Skatteministeriet

Faktuel afklaring
5. juli 2018

Høringssvar
3. september 2018

Anmodning om handleplaner
7. september 2018

Handleplaner modtaget
12. oktober 2018

Endelig rapport
6. december 2018

J. nr. 2017-37
Plannr 117-155

Rapport

Skatteministeriets Koncernrevision

Revision af motorområdet

Finansiel registreringsstruktur

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 finansiel 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 relevant i forbindelse med revisionen.

Vi har rekvireret, gennemgået og vurderet forretningsgangsbeskrivelser, procestegninger 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	Opkrævning
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.

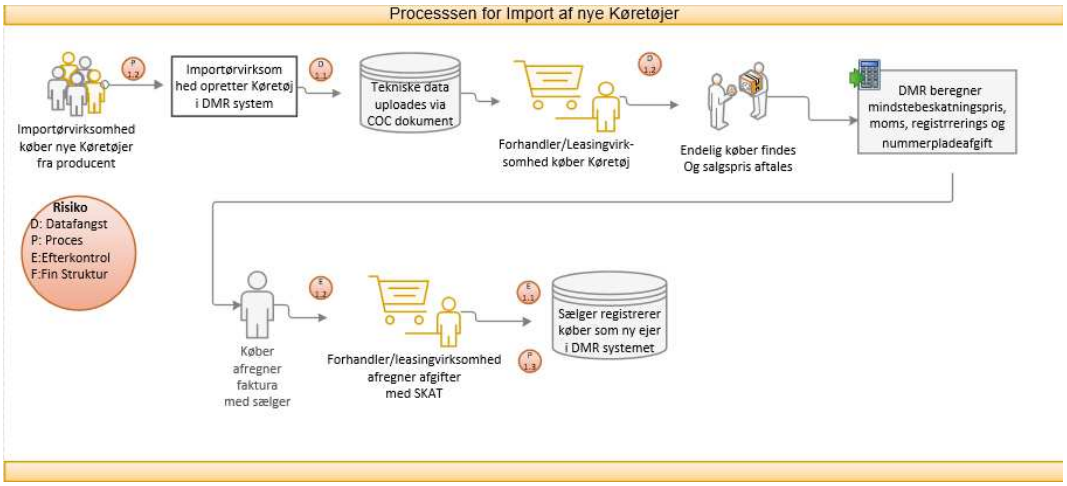
- Registrering- og afgiftsberegningssystem
- Registrering og import af nye og brugte køretøjer
- Upload og registrering af stamdata vedrørende motorkøretøjer
- Værdiansættelser af køretøjer, inklusiv omregistrering og leasing

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 blandt andet disse data en mindstebeskatningspris. 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

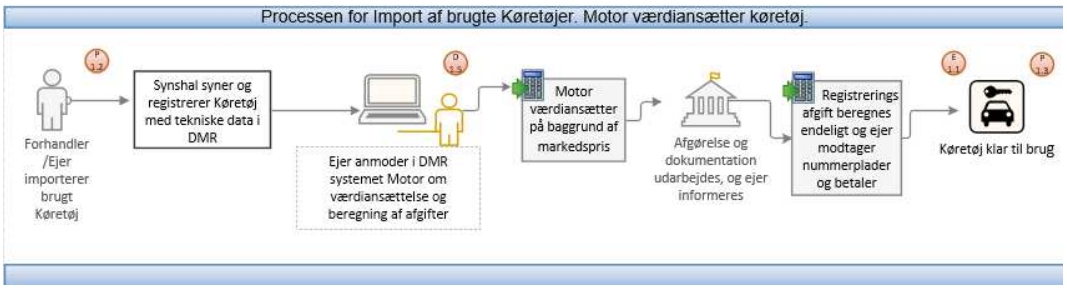


3.2 Processen for import af brugte køretøjer

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 eventuel virksomhedskontroller.

