



**FOLKETINGET  
STATSREVISORERNE**



**FOLKETINGET  
RIGSREVISIONEN**

**Juni 2023  
– 19/2022**

**Rigsrevisionens beretning afgivet  
til Folketinget med Statsrevisorernes  
bemærkninger**

**Skatteministeriets  
kontrol på leasingområdet**

19/2022

Beretning om

# Skatteministeriets kontrol på leasingområdet

Statsrevisorerne fremsender denne beretning med deres bemærkninger til Folketinget og vedkommende minister, jf. § 3 i lov om statsrevisorerne og § 18, stk. 1, i lov om revisionen af statens regnskaber m.m.

**København 2023**

Denne beretning til Folketinget skal behandles ifølge lov om revisionen af statens regnskaber, § 18:

Statsrevisorerne fremsender med deres bemærkning Rigsrevisionens beretning til Folketinget og vedkommende minister.

Skatteministeren afgiver en redegørelse til beretningen.

Rigsrevisor afgiver et notat med bemærkninger til ministerens redegørelse.

På baggrund af ministerens redegørelse og rigsrevisors notat tager Statsrevisorerne endelig stilling til beretningen, hvilket forventes at ske i oktober 2023.

Ministerens redegørelse, rigsrevisors bemærkninger og Statsrevisorernes eventuelle bemærkninger samles i Statsrevisorernes Endelig betænkning over statsregnskabet, som årligt afgives til Folketinget i februar måned – i dette tilfælde Endelig betænkning over statsregnskabet 2022, som afgives i februar 2024.

Statsrevisorernes bemærkning tager udgangspunkt i denne karakterskala:

#### Karakterskala

Positiv kritik	<ul style="list-style-type: none"><li>• finder det meget/særdeles positivt</li><li>• finder det positivt</li><li>• finder det tilfredsstillende/er tilfredse med</li></ul>
Kritik under middel	<ul style="list-style-type: none"><li>• finder det ikke helt tilfredsstillende</li></ul>
Middel kritik	<ul style="list-style-type: none"><li>• finder det utilfredsstillende/er utilfredse med</li><li>• påpeger/understreger/henstiller/forventer</li><li>• beklager/finder det bekymrende/foruroligende</li></ul>
Skarp kritik	<ul style="list-style-type: none"><li>• kritiserer/finder det kritisabelt/kritiserer skarpt/indskærper</li><li>• påtaler/påtaler skarpt</li></ul>
Skarpeste kritik	<ul style="list-style-type: none"><li>• påtaler skarpt og henleder særligt Folketingets opmærksomhed på</li></ul>

#### Henvendelse vedrørende denne publikation rettes til:

Statsrevisorerne  
Folketinget  
Christiansborg  
1240 København K

Tlf.: 3337 5987  
statsrevisorerne@ft.dk  
www.ft.dk/statsrevisorerne

#### Yderligere eksemplarer kan købes ved henvendelse til:

Stibo Complete lager og logistik  
Vandtårnsvej 83A  
2860 Søborg

Tlf.: 4322 7300  
kundeservice@stibocomplete.com  
http://www.stibocomplete.dk

ISSN 2245-3008  
ISBN trykt 978-87-7434-813-9  
ISBN online 978-87-7434-814-6

# Statsrevisorernes bemærkning

## Beretning om Skatteministeriets kontrol på leasingområdet

Statsrevisorerne har anmodet om denne undersøgelse af, om Skatteministeriet fører en tilfredsstillende kontrol på leasingområdet, herunder risici for, at leasingselskaber ikke afregner korrekt registreringsafgift på leasingkøretøjer.

Antallet af leasede køretøjer har været i vækst i Danmark i det seneste årti. Andelen af importerede køretøjer, der anvendes til leasing, er steget fra ca. 35 % i 2018 til ca. 50 % i 2022, og antallet af leasingaftaler er steget fra ca. 125.000 til ca. 150.000 i samme periode. Statens samlede provenu på leasingområdet udgjorde ca. 4,8 mia. kr. i 2018 og ca. 4,5 mia. kr. i 2022.

Motorstyrelsen (under Skatteministeriet) har til opgave at sikre, at beregning af afgift sker på et korrekt grundlag.

Statsrevisorerne finder, at Skatteministeriets kontrol på leasingområdet i perioden 2018-2022 ikke har været tilfredsstillende. Særligt burde Skatteministeriet i højere grad have vurderet risikoen for fejl og svig på leasingområdet og derved have sikret sig et bedre grundlag for at føre en risikobaseret kontrol på området før 2021.

Statsrevisorerne beklager, at staten kan have lidt et provenutab på leasingområdet som følge af den mangelfulde kontrol. Statsrevisorerne bemærker i den forbindelse, at Skatteministeriet ikke - som på andre af statens indtægtsområder - har estimeret det samlede potentielle provenutab.

