



Halvårsmøde mellem Skatteministeriet og Motorstyrelsen

4. kvartal 2020

Skatteministeriet

3. Driftsstyring

Status på mål- og resultatplan for 2020

Status på målopfyldelse

Ud af i alt 9 mål er 3 mål blevet opfyldt i mål- og resultatplanen for 2020. Et enkelt mål er udgået på grund af udfordringer med data.

Oversigt over ikke-opfyldte mål

Mål	Resultat	Bemærkning
2.1: Korrekthed i sagsbehandlingen	Min. 95 pct. af stikprøver af afgørelser er udført uden fejl. 85 pct. af de udtagne stikprøver er udført uden fejl.	Der er primært konstateret processuelle fejl, der ikke påvirker borgere og virksomheder. De konstaterede fejl vedrører primært værdifastsættelse og pristjek.
3.1: Antal kontrolaktiviteter	Der gennemføres pristjek af 15 pct. af alle køretøjer til eksport i 1. halvår 2020. Der er gennemført 23,1 pct. Der gennemføres pristjek af 10 pct. af alle importerede brugte køretøjer. Kontroltrykket øges fra 2 til 10 pct. i løbet af 2020. Der er gennemført 6,5 pct. Der gennemføres pristjek af 1.300 genberegninger på leasingområdet og 10 efterkontroller med leasingvirksomheder. Der er gennemført 174 leasing genberegninger og 19 efterkontroller. Målet om minimum 90 pct. af de planlagte kontrolaktiviteter på øvrige områder gennemføres.	De systemmæssige udfordringer med at gennemføre pristjek af leasing genberegninger har medført at målet ikke er opfyldt. Det har, bl.a. som følge af covid-19, ikke været muligt at gennemføre 90 pct. af de planlagte kontrolaktiviteter på øvrige områder.
3.2: Øget regelefterlevelse gennem vejledning	Minimum 90 pct. af de planlagte vejledningsaktiviteter gennemføres.	Det har som følge af covid-19 ikke været muligt at opfylde målet om at gennemføre 90 pct. af de planlagte kontrolaktiviteter.
3.3: Fristoverholdelse	Minimum. 90 pct. intern fristoverholdelse. Resultat: 84,1 pct. 100 pct. lovbestemt fristoverholdelse. Resultat: 99,5 pct.	Overskridelsen af de interne frister skyldes bl.a., at der har været fokus på at overholde de lovbestemte frister for udbetaling af eksportgodtgørelse.
4.3: Prognosepræcision	Afvigelsen mellem faktisk forbrug og prognose for gebyrfinansierede aktiviteter skal ikke overstige 5 pct. i samtlige fire kvartaler i finansåret. Resultat: 3.363 pct. afvigelse. Afvigelsen mellem faktisk forbrug og prognose for almindelig virksomhed skal ikke overstige 5 pct. i samtlige fire kvartaler i finansåret - Resultat: 10,9 pct. afvigelse.	Der er for 4. kvartal en afvigelse på 0,6 mio. kr. Afvigelsen på indtægter udgør 20,4 pct. Afvigelsen på udgifter udgør 25,0 pct. Der er en afvigelse på 7,5 mio. kr., der ikke vedrører eksportgodtgørelse. Afvigelsen vedrører primært øget hensættelse til feriepengeforpligtelse.


3. Driftsstyring

A. Opfølgning på mål- og resultatplan 2020

- Resultatkrav kan opnås
- Resultatkrav er tæt på ikke at kunne opnås
- Resultatkrav er ikke opnået

 Ændret siden sidst

Koncernfælles pejlemærke 1


	Mål	Resultatkrav	Opfølgning (år-til-dato)				Status sidst	Status 4. kvartal	Årsag og konsekvens	Handling
			1. kvartal	2. kvartal	3. kvartal	4. kvartal				
1.1	Omdømme (koncernfælles)	Resultatet af den årlige omdømmemåling, som foretages i 4. kvartal 2020, skal som minimum være 3,6 point. Der måles på en skala fra 1-5.	-	-	-	3,6	-		Omdømmemålingen viser, at Motorstyrelsens omdømme er positivt. Gennemsnittet for styrelsens overordnede omdømme er 3,6, hvorfor resultatkravet opnås.	-
1.2	Kundetilfredshed (koncernfælles)	Resultatet af den løbende måling af tilfredsheden med Motorstyrelsens vejledningsindsats skal i gennemsnit minimum være 3,8 point for telefonbetjening og 3,9 for mailbesvarelser. For sagsbehandlingsområdet gennemføres der i 2020 en nulpunktmåling. Der måles på en skala fra 1-5.	Telefon: 3,9 Mail: 4,0	Telefon: 3,8 Mail: 4,1	Telefon: Mail:	Telefon: 3,8 Mail: 4,0	●	●	Nulpunktmålingen af tilfredsheden på sagsbehandlingsområdet er udskudt til 2021.	-

* Der var i forbindelse med afrapporteringen for 3. kvartal udfordringer med at opgøre data for kundetilfredshed. Der indgår derfor ikke afrapportering for 3. kvartal ift. telefoni og e-mail.


