyrelsen. Risikobilledet vil blive justeret og revideret løbende. Implementeringsdato: Løbende		

Bilag 3: 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 svaghed.
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.