Statsrevisorerne bemærker, at Motorstyrelsen før 2021 kun har anvendt én ud af 9 lovbestemte sanktioner, nemlig inddragelse af nummerplader på leasingkøretøjer.

## Statsrevisorerne

26. juni 2023

Mette Abildgaard  
Leif Lahn Jensen  
Mikkel Irminger Sarbo  
Serdal Benli  
Lars Christian Lilleholt  
Monika Rubin

Statsrevisorerne bemærker i den forbindelse, at Motorstyrelsen har været meget tilbageholdende med at fratage et leasingselskab retten til at selvanmelde og selvangive. Motorstyrelsen bemærker i egne retningslinjer, at dette vil medføre, at styrelsen selv skal forestå al sagsbehandling i forbindelse med selskabets leasingaftaler fremadrettet.

Statsrevisorerne har hæftet sig ved følgende undersøgelsesresultater:

- Før november 2021 havde Motorstyrelsen ikke et tilstrækkeligt grundlag for at føre en risikobaseret kontrol på leasingområdet. Fra 2020 har styrelsen beskrevet en del risici på leasingområdet, og fra 2021 har styrelsen risikovurderet hvert enkelt leasingselskab.
- Motorstyrelsens it-projekt med semiautomatisk værdifastsættelse blev lukket, fordi der manglede resurser til systemudvikling. Rigsrevisionen vurderer dog, at det estimerede årlige tab er lavere end engangsudgiften på 10-50 mio. kr. til systemet.
- Det har vanskeliggjort tilrettelæggelsen og prioriteringen af en risikobaseret kontrolindsats, at Motorstyrelsen ikke har estimeret statens samlede potentielle provenutab på leasingområdet i perioden 2018-2022.
- Motorstyrelsen har ikke i tilstrækkelig grad forebygget fejl i forbindelse med, at leasingselskaberne selv indberetter oplysninger i Motorregistret, idet styrelsen ikke har udført kontroller på tidspunktet for selskabernes indberetninger i registret.
- Selv om Motorstyrelsen har styrket efterkontrollen på leasingområdet i perioden 2018-2022, har kontrollen ikke været tilstrækkelig. I 2022 kontrollerede styrelsen ca. 13 % af leasingselskaberne, men kun 0,2 % af leasingaftalerne. Samtidig er Motorstyrelsens efterkontrol af leasingselskabernes værdifastsættelser i Motorregistret halveret i perioden 2018-2022, og kontroltrykket er lavt sammenlignet med de øvrige dele af motorområdet, hvor styrelsen kontrollerer værdifastsættelser.

# Indholdsfortegnelse

<b>1. Introduktion og konklusion .....</b>	<b>1</b>
1.1. Formål og konklusion .....	1
1.2. Baggrund .....	5
1.3. Revisionskriterier, metode og afgrænsning .....	11
<b>2. Skatteministeriets kontrol på leasingområdet.....</b>	<b>13</b>
2.1. Grundlaget for risikobaseret kontrol på leasingområdet .....	13
2.2. Forebyggende tiltag.....	17
2.3. Efterkontrol .....	22
2.4. Motorstyrelsens brug af sanktioner .....	29
Bilag 1. Statsrevisorernes anmodning .....	31
Bilag 2. Juridisk grundlag for adgangskontrollen til selvanmelderordningen og selvangiverordningen.....	32
Bilag 3. Kontrolmuligheder på leasingområdet.....	34
Bilag 4. Sanktionsmuligheder på leasingområdet .....	35
Bilag 5. Metodisk tilgang.....	36
Bilag 6. Ordliste.....	45

Undersøgelsen er en statsrevisoranmodning, og Rigsrevisionen afgiver derfor beretningen til Statsrevisorerne i henhold til § 8, stk. 1, og § 17, stk. 2, i rigsrevisorloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 101 af 19. januar 2012.

Rigsrevisionens mandat til at gennemføre undersøgelsen følger af § 2, stk. 1, nr. 1, jf. § 3 i rigsrevisorloven.

Beretningen vedrører finanslovens § 9. Skatteministeriet.

I undersøgelsesperioden 1. januar 2018 - 31. december 2022 har der været følgende ministre:

Karsten Lauritzen: juni 2015 - juni 2019  
Morten Bødskov: juni 2019 - februar 2022  
Jeppe Bruus: februar 2022 -

Beretningen har i udkast været forelagt Skatteministeriet, hvis bemærkninger i videst muligt omfang er afspejlet i beretningen.

# 1. Introduktion og konklusion

## 1.1. Formål og konklusion

1. Denne beretning handler om Skatteministeriets kontrol på leasingområdet, nærmere bestemt kontrollen med, om leasingselskaber afregner korrekt registreringsafgift på leasingkøretøjer. Antallet af leasede køretøjer har været i stærk vækst i det seneste årti. Statens samlede provenu på leasingområdet udgør ca. 5 mia. kr. om året.