3. Driftsstyring

A. Opfølgning på mål- og resultatplan 2020

- Resultatkrav kan opnås
- Resultatkrav er tæt på ikke at kunne opnås
- Resultatkrav er ikke opnået

 Ændret siden sidst

Koncernfælles pejlemærke 2

	Mål	Resultatkrav	Opfølgning (år-til-dato)				Status sidst	Status 4. kvartal	Årsag og konsekvens	Handling
			1. kvartal	2. kvartal	3. kvartal	4. kvartal				
2.1	Korrekthed i sagsbehandlingen*	95 pct. udføres uden fejl.	83 pct.	84 pct.	86 pct.	85 pct.**	●		Der er primært konstateret processuelle fejl, der ikke påvirker borgere og virksomheder. De konstaterede fejl vedrører primært værdifastsættelse og pristjek.	Motorstyrelsen har fra oktober øget antallet af stikprøver, der udtages, for at afdække årsagerne til de konstaterede fejl yderligere. Det øgede antal stikprøver giver bedre mulighed for løbende opfølgning og mitigering af fejl.
2.2	Træfprocenter ved kontrolindsatser	Risikobaserede pristjek udføres med en træfprocent på 50 pct.	52 pct.	53 pct.	52 pct.	51 pct.	●	●	-	-

* Der er konstateret en fejl i den systemmæssige opgørelse af korrekthed i sagsbehandlingen. Hvis der ved en intern kontrol er konstateret både processuelle og regnskabsfejl, indgik antallet af kontroller dobbelt i datagrundlaget. Dermed er korrektheden blevet beregnet forkert. Korrekthed i sagsbehandlingen er derfor tilpasset for 1. – 3. kvartal 2020.

** Målet er opgjort for perioden 20. december 2019 til 19. december 2020.

3. Driftsstyring

A. Opfølgning på mål- og resultatplan 2020

Koncernfælles pejlemærke 3

- Resultatkrav kan opnås
- Resultatkrav er tæt på ikke at kunne opnås
- Resultatkrav er ikke opnået
- ◻ Ændret siden sidst

	Mål	Resultatkrav	Opfølgning (år-til-dato)				Status sidst	Status 4. kvartal	Årsag og konsekvens	Handling
			1. kvartal	2. kvartal	3. kvartal	4. kvartal				
3.1	Antal kontrolaktiviteter	<p>Der er gennemført pristjek af 15 pct. af alle køretøjer til eksport i 1. halvår 2020.</p> <p>Der er gennemført pristjek af 10 pct. af alle importerede brugte køretøjer. Kontroltrykket øges fra 2 til 10 pct. i løbet af 2020.</p> <p>Der gennemføres pristjek af 1.300 genberegninger på leasingområdet og 10 efterkontroller med leasingvirksomheder.</p> <p>Minimum 90 pct. af de planlagte kontrolaktiviteter på øvrige områder gennemføres.</p>	<p>Eksport 14 pct.</p> <p>Import 4 pct.</p> <p>Leasing genberegning 0</p> <p>Efterkontroller 3</p>	<p>Eksport 13 pct.</p> <p>Import 5 pct.</p> <p>Leasing genberegning 1</p> <p>Efterkontroller 3</p>	<p>Eksport 19,8 pct.</p> <p>Import 6,1 pct.</p> <p>Leasing genberegning 92</p> <p>Efterkontroller 6</p>	<p>Eksport 23,1 pct.</p> <p>Import* 6,5 pct.</p> <p>Leasing genberegning 174</p> <p>Efterkontroller 19</p>	●	●	<p>Målene vedr. eksport, import og efterkontroller er opfyldt.</p> <p>De systemmæssige udfordringer med at gennemføre pristjek af leasing genberegninger har medført at målet ikke er opfyldt.</p> <p>Det har, bl.a. som følge af covid-19, ikke været muligt at gennemføre 90 pct. af de planlagte kontrolaktiviteter på øvrige områder.</p>	<p>De systemmæssige udfordringer med at foretage pristjek af leasing genberegninger er løst</p> <p>Virksomheder er blevet tilbudt mulighed for at møder i forbindelse med Motor-styrelsens kontroller kunne blive afholdt virtuelt.</p>
3.2	Øget regelefterlevelse gennem vejledning	<p>Minimum 90 pct. af de planlagte vejledningsaktiviteter gennemføres.</p>	-	-	-	-	●	●	<p>Det har som følge af covid-19 ikke været muligt at opfylde målet om at gennemføre 90 pct. af de planlagte kontrolaktiviteter.</p>	<p>Vejledningsaktiviteter er søgt gennemført når det har været muligt. Mulighederne for at afholde virtuelle vejledningsaktiviteter undersøges.</p>