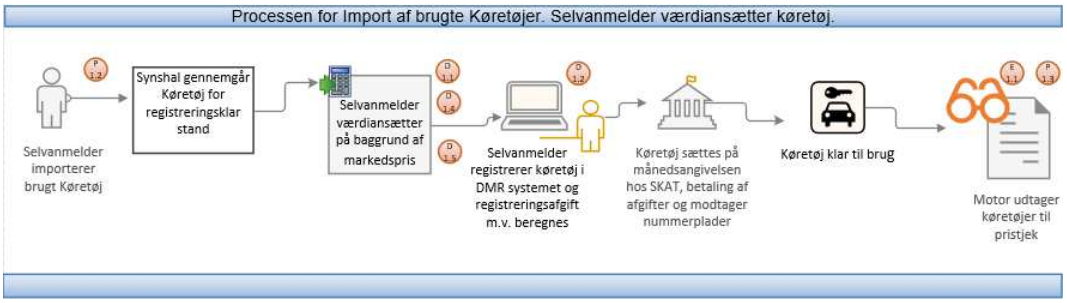
Processen for værdifastsættelse af brugte køretøjer beskrives som følger:

- 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



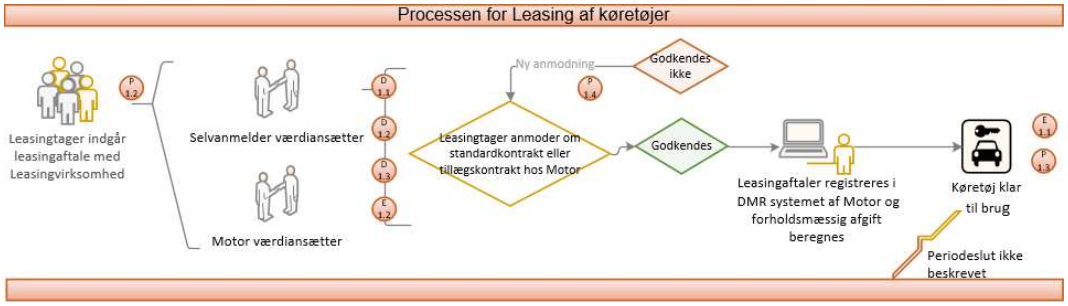
3.3 Processen for leasing af køretøjer

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 standard kontrakter, 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

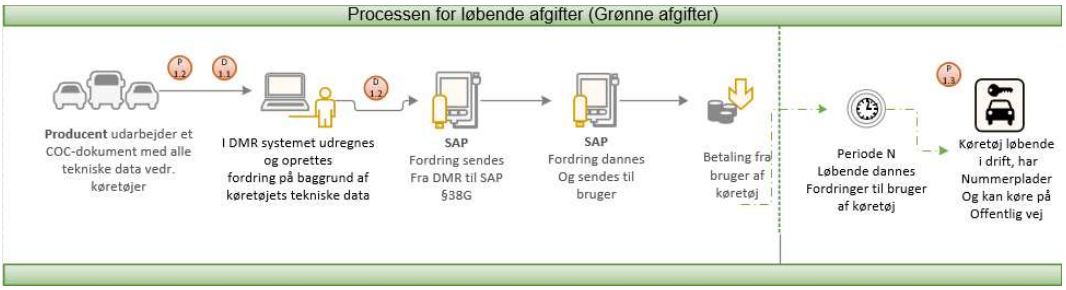


3.4 Processen for periodiske afgifter

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, indføjes 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 SAP, 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 ejerafgift, 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)


Processen for løbende afgifter (Grønne afgifter)
Producent udarbejder et COC-dokument med alle tekniske data vedr. køretøjer
I DMR systemet udregnes og oprettes fordring på baggrund af køretøjets tekniske data
SAP
Fordring sendes Fra DMR til SAP §38G
SAP
Fordring dannes Og sendes til bruger
Betaling fra bruger af køretøj
Periode N Løbende dannes Fordringer til bruger af køretøj
Køretøj løbende i drift, 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, dvs. 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), dvs. en stigning på mere end 30 pct.