2. Leasingkøretøjer er omfattet af særlige regler for afregning af registreringsafgift. Reglerne indebærer, at leasingselskaber ikke behøver at betale den fulde registreringsafgift på én gang, men kan vælge at betale en mindre andel af afgiften i forbindelse med hver enkelt leasingaftale. Det kaldes forholdsmæssig registreringsafgift (herefter forholdsmæssig afgift). Afgiften beregnes ud fra oplysninger om varigheden af leasingaftalen og køretøjets værdi og alder. Desuden kan leasingselskaber få refunderet dele af eller hele den forholdsmæssige afgift, hvis et leasingkøretøj har tabt mindre i værdi end forventet i løbet af en leasingperiode.

Motorstyrelsen (under Skatteministeriet) har til opgave at sikre, at indberetning om køretøjers værdi og beregning af afgift sker på et korrekt grundlag. Det indebærer, at styrelsen både skal forebygge, at leasingselskaber indberetter forkerte oplysninger, og efterfølgende kontrollere, at de indberettede oplysninger er korrekte. Styrelsen har også ansvaret for at sanktionere leasingselskaber, der bryder regler i lov om registreringsafgift af motorkøretøjer mv. (herefter registreringsafgiftsloven).

Der er 3 generelle risici, som har betydning for Motorstyrelsens opgaver på leasingområdet. For det første kan et leasingselskab få adgang til selv at indberette de oplysninger i Det Digitale Motorregister (herefter Motorregistret), der afgør, hvad selskabet skal betale i afgift eller kan få refunderet i afgift. For det andet skal et leasingselskab, der selv indberetter oplysninger, ikke vedhæfte dokumentation herfor. For det tredje findes der ikke tredjepartsoplysninger, som indberetningerne kan holdes op imod. Der er derfor risiko for, at nogle leasingselskaber indberetter forkerte oplysninger – enten ved en fejl eller med forsæt – og at staten derved lider et provenutab.

### Det Digitale Motorregister

Motorregistret indeholder oplysninger om alle indregistrerede køretøjer i Danmark, herunder køretøjets afgiftspligtige værdi og registreringsafgift. Desuden indeholder registret en række mere almene oplysninger om bl.a. ejerforhold, registreringsnummer, første indregistrering og tekniske informationer om køretøjet (fx mærke, model og årgang). Det Digitale Motorregister blev implementeret i juni 2012 og afløste den tidligere delvist papirbårne proces i forbindelse med bl.a. indregistreringen af køretøjer.



3. Rigsrevisionen har igangsat undersøgelsen på baggrund af en anmodning fra Statsrevisorerne i juni 2022. Formålet med undersøgelsen er at vurdere, om Skatteministeriet fører en tilfredsstillende kontrol på leasingområdet. Vi besvarer følgende spørgsmål i beretningen:

- Har Motorstyrelsen sikret et tilfredsstillende grundlag for risikobaseret kontrol på leasingområdet?
- Har Motorstyrelsen forebygget, at leasingselskaber afregner forkert registreringsafgift?
- Har Motorstyrelsen foretaget en tilstrækkelig efterkontrol på leasingområdet?
- Har Motorstyrelsen anvendt sanktionsmulighederne i registreringsafgiftsloven?



## Hovedkonklusion

**Skatteministeriets kontrol på leasingområdet har ikke været tilfredsstillende i perioden 2018-2022. Ministeriets kontrol har ikke været risikobaseret på hele leasingområdet før november 2021, og kontrollen har været begrænset. Konsekvensen er, at der er risiko for, at staten har lidt et provenutab.**

**Motorstyrelsens grundlag for risikobaseret kontrol har ikke været tilfredsstillende, men er forbedret sidst i undersøgelsesperioden**

Undersøgelsen viser, at Motorstyrelsen ikke før 2020 har vurderet risikoen for fejl og svig på leasingområdet, og styrelsen har dermed ikke haft et grundlag for at føre en risikobaseret kontrol på området. Styrelsen har fra 2020 påbegyndt arbejdet med at etablere et grundlag for risikobaseret kontrol og har fra november 2021 taget et værktøj i brug, der gør det muligt at udvælge de mest risikofyldte leasingselskaber til kontrol.

Motorstyrelsen har ikke - som på andre indtægtsområder - estimeret statens samlede potentielle provenutab på leasingområdet. Det betyder, at styrelsen har haft ufuldstændig viden om det potentielle provenutab og dermed et ufuldstændigt grundlag for sin tilrettelæggelse af en risikobaseret kontrol.

**Motorstyrelsen har ikke i helt tilfredsstillende grad forebygget, at leasingselskaber afregner forkert registreringsafgift**

Motorstyrelsen har løbende opdateret sine interne retningslinjer og vejledninger til branchen for at forebygge risikoen for fejl, når leasingselskaber indberetter oplysninger i Motorregistret. Styrelsen har også procesbeskrivelser, der understøtter, at leasingselskaber, der søger om adgang til selvangiverordningen, lever op til kravene i lovgivningen.