*) Af den politiske aftale om styrket regelefterlevelse på motorområdet er der fastsat mål for 2020 om, at kontroltrykket for importerede brugte køretøjer skal øges fra 2 til 10 pct. i løbet af 2020. Det forstås således, at gennemsnittet for 2020 ikke behøver at være 10 pct., men at der i gennemsnit over hele året skal være foretaget et antal pristjek svarende til den forventede indfasning af det øgede kontroltryk. Motorstyrelsen forventede med den planlagte indfasning, at der skulle foretages ca. 3.600 pristjek i 2020 for at opfylde målet. Der er foretaget ca. 4.000 pristjek i 2020. Det er vurderingen, at målet er opnået.


3. Driftsstyring

A. Opfølgning på mål- og resultatplan 2020

Koncernfælles pejlemærke 3

- Resultatkrav kan opnås
- Resultatkrav er tæt på ikke at kunne opnås
- Resultatkrav er ikke opnået

 Ændret siden sidst

	Mål	Resultatkrav	Opfølgning (år-til-dato)				Status sidst	Status 4. kvartal	Årsag og konsekvens	Handling
			1. kvartal	2. kvartal	3. kvartal	4. kvartal				
3.3	Fristoverholdelse*	Min. 90 pct. (interne) 100 pct. (lovbestemte)	Intern fristoverholdelse 85 pct. Lovbestemte fristoverholdelse 100 pct.	Intern fristoverholdelse 87 pct. Lovbestemte fristoverholdelse 100 pct.	Intern fristoverholdelse 84 pct. Lovbestemte fristoverholdelse 100 pct.	Intern fristoverholdelse 84,1 pct. Lovbestemte fristoverholdelse 99,5 pct.	●		Overskridelsen af de interne frister skyldes bl.a., at der har været fokus på at overholde de lovbestemte frister for udbetaling af eksportgodtgørelse.	I forbindelse med de løbende møder i ledergruppen i Motorstyrelsen er der foretaget en vurdering af eventuel omprioritering af ressourcer


*) Der er ikke på nuværende tidspunkt fastsat frister for klagesagsbehandling. Disse indgår derfor ikke i fristoverholdelsen. Fristoverholdelse på lovbestemte frister opgøres for sager, der er oprettet i 2020, hvor sagsbehandlingsfristen er øget til 9 uger.

3. Driftsstyring

A. Opfølgning på mål- og resultatplan 2020

Koncernfælles pejlemærke 4

- Resultatkrav kan opnås
- Resultatkrav er tæt på ikke at kunne opnås
- Resultatkrav er ikke opnået

 Ændret siden sidst

	Mål	Resultatkrav	Opfølgning (år-til-dato)				Status sidst	Status 4. kvartal	Årsag og konsekvens	Handling
			1. kvartal	2. kvartal	3. kvartal	4. kvartal				
4.1	Vellykket onboarding af nye medarbejdere og ledere (koncernfælles)	Alle nye ledere og medarbejdere ansat i styrelsen har gennemført koncernfælles obligatoriske onboarding moduler, senest seks mdr. efter start.	84 pct.* <u>Deltagelse moduler:</u> Sagsbehandling og Myndighedsrollen: 100 pct. GDPR: 93 pct. Sagsbehandling, retssikkerhed og regler: 86 pct. Introdag: 98 pct.**	90 pct.* <u>Deltagelse moduler:</u> Sagsbehandling og Myndighedsrollen: 100 pct. GDPR: 90 pct. Sagsbehandling, retssikkerhed og regler: 90 pct. Introdag: 100 pct.**	-	-			Målet er udgået grundet udfordringer med data.	-

*) Den samlede gennemførselsprocent angiver, hvor stor en andel af nyansatte medarbejdere og ledere, der har gennemført samtlige fire obligatoriske moduler inden for de første 6 måneder af deres ansættelse. Medarbejdere og ledere ansat i perioden 1. oktober til 31. december 2019 indgår i opgørelsen.