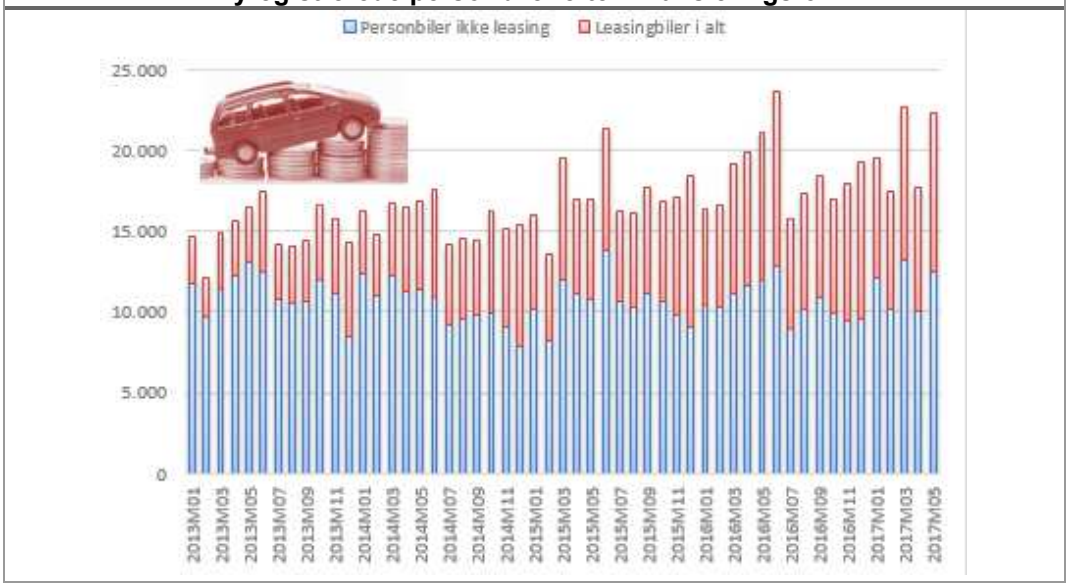
Kategori/År	2013	2014	2015	2016	2017 Est
Personbiler	180.643	188.409	206.654	230.972	239.124

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.

Nyregistrerede personbiler efter finansieringsform

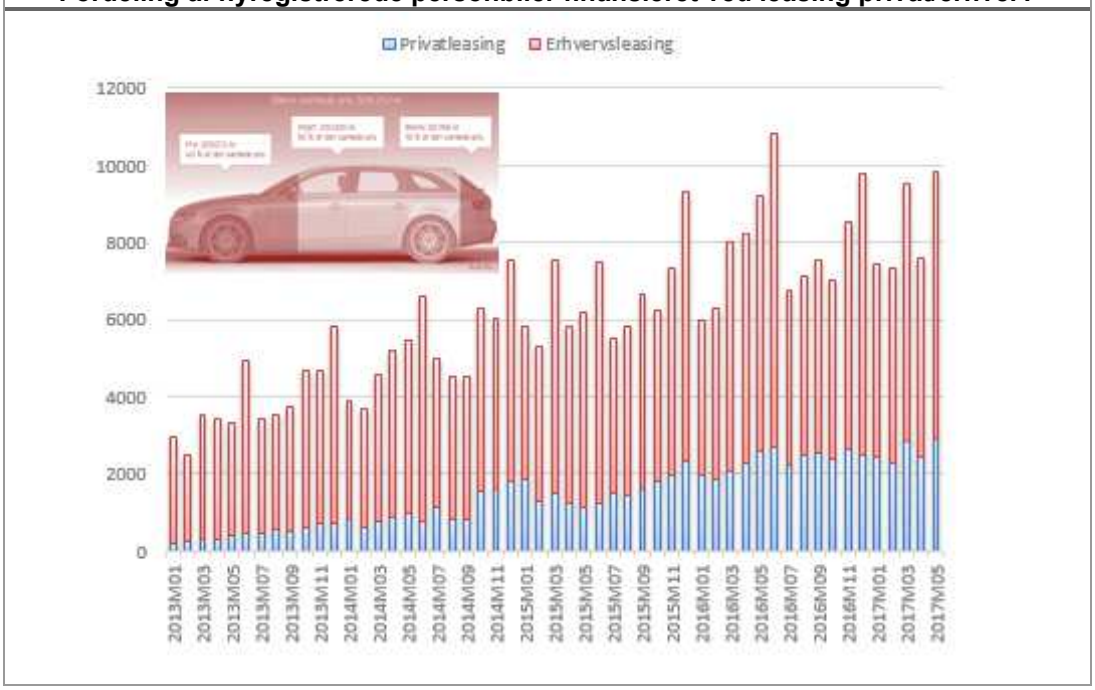


Kilde: DK-Statistik

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.