Motorstyrelsen har imidlertid ikke udført kontroller på tidspunktet for leasingselskabers indberetninger i Motorregistret med det formål at forebygge fejl i forbindelse med indberetningen i registret. Kontrollen skal forebygge, at der afregnes en forkert afgift, eller at der udbetales refusion af afgift på et forkert grundlag.

**Motorstyrelsens efterkontrol på leasingområdet har ikke været tilstrækkelig**

Motorstyrelsen har øget sin kontrolindsats over for leasingselskaber fra 2018 til 2022. Styrelsen har i 2022 kontrolleret ca. 13 % af selskaberne, men kun 0,2 % af de leasingaftaler, som selskaberne har indgået. I 2022 opkrævede styrelsen ca. 0,6 mio. kr. pr. kontrolleret selskab, når der ses bort fra en enkelt ekstraordinært stor sag. Kontrol af leasingselskaber og et antal leasingaftaler er vigtig, fordi styrelsen i forbindelse med denne kontrol som regel opkræver de største beløb pr. kontrol på leasingområdet.

### Selvangiverordningen

Selvangiverordningen giver leasingselskaber adgang til selv at oprette leasingaftaler på forholdsmæssig afgift i Motorregistret og til at indberette en række andre leasingrelaterede oplysninger i registret.

Det er kun leasingselskaber, der kan godkendes som selvangivere. Det er en forudsætning, at selskabet allerede er godkendt som selvanmelder.

### Selvanmelderordningen

Leasingselskaber, der er godkendt som selvanmeldere, har adgang til at indberette værdien af køretøjer på fuld afgift i Motorregistret.

### **Efterkontrollens fokus og omfang**

Gennemførelsen af efterkontrollen kan være mere eller mindre dybdegående i forhold til et leasingselskabs forretning. Der er 2 grundlæggende former for efterkontrol på leasingområdet.

Den første og mest dybdegående kontrol sker, når Motorstyrelsen kontrollerer et leasingselskab og et antal af dets leasingaftaler, herunder kontrollerer bogføringen og rentabiliteten i selskabets forretningsmodel, og om selskabet har ret til at afregne forholdsmæssig afgift. Desuden kan styrelsen kontrollere værdifastsættelsen på et antal leasingkøretøjer.

Ved den anden form for efterkontrol foretager styrelsen kun kontrol af udvalgte leasingkøretøjer på tværs af leasingselskaber med fokus på, om de enkelte køretøjer er værdifastsat rigtigt af selskaberne, så der afregnes korrekt afgift eller sker korrekt tilbagebetaling af afgift.

Motorstyrelsens fører også efterkontrol af, om udvalgte leasingkøretøjer er værdifastsat korrekt af leasingselskaberne. Denne kontrol er halveret fra 2018 til 2022. I 2022 kontrollerede styrelsen 0,9 % af alle værdifastsættelser. Der har i den forbindelse været meget begrænset kontrol af den del af værdifastsættelserne, der er grundlaget for, at leasingselskaber har fået refunderet dele af eller hele den forholdsmæssige afgift. Kontroltrykket i forhold til værdifastsættelser er lavt sammenlignet med styrelsens kontrol på andre dele af motorområdet. Styrelsen har til sammenligning kontrolleret ca. 15 % af værdifastsættelserne ved import af brugte køretøjer.

Skatteministeriet har oplyst, at Motorstyrelsen vil styrke efterkontrollen på leasingområdet.

### **Motorstyrelsen har i begrænset omfang anvendt sanktionsmulighederne i registreringsafgiftsloven**

Motorstyrelsen har i medfør af registreringsafgiftsloven og leasingbekendtgørelsen 9 forskellige sanktioner, som styrelsen kan anvende over for leasingselskaber, der ikke overholder reglerne på leasingområdet. Før 2021 har styrelsen kun anvendt én af sanktionerne, nemlig en systemunderstøttet funktion i Motorregistret, hvor politiet anmodes om at inddrage nummerplader. Fra 2021 har styrelsen anvendt flere af sanktionerne, men har kun brugt dem over for få leasingselskaber.

Rigsrevisionen har ikke vurderet, om Motorstyrelsen udnytter sanktionsmulighederne i det omfang, det er hensigten ifølge lovgivningen. Det skyldes, at flere af sanktionerne skal baseres på en samlet vurdering af et leasingselskabs adfærd ud fra et skattefagligt skøn.