**) Motorstyrelsen er ikke omfattet af den koncernfælles introdag

3. Driftsstyring

A. Opfølgning på mål- og resultatplan 2020

Koncernfælles pejlemærke 4

- Resultatkrav kan opnås
- Resultatkrav er tæt på ikke at kunne opnås
- Resultatkrav er ikke opnået

 Ændret siden sidst

	Mål	Resultatkrav	Opfølgning (år-til-dato)				Status sidst	Status 4. kvartal	Årsag og konsekvens	Handling
			1. kvartal	2. kvartal	3. kvartal	4. kvartal				
4.2	Høj faglighed i et langsigtet perspektiv (koncernfælles)	<p>1. halvår: Styrelsen har præsenteret et overblik over styrelsens kerneopgaver og kompetencer, samt de faktorer styrelsen forventer vil påvirke løsningen af kerneopgaver i et tre til femårigt perspektiv.</p> <p>2. halvår: Styrelsen har identificeret de væsentligste fokusområder, der skal bidrage til at sikre fortsat høj faglighed i et langsigtet perspektiv. Endeligt har styrelsen beskrevet den forventede effekt heraf.</p>	Der udarbejdes en kompetence-gabsanalyse med det formål at få igangsat den nødvendige kompetence-udvikling. Analysen foretages på individuel niveau og danner fundamentet for den fremadrettede strategiske kompetenceudvikling.	Motorstyrelsen har præsenteret et overblik over kerneopgaver og kompetencer og faktorer der forventes at påvirke løsningen af kerneopgaver i et tre- til femårigt perspektiv.	Motorstyrelsen har identificeret de væsentligste fokusområder, der skal bidrage til at sikre fortsat høj faglighed i et langsigtet perspektiv og er ved at udarbejde en kompetence-strategi for styrelsen.	Motorstyrelsen har identificeret de væsentligste fokusområder der skal bidrage til at sikre fortsat høj faglighed i et langsigtet perspektiv, og beskrevet den forventede effekt heraf, jf. bilag 1 og 2.	●	●	-	-

3. Driftsstyring

A. Opfølgning på mål- og resultatplan 2020

Koncernfælles pejlemærke 4

- Resultatkrav kan opnås
- Resultatkrav er tæt på ikke at kunne opnås
- Resultatkrav er ikke opnået

 Ændret siden sidst

	Mål	Resultatkrav	Opfølgning (kvartalsvist)				Status sidst	Status 3. kvartal	Årsag og konsekvens	Handling
			1. kvartal	2. kvartal	3. kvartal	4. kvartal				
4.3	Prognose-præcision (koncernfælles)	1) Afvigelsen mellem faktisk forbrug og prognose for gebyrfinansierede aktiviteter ikke overstiger 5 pct. i samtlige fire kvartaler i finansåret. 2) Afvigelsen mellem faktisk forbrug og prognose for almindelig virksomhed ikke overstiger 5 pct. i samtlige fire kvartaler i finansåret.	1) -58,9 pct. 2) -6,0 pct.	1) -10,1 pct. 2) 6,8 pct.	1) -637,6 pct. 2) 19,1 pct.	1) 3.363 pct.* 2) 10,9 pct.	●	●	Samlet afvigelse for § 09.31.05. Motorstyrelsen i 4. kvartal er 10,1 pct. (6,9 mio. kr.) 1) Der er for 4. kvartal en afvigelse på 0,6 mio. kr. Afvigelsen på indtægter udgør 20,4 pct. Afvigelsen på udgifter udgør 25,0 pct. 2) Der er en afvigelse på 7,5 mio. kr., der ikke vedrører eksportgodtgørelse. Afvigelsen vedrører primært øget hensættelse til feriepengeforpligtelse.	-

*) Der var for 4. kvartal estimeret en nettoomkostning på 17.000 kr. Der er i 4. kvartal realiseret en nettoindtægt på 560.000 kr. Det svarer til en afvigelse på 577.000 kr., eller 3.363 pct.

Risikooverblik for Motorstyrelsen – Koncernfælles konsekvensdimension -

Aktuelt risikobillede

Der er risiko for:

1. At importørerne sætter indkøbspriser og mindstebeskatningspriser for lavt.
2. Mangelfuld systemunderstøttelse i Motorregistret (DMR)
3. Fristoverskridelse ift. anvendelse af køretøjer uden registreringsafgift.
4. At der ikke er overensstemmelse mellem den angivne afgift på slutseddel/faktura og månedsangivelsen.
5. Misbrug af Motorregistret (DMR) til udbetaling af automatisk beløb uden funktionsadskillelse.
6. At handelspris og nypris er ikke sat korrekt af selvanmeldere
7. Manglende opkrævning af registreringsafgift ved genberegning.

Sandsynlighed		1			2	3
		4			7	
		6				5
		Konsekvens				

Status på implementering

Rammeværket er implementeret.