Fordeling af nyregistrerede personbiler finansieret ved leasing privat/erhverv



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:

- Indtægterne fra motorområdet specificeres udelukkende på hovedkonti i regnskabet, og dette forhold gør det vanskeligt løbende at følge op med analyser og eventuelle tiltag, såfremt indtægterne varierer i forhold til forventet.

Vi har prioriteret de observerede forhold således:

Nr.	**Revisionsemne**	Prio. 1	Prio. 2	Prio. 3	Prio. 4	**I alt**
1.1	Bogføring i §38 regnskab	0	1	0	0	**1**
I alt		**0**	**1**	**0**	**0**	**1**

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 de udarbejdede handlingsplaner ikke nødvendigvis vil medvirke til en reduktion af de vurderede risici. Motorstyrelsen har anført, at den i samarbejde med Skattestyrelsen vil overveje opsplitningen i underkonti ved indtægtsregistreringen.

Bilag 1: Observationer, risici og anbefalinger

<table>
<tr><th>Nr.</th><th>Observationer</th><th>Risici</th><th>Anbefalinger</th></tr>
<tr><td rowspan="2">1.1
2017

Prio.
2</td><td colspan="2">Revisionsemne: Bogføring i §38 regnskab</td><td>Funktionsområde: Regnskabsaflæggelse</td></tr>
<tr><td>Indtægter fra motorområdet kan registreres i overensstemmelse med nedenstående tabel.

<table>
<tr><th>Firmakode</th><th>Forretnings-Område</th><th>Konto-Nummer</th></tr>
<tr><td>6004</td><td>2300</td><td>1000</td></tr>
<tr><td>6004</td><td>2301</td><td>1070</td></tr>
<tr><td>6004</td><td>2320</td><td>1101 1170</td></tr>
<tr><td>6004</td><td>2325</td><td>1227</td></tr>
</table>

Ovennævnte struktur betyder, at indtægter og omkostninger bliver registeret på følgende forretningsområder:

• Registreringsafgift
• Grøn Ejerafgift
• Vægtafgift
• Vejbenyttelse/Nummerplader

SKR har konstateret, at Motorstyrelsen ikke specifikt registrerer de indtægtsarter, der stammer fra de væsentligste aktivitetsområder, som nævnt nedenfor:

• Registreringsafgift fra nye biler
• Registreringsafgift fra brugte biler
• Registreringsafgift fra privatpersoner
• Registreringsafgift fra erhvervsvirksomheder</td><td>Manglende gennemsigtighed og fuld afdækning af forretningsområdet i regnskabet medfører risiko for manglende analyse og beslutningsgrund for medarbejdere og ledelse.</td><td>Det anbefales, at Motorstyrelsen bogfører indtægter med større detaljeringsgrad end tilfældet er i dag. De væsentligste områder, der påvirker indtægtsdannelsen, bør registreres i regnskabet.

Disse yderligere data bør genereres ved udnyttelse af eksisterende/nye dimensioner i SAP38, således at der løbende kan analyseres og følges op på væsentlige indtægtsområder i Motorstyrelsen.</td></tr>
</table>

Nr.	Observationer	Risici	Anbefalinger
	• Registreringsafgift fra leasingsalg • Registreringsafgift fra ikke leasing salg Vi har tillige i tidligere rapport (”Revision af eksportgodtgørelse 116-283”) konstateret, at bogføringen for så vidt angår udgifter på motorområdet også bliver bogført på kun en og samme udgiftskonto.		
	Handlingsplan fra Motorstyrelsen: Motorstyrelsen vil i samarbejde med Skattestyrelsen overveje opsplitningen i underkonti. **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.