## 1.2. Baggrund

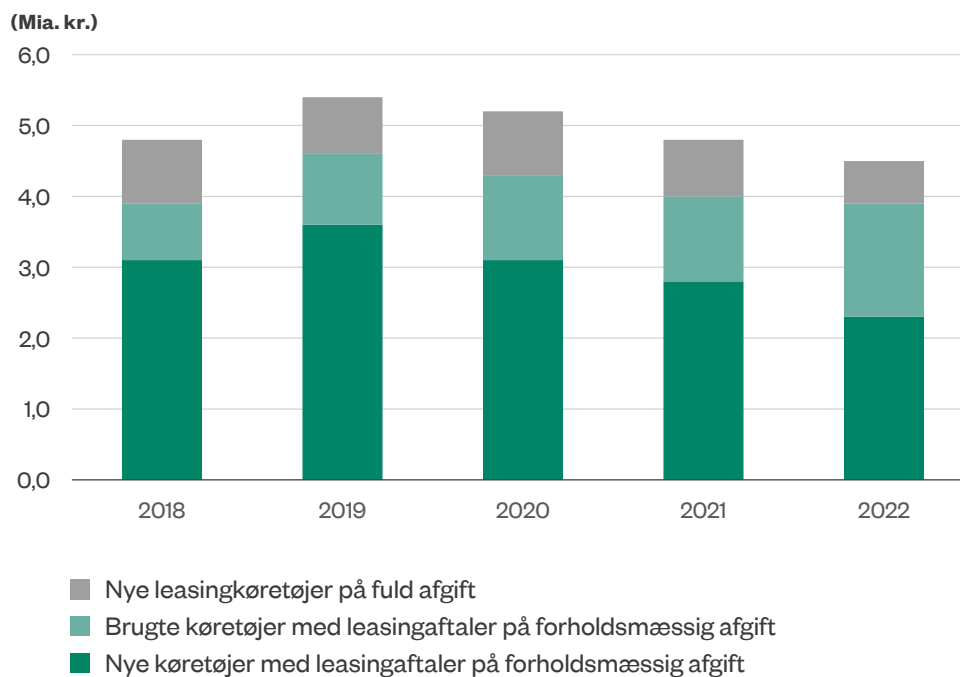
4. Leasingområdet har været i vækst i de senere år. Andelen af importerede køretøjer, der anvendes til leasing, er steget fra ca. 35 % i 2018 til ca. 50 % i 2022, og antallet af leasingaftaler er steget fra ca. 125.000 til ca. 150.000 i samme periode. Statens samlede provenu på leasingområdet udgjorde ca. 4,8 mia. kr. i 2018 og ca. 4,5 mia. kr. i 2022. Statens provenu stammer fra 2 kilder: fra de køretøjer, som leasingselskaberne har valgt at betale *fuld afgift* af ved indregistreringen, og fra de leasingaftaler, hvor leasingselskaberne har betalt *forholdsmæssig afgift* efter de særlige regler, der findes på leasingområdet. Figur 1 viser fordelingen af provenu i perioden 2018-2022.

### Leasingaftale

En leasingaftale er en aftale mellem et leasingselskab (leasinggiver) og en kunde (leasingtager). Der vil typisk være flere leasingaftaler knyttet til det enkelte leasingkøretøj i løbet af køretøjets levetid. Registreringsafgiftsloven beskriver de krav, som en leasingaftale skal opfylde.

**Figur 1**

**Provenu fra nye leasingkøretøjer på fuld afgift og provenu fra leasingaftaler på forholdsmæssig afgift pr. år i perioden 2018-2022**



Note: Motorstyrelsen kan ikke opgøre provenuet fra de brugte leasingkøretøjer på fuld afgift, da disse køretøjer ikke er registreret som leasingkøretøjer i Motorregistret. Styrelsen kan derfor ikke udsøge de brugte leasingkøretøjer på fuldt afgift blandt alle importerede brugte køretøjer på fuld afgift.

Registreringsafgiften blev ændret med virkning fra december 2020, hvor bl.a. afgiften for el- og hybridbiler blev sat ned.

Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra Motorstyrelsen.

Det fremgår af figur 1, at den del af statens provenu på leasingområdet, der foreligger data for, primært stammer fra leasingaftaler, hvor der betales forholdsmæssig afgift. Fra 2020 har der været en stigende andel af brugte leasingkøretøjer på forholdsmæssig afgift sammenlignet med andelen af nye køretøjer på forholdsmæssig afgift, hvor afgiften er højere. Dette er ifølge Skatteministeriet med til at forklare faldet i provenuet fra 2020.

### De særlige regler på leasingområdet

Reglerne på leasingområdet følger af:

- lov om registreringsafgift af motorkøretøjer mv., jf. lov-bekendtgørelse nr. 785 af 24. maj 2022 (registreringsafgiftsloven)
- bekendtgørelse om SKATs behandling af ansøgninger om tilladelse til betaling af forholdsmæssig registreringsafgift for leasingkøretøjer og SKATs behandling af ansøgninger om tilladelse til angivelse af forholdsmæssig registreringsafgift for leasingkøretøjer efter registreringsafgiftslovens § 14, jf. bekendtgørelse nr. 699 af 8. juni 2016 (herefter leasingbekendtgørelsen).
- bekendtgørelse om registreringsafgift, jf. bekendtgørelse nr. 1030 af 25. maj 2021.