Risikooverblik

Risikobeskrivelser



Risikoen er usandsynlig og konsekvens ubetydelig



Risikoen er sandsynlig og konsekvens betydelig



Risikoen er meget sandsynlig og konsekvens meget alvorlig

Risici	Beskrivelse	Årsag	Konsekvens	Status	Mitigerende handling	Ansvarlig afdeling / Kontor
1. Der er risiko for at importørerne sætter indkøbspriser og mindstebeskatningspriser for lavt.	<p>Den afgiftspligtige værdi for et importeret køretøj er indkøbsprisen fra den udenlandske producent inkl. tillæg af lovpligtige udgifter.</p> <p>I de tilfælde hvor importørerne ejes af udenlandske producenter, er kontrollen af indkøbsprisen kompliceret. Der kan fx være gemt udgifter i transferpricing-regnskabet, som burde indgå i indkøbsprisen og dermed hæve den afgiftspligtige værdi. Hvis indkøbsprisen ikke er korrekt, vil den afgiftspligtige værdi ikke være korrekt.</p> <p>Det fremgår af lovgivningen, at der i den afgiftspligtige værdi af nye køretøjer altid skal indregnes mindst 9 pct. i samlet avance for importør og forhandler. Den afgiftspligtige værdi må ikke indeholde negativ importøravance.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Importørerne indberetter selv indkøbspriser i Motorregistret. Manglende systematisk kontrol af importørernes og producenternes ageren. 	<p>Relevant konsekvensdimension: Statens indtægter - Score: 2</p> <p>Legitimitet – Score: 6</p> <ul style="list-style-type: none"> Ved en forkert indberettet indkøbspris vil afgiftsberigtigelsen ikke være korrekt, hvilket resulterer i færre statsindtægter. Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at opgøre den økonomiske volumen. Tab vurderes at være over 100 mio. kr. årligt. 	●	<p>Motorstyrelsen har igangsat I-Plan-Projektet. I projektets opstart udtages et betydeligt antal køretøjer til kontrol for korrekt indberettet indkøbspris. Ved at gennemføre denne kontrol, får Motorstyrelsen indsigt i den rigtige værdi til fastsættelse af værnreglen om de 9 pct. avance. Herefter kontrolleres de andre led i køretøjernes cyklus til fx leasinggiver eller forhandler og eventuelt slutbruger for at kontrollere om den, der har afregnet registreringsafgiften, har gjort dette korrekt. Alle led skal gennemgås for at sikre, at ingen har overflyttet avance fra den afgiftspligtige værdi. Der er tale om en omfattende kontrol, da bevisbyrden skal løftes helt ned på køretøjsniveau, og projektet strækker sig derfor over en længere årrække. Projektet forventes at have det outcome, at der på baggrund af resultaterne skal ses på mulige lovgivningstiltag. Projektet forventes afsluttet med udgangen af 2021, men det er muligt, at det fortsætter ind i 2022 pga. Covid-19.</p>	Motorafdelingen - Vejledning og kontrol I - Virksomheder