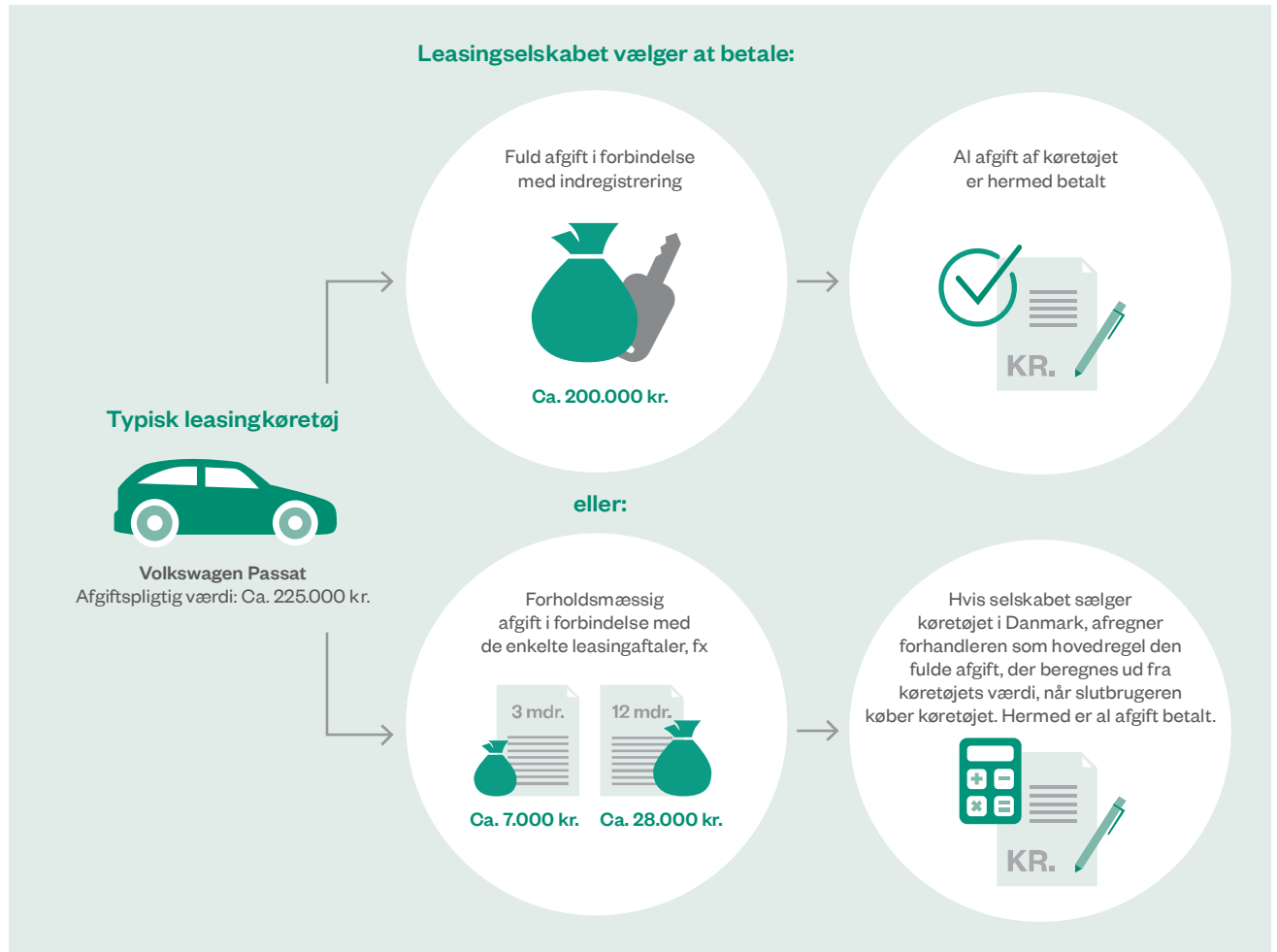
### Særlige regler på leasingområdet

5. Adgangen til at betale forholdsmæssig afgift følger – sammen med adgangen til refusion – af de særlige regler, som gælder på leasingområdet. Leasingsselskaberne kan efter ansøgning få adgang til selv at oprette leasingaftaler i Motorregistret. Det er oftest også selskaberne selv, der indberetter de lovpligtige oplysninger i registret, fx værdien af leasingkøretøjerne, der danner grundlag for betaling af afgift. Selskaberne indberetter desuden oftest selv de oplysninger, der skal bruges i de tilfælde, hvor et selskab har ret til at få hel eller delvis refusion af den forholdsmæssige afgift. I 2021 oprettede selskaberne selv over 95 % af alle leasingaftaler. I perioden 2018-2022 har der været 110-159 leasingsselskaber pr. år, som har haft adgang til selv at oprette leasingaftaler og indberette forskellige leasingrelaterede oplysninger i Motorregistret.