Risikooverblik

Risikobeskrivelser

● Risikoen er usandsynlig og konsekvens ubetydelig

● Risikoen er sandsynlig og konsekvens betydelig

● Risikoen er meget sandsynlig og konsekvens meget alvorlig

Risici	Beskrivelse	Årsag	Konsekvens	Status	Mitigerende handling	Ansvarlig afdeling / Kontor
2. Der er risiko for mangelfuld system-understøttelse i Motor-registret (DMR)	<p>Risikoen handler om, at DMR ikke systemunderstøtter alle Motorstyrelsens behov i forbindelse med lov- og praksisændringer.</p> <p>Det opleves, at det ikke er muligt at implementere ændringer rettidigt, eller at ændringer implementeres med fejl. Disse fejl skal ofte rettes manuelt hvilket er meget ressourcekrævende.</p> <p>Det opleves tillige, at de systemmæssige fejl ikke kan udbedres indenfor rimelig frist, hvilket medfører forkert (eller ukorrekt) afgiftsberigtigelse.</p> <p>Det vurderes sandsynligt, at fremtidige lov- og praksisændringer ikke er systemunderstøttet af DMR. Derfor vil de ikke være mulige at implementere rettidigt og korrekt.</p> <p>Motorstyrelsen havde 223 åbenstående punkter vedrørende fejlrettelser, lovændringer og ændringsønsker pr. 14 oktober 2020. Der er ikke planer om at erstatte DMR.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Lav kapacitet ift. systemudvikling og kvalitetssikring hos systemejer (UFST), leverandør (Net-Company) og procesejer (MOTORST). • Manglende samarbejdsmodeller. • Manglende viden/erfaring hos MOTORST, UFST og NetCompany. • Ej tidssvarende platform. • Kompleks lovgivning. 	<p>Relevant konsekvensdimension: Legitimitet - Score: 5</p> <p>Statens indtægter – Score: 3</p> <ul style="list-style-type: none"> • Korrekt afgiftsberigtiget. • Lovgivningen kan ikke føres ud i praksis uden manuelle korrektioner på køretøjsniveau. Hvilket er en ressourcekrævende opgave. • Ændringer implementeres mangelfuldt eller med følgefejl. • Virksomheder kan have et tilgodehavende hos Motorstyrelsen som følge af for meget opkrævet afgift. • Motorstyrelsen kan have et tilgodehavende hos borger/virksomheder som følge af for lidt opkrævet afgift <p>Et eksempel på risikoen omfang kan være, at der i forbindelse med implementeringen af brændstofnormen WLTP i foråret 2019 opstod en række følgefejl i fx oprettelses- og synsflow, som "forurenede" en større mængde køretøjers brændstofsdata. Dette påvirkede både beregningen af registreringsafgift og periodiske afgifter. Et år efter implementeringen er der stadig ikke sket en endelig genopretning af køretøjernes data og deres afgiftsforhold.</p>	●	<p>Kvalitetssikring af beregningsmodel Der er udviklet en testsuite til test af brændstofs- og afgiftsberegninger. Testsuiten skal fremover vedligeholdes parallelt med systemudvikling, således at de løbende ændringer til afgiftsberegning bliver omfattet og testmiljøet er ajour.</p> <p>Manuelt værktøj til fejlrettelse Der udvikles et værktøj i DMR til brug for fejlrettelsesmedarbejdere. Således at hyppigt forekommende datafejl og manuelle ændringer i afgifter kan håndteres uden indblanding fra UFST og Net-Company</p> <p>Samarbejdsaftaler Der vil i samarbejdsaftaler i højere grad være fokus på at sikre optimal ressourceudnyttelse og prioritering af opgaver.</p>	STAB – Forretning & Data

Risikooverblik

Risikobeskrivelser

● Risikoen er usandsynlig og konsekvens ubetydelig

● Risikoen er sandsynlig og konsekvens betydelig

● Risikoen er meget sandsynlig og konsekvens meget alvorlig

Risici	Beskrivelse	Årsag	Konsekvens	Status	Mitigerende handling	Ansvarlig afdeling / Kontor
3. Der er risiko for fristoverskridelse ift. anvendelse af køretøjer uden registreringsafgift	Efter en leasingaftales udløb opkræves der ikke længere forholdsmæssig registreringsafgift. Hvis fristerne ikke overholdes, betyder det, at køretøjerne kan benyttes, selvom der kun er betalt den forholdsmæssige registreringsafgift, som indgik i leasingaftalen.	<ul style="list-style-type: none"> Lovgivningsmæssige begrænsninger ift. muligheder for pladeinddragelse. Manglende sanktionering ved fristoverskridelse. 	<p>Relevant konsekvensdimension: Legitimitet - Score: 6</p> <p>Statens indtægter – Score: 1</p> <ul style="list-style-type: none"> Manglende indtægt pga. manglende opkrævning af registreringsafgift. Køretøjer kan forsætte med at køre på danske nummerplader ud at have betalt fuld registreringsafgift. 	●	<p>Månedlige dataudtræk til overblik over omfang og oprydning. Via månedlige udtræk identificeres køretøjer, hvis nummerplader ikke er afleveret ved afgiftsperiodens udløb. Udtrækket viser længden på fristoverskridelserne for de enkelte køretøjer og hvilke leasingsselskaber, der ejer de pågældende køretøjer. Oplysningerne deles med vejledning og kontrol.</p> <p>Breve, der generes automatisk i DMR efter 9 dages overskridelse. Hvis et leasingkøretøjs nummerplader ikke er afleveret 9 dage efter afgiftsperiodens udløb vil politiet blive anmodet om at inddrage køretøjets nummerplader, og leasingsselskabet får samtidig underretning herom.</p> <p>Ændring af lovgivning og praksis Der er igangsat en intern dialog mellem Motorstyrelsens leasingenhed og juridiske afdeling om lov- og/eller praksisændring. Det ønskes, at der indføres formodningsregler, der lægger til grund for, at manglende aflevering af nummerplader er ensbetydende med, at betingelserne for at opkræve fuld registreringsafgift er opfyldt.</p>	Motorafdelingen - Leasing

Risikooverblik

Risikobeskrivelser

● Risikoen er usandsynlig og konsekvens ubetydelig

● Risikoen er sandsynlig og konsekvens betydelig

● Risikoen er meget sandsynlig og konsekvens meget alvorlig

Risici	Beskrivelse	Årsag	Konsekvens	Status	Mitigerende handling	Ansvarlig afdeling / Kontor
4. Der er risiko for manglende overensstemmelse mellem den angivne afgift på slutseddel/faktura og månedsangivelsen.	<p>Punktet handler om risiko for manglende afgiftsbetaling som følge af avanceforflytning.</p> <p>Hvis en forhandler flytter avancen fra en ny bils afgiftspligtige værdi over til prisen for eftermonteret ekstraudstyr, eller hvis der reguleres i den aftalte byttepris, afregnes registreringsafgiften ikke korrekt.</p> <p>Da selv relativt små nedsættelser i den afgiftspligtige værdi udløser store besparelser for køber, er incitamentet for afgiftsunddragelse til stede.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Ved køb af ny bil fokuserer køber på den endelige pris/bytteprisen samt det, der fremgår af slutsedlen, og i mindre grad på selve faktureringen. Forhandler har mulighed for at flytte avancen således, at der betales mindre registreringsafgift og dermed få større avance. Risikoen, for at den lavere angivne registreringsafgift bliver opdaget, er lav. Det kræver, at køber tjekker den angivne afgift i DMR eller at køretøjet bliver udtaget til pristjek. 	<p>Relevant konsekvensdimension: Statens indtægter - Score: 2</p> <p>Legitimitet – Score: 2</p> <p>Tab af statens indtægter som følge af manglende registreringsafgift vurderes at være over 100 mio. kr. årligt.</p>	●	<p>Motorstyrelsen har igangsat et projekt, som måler på parametre omkring virksomheder ageren ift. månedsangivelsen. Resultatet af dette projekt vurderes at være mere målrettede kontrolformer og vejledningsindsatser.</p>	<p>Motorafdelingen – Vejledning og kontrol - Virksomheder</p>

Risikooverblik

Risikobeskrivelser



Risikoen er usandsynlig og konsekvens ubetydelig



Risikoen er sandsynlig og konsekvens betydelig



Risikoen er meget sandsynlig og konsekvens meget alvorlig

Risici	Beskrivelse	Årsag	Konsekvens	Status	Mitigerende handling	Ansvarlig afdeling / Kontor
5. Der er risiko for misbrug af Motorregistret (DMR) til udbetaling af automatisk beløb uden funktionsadskillelse	<p>Risikoen handler om, at det, på grund af manglende systemmæssig funktionsadskillelse, er muligt at foretage ændringer på køretøjer i DMR og opnå økonomisk gevinst.</p> <p>Det kan være ændringer, som fremtvinger en automatisk udbetaling til køretøjets ejere, eller ændringer som betyder, at der ikke sker opkrævning af afgifter.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Manglende systemunderstøttelse af funktionsadskillelse. Manglende processer for godkendelse og funktionsadskillelse. 	<p>Relevant konsekvensdimension: Omdømme og tillid - Score: 5 Statens indtægter – Score: 1</p> <ul style="list-style-type: none"> Omdømme og tillid til staten vil blive påvirket kritisk og det forventes, at pressen vil have stort fokus herpå. Udbetaling af, eller manglende opkrævning af afgifter resulterer i manglende statsindtægter. 	●	<p>Systemunderstøttet funktionsadskillelse Der bør udvikles et værktøj til DMR, som sikrer at der sker funktionsadskillelse og, at det ikke systemmæssigt er muligt at gennemføre handlinger, som fører til udbetalinger eller manglende indbetalinger uden funktionsadskillelse.</p> <p>Kompenserende bagudrettet medarbejderkontrol Der implementeres en bagudrettet kontrol ift. medarbejdernes regelefterlevelse. Kontrollen udføres årligt og skal afdække om medarbejdere i Motorstyrelsen - imod reglerne, via deres DMR-systemadgang – har foretaget ændringer/registreringer eller værdifastsættelser på køretøjer, som de selv er registreret værende ejer eller bruger af.</p>	STAB - Forretning & Data