### Forholdsmæssig afgift

6. Forholdsmæssig afgift er en fordel for leasingsselskaberne, fordi et selskab i første omgang skal betale langt mindre i afgift i forbindelse med en leasingaftale, end hvis selskabet betalte den fulde afgift ved indregistreringen af leasingkøretøjet. Adgangen til at betale forholdsmæssig afgift følger af EU-retten og er indført af hensyn til, at afgiften ved leasing skal være proportional med den tid, køretøjet er leaset ud. Den forholdsmæssige afgift skal betales forud for hver enkelt leasingaftale, og der kan over tid derfor knytte sig flere aftaler og betalinger af forholdsmæssig afgift til det samme leasingkøretøj, indtil køretøjet fx sælges eller eksporteres igen. Figur 2 viser, hvad et leasingsselskab skal betale i henholdsvis fuld og forholdsmæssig afgift af et typisk leasingkøretøj.

**Figur 2**  
**Fuld og forholdsmæssig afgift af et typisk leasingkøretøj**



Note: Beløbene er beregnet for en Volkswagen Passat, der i 2. halvår 2022 var ca. 1 år gammel og havde en samlet handelspris på ca. 425.000 kr., jf. det anvendte annoncegrundlag.

Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra Motorstyrelsen.

7. Den konkrete beregning af den forholdsmæssige afgift er baseret på den forventede afskrivning af leasingkøretøjet, jf. boks 1. Et leasingselskab med adgang til selv at indberette oplysninger i Motorregistret kan selv foretage den delvist skønsbaserede værdifastsættelse, der er afgørende for, hvad selskabet skal betale i afgift, når der er tale om et *brugt* leasingkøretøj. Værdifastsættelsen skal afspejle markedsværdien for brugte køretøjer. For de leasingkøretøjer, som leasingselskabet har købt som *fabriksnye*, skal selskabet indberette købsprisen hos importøren eller forhandleren.

**Afgiftspligtig værdi**

Den afgiftspligtige værdi er køretøjets almindelige pris inkl. moms, men ekskl. registreringsafgift. For nye køretøjer er hovedreglen, at det er den faktiske salgspris til brugeren af det konkrete køretøj, som bestemmer fastsættelsen af den afgiftspligtige værdi. For brugte køretøjer fastsættes den afgiftspligtige værdi ud fra en vurdering af prisen for tilsvarende brugte køretøjer af så vidt muligt tilsvarende mærke og model i normalt vedligeholdt stand.

**Værdifastsættelse af brugte køretøjer**

Reglerne for værdifastsættelse af brugte køretøjer følger af registreringsafgiftslovens § 10 og af bekendtgørelse om registreringsafgift.

Værdifastsættelsen skal baseres på et antal salgsannoncer fra brugtbilmarkedet for sammenlignelige køretøjer ud fra regler, der er nærmere beskrevet i Motorstyrelsens vejledning om værdifastsættelse af brugte køretøjer.

**Boks 1****Beregning af forholdsmæssig afgift**

Den forholdsmæssige afgift beregnes ud fra leasingkøretøjets værdi (dvs. den afgiftspligtige værdi) og den deraf følgende fulde afgift samt ud fra køretøjets alder og leasingperiodens varighed. Ud fra disse oplysninger sker selve beregningen af den forholdsmæssige afgift automatisk i Motorregistret.

For leasingkøretøjer, der er op til 3 måneder gamle, skal der betales 2 % af den beregnede afgift pr. påbegyndt måned i en leasingaftale. For køretøjer, der er mellem 3 måneder og 3 år gamle, skal der betales 1 % pr. påbegyndt måned. For køretøjer, der er over 3 år gamle, skal der betales 0,5 % pr. påbegyndt måned. Desuden tillægges staten et rentetillæg.

Beregningsmetoden er baseret på en forventning om, at det største værditab sker i de første måneder efter køretøjets første indregistrering. Leasingselskabet skal derfor betale relativt mere i forholdsmæssig afgift i de første måneder af køretøjets levetid. Køretøjets fulde afgift er afskrevet efter ca. 13 år, hvis køretøjet er leaset ud i hele perioden, og hvis køretøjets værditab følger det forventede afskrivningsforløb, der er indbygget i registreringsafgiftslovens beregningsmetode.

**Kilde:** Rigsrevisionen på baggrund af registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 2.

**Refusion af forholdsmæssig afgift efter en værditabsberegning**

8. Et leasingselskab kan få refusion af den forholdsmæssige afgift, hvis selskabet skønner, at et leasingkøretøj har tabt mindre i værdi end forventet ud fra registreringsafgiftslovens afskrivningstabel. Refusionen sker på baggrund af en værditabsberegning, som selskabet oftest selv kan indberette. Adgangen til at foretage værditabsberegninger følger af EU-retten. I praksis foretager et leasingselskab kun værditabsberegninger, når det er til selskabets fordel. Det fremgår af bemærkningerne til registreringsafgiftsloven, at dette også var forventningen, da ordningen blev indført.

Leasingselskaberne kan foretage værditabsberegninger og få refusion umiddelbart efter afslutningen af enhver leasingaftale, og der kan dermed over tid foretages flere værditabsberegninger på samme leasingkøretøj, jf. boks 2. Desuden kan selskaberne vælge at foretage en værditabsberegning og få refusion i forbindelse med den lovpligtige genberegning af et leasingkøretøjs værdi, som skal foretages senest 3 måneder efter erhvervelsen af et nyt leasingkøretøj, jf. registreringsafgiftsloven.

**Boks 2****Refusion efter værditabsberegninger ved udløb af en leasingaftale**

Et leasingselskab kan få refusion af hele eller dele af den forholdsmæssige afgift, hvis selskabet ved udløbet af en leasingaftale foretager en værditabsberegning af leasingkøretøjet, og hvis beregningen viser, at værditabet er mindre end forventet i registreringsafgiftslovens afskrivningstabel. Det betyder, at selskabet skal værdifastsætte køretøjet ved aftalens afslutning. Denne værdi skal trækkes fra den værdi, som køretøjet havde ved leasingaftalens start.

Hvis beregningen viser, at køretøjet ikke har tabt i værdi (beregningen går i 0) eller er steget i værdi, kan selskabet få refunderet *høle* den betalte afgift. Hvis beregningen viser, at køretøjet har tabt i værdi, men mindre i værdi end forventet i registreringsafgiftslovens afskrivningstabel, kan selskabet få en *delvis* refusion af afgiften. Korrekt refusion forudsætter, at selskabet har indberettet køretøjets korrekte værdi både ved start og afslutning af leasingaftalen.

Et leasingselskab, der ved udløbet af en leasingaftale indberetter, at der intet værditab har været på køretøjet i leasingperioden, vil få refunderet ca. 24.000 kr. ud af de ca. 28.000 kr., som selskabet betalte i afgift og rentetillæg ved leasingaftalens indgåelse, jf. figur 2. Hvis værditabet i stedet har været halvt så stort som forventet i registreringsafgiftslovens afskrivningstabel, vil selskabet få refunderet ca. 12.000 kr. ud af de ca. 28.000 kr.

**Kilde:** Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra Motorstyrelsen.

9. Det forhold, at leasingselskaberne selv kan få adgang til at indberette oplysninger i Motorregistret uden at vedhæfte dokumentation, indebærer risiko for, at reglerne på leasingområdet omgås. Det kan fx ske, hvis et selskab får refusion på grundlag af en værditabsberegning med forkerte værdifastsættelser, eller hvis et selskab opretter en leasingaftale, som i praksis ikke udgør en reel leasingaftale, hvorfor selskabet bør betale fuld afgift. Af boks 3 fremgår eksempler på Motorstyrelsens kontroller, der har vist, at leasingselskaber har omgået reglerne.



**Boks 3****Eksempler på Motorstyrelsens kontrol på leasingområdet****Værditabsberegning på forkert grundlag**

Et leasingselskab havde i forbindelse med en værditabsberegning indberettet, at køretøjet ved leasingaftalens udløb var steget i værdi. Selskabet fik derfor tilbagebetalt hele den forholdsmæssige afgift på ca. 5.000 kr. Motorstyrelsens kontrol viste imidlertid, at køretøjet reelt havde tabt i værdi, og styrelsen opkrævede forholdsmæssig afgift på ca. 13.000 kr.

**Ikke reel leasingaftale**

Et leasingselskab havde udarbejdet en leasingaftale, hvor der ikke blev betalt førstegangsydelse i leasingforholdet, som selskabet skal ifølge registreringsafgiftsloven. Motorstyrelsens kontrol betød, at leasingaftalen blev tilsidesat, og styrelsen opkrævede fuld afgift på ca. 800.000 kr.

**Fortsat brug af leasingkøretøj efter udløb af leasingaftalen**

Et leasingkøretøj var ikke afmeldt i Motorregistret, og nummerpladerne var ikke afleveret til tiden efter leasingaftalens udløb, hvilket er i strid med registreringsafgiftsloven. Motorstyrelsen vurderede, at køretøjet blev anvendt efter aftalens udløb under sådanne omstændigheder, at leasingselskabet blev opkrævet fuld afgift på ca. 2,4 mio. kr.

**Kilde:** Rigsrevisionen på baggrund af Motorstyrelsens kontrolsager.

**Selvbetjeningsordninger**

- **Selvanmelderordningen** gælder for køretøjer på fuld afgift og ikke kun for leasingselskaber.
- **Selvangiverordningen** gælder kun for leasingselskaber. Selskaberne kan selv oprette leasingaftaler på forholdsmæssig afgift og indberette andre rent leasingrelaterede oplysninger.