Risikooverblik

Risikobeskrivelser

● Risikoen er usandsynlig og konsekvens ubetydelig

● Risikoen er sandsynlig og konsekvens betydelig

● Risikoen er meget sandsynlig og konsekvens meget alvorlig

Risici	Beskrivelse	Årsag	Konsekvens	Status	Mitigerende handling	Ansvarlig afdeling / Kontor
6. Der er risiko for at handelspris og nypris ikke er sat korrekt af selvanmeldere ved værdifastsættelse af brugte køretøjer	<p>Handelsprisen (den gennemsnitlige pris, som en køber må forvente at skulle betale for et køretøj af samme mærke, model, årgang, stand og kilometer) og nyprisen har direkte indflydelse på den afgift, der skal betales, når et brugt køretøj værdifastsættes.</p> <p>Der er derfor, både ved import og leasing af brugte køretøjer, et stort incitament for selvanmeldere til at sætte en forkert/ikke retvisende handelspris og nypris for derved opnå en reduceret registreringsafgift (import).</p>	<ul style="list-style-type: none"> Stort incitament for selvanmeldere til at sætte en forkert/ikke retvisende pris. Manglende overblik over selvanmelderes ageren. Regulering sker kun ved pristjek. 	<p>Relevant konsekvensdimension: Statens indtægter – Score: 2</p> <p>Legitimitet – Score: 4</p> <p>Konsekvensen ved at sætte en forkert eller ikke retvisende handelspris/nypris har frem til nu været begrænset, idet der alene sker en regulering af de køretøjer, der udtages til pristjek.</p> <p>Motorstyrelsen gennemførte i 2019 en analyse af 400 tilfældigt udvalgte pristjek af brugte importerede køretøjer. Analysen viste, at der var sket efterregulering på 29% af de udvalgte køretøjer. Den gennemsnitlige efteroprævning pr. køretøj blev samtidig opgjort til kr. 14.237.</p> <p>I 2019 blev der importeret cirka 63.000 brugte køretøjer, hvoraf cirka 59.000 blev værdifastsat af selvanmeldere. Tab vurderes at være på over 100 mio. kr. årligt.</p>	●	<p>Motorstyrelsen har i 2020 igangsat projekter, som skal være med til at sikre en struktureret og dataunderstøttet opfølgning på virksomhedernes adfærd generelt set både på import og leasingområdet. Denne viden skal sammenholdes med den viden, der i øvrigt findes i organisationen. Der skal således være en fælles sag på virksomhedsniveau, hvor alle enheder kan notere diverse relevante forhold om virksomheden i forbindelse med den daglige sagsbehandling. Her skal det noteres, hvis virksomheden fx laver systematiske fejl i deres dokumentationsgrundlag eller værdifastsættelsen. Endelig skal datagrundlaget sammenholdes med de anmeldelser, der modtages fra eksterne myndigheder, borgere eller virksomheder.</p>	Motorafdelingen – Værdifastsættelse I

Risikooverblik

Risikobeskrivelser



Risikoen er usandsynlig og konsekvens ubetydelig



Risikoen er sandsynlig og konsekvens betydelig



Risikoen er meget sandsynlig og konsekvens meget alvorlig

Risici	Beskrivelse	Årsag	Konsekvens	Status	Mitigerende handling	Ansvarlig afdeling / Kontor
7. Der er risiko for manglende opkrævning af registreringsafgift ved genberegning.	<p>Ved nyoprettede leasingaftaler skal køretøjets værdi genberegnes efter fire måneder. Ved denne genberegning afløses den første leasingaftale (systemmæssigt) af en ny i DMR. Herved udbetales refusion til selvangivere for det opkrævede beløb ift. den første leasingaftale.</p> <p>Herefter skal registreringsafgiften systemmæssigt opkræves via den nye leasingaftale, men det sker ikke altid. Køretøjet vil derfor kunne køre afgiftsfrit indtil leasingaftalens udløb, hvor erfaringer viser, at leasingaftalen ikke kan afsluttes før afgiftsbetalingen har fundet sted.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Fejl i DMR. Manglende overblik hos selvangiver. 	<p>Relevant konsekvensdimension: Legitimitet – Score: 5</p> <p>Statens indtægter – Score: 1</p> <ul style="list-style-type: none"> Udskydelse af indtægter eftersom afgiften først indbetales ved leasingaftales udløb. Tab af indtægter når leasingselskabet er gået konkurs og ikke kan betale afgiften. Omdømme og tillid påvirkes negativt når det er muligt at køre afgiftsfrit i en periode. 	●	<p>Manuelle rettelser i sagsbehandling (Quick fix af systemfejl) Ved opdagelse af manglende opkrævning af registreringsafgift rettes fejlen manuelt af en sagsbehandler.</p> <p>Dataudtræk (Quick fix) Det undersøges, om der kan laves et dataudtræk over leasingaftaler, hvor der ikke opkræves afgift.</p> <p>Systemunderstøttelse i DMR Fejlen i DMR skal korrigeres, således det ikke er muligt, at gennemføre en genberegning uden opkrævning af afgift ved den nye leasingaftale i DMR.</p>	<p>Motorafdelingen – Leasing</p> <p>Stab – Forretning & Data</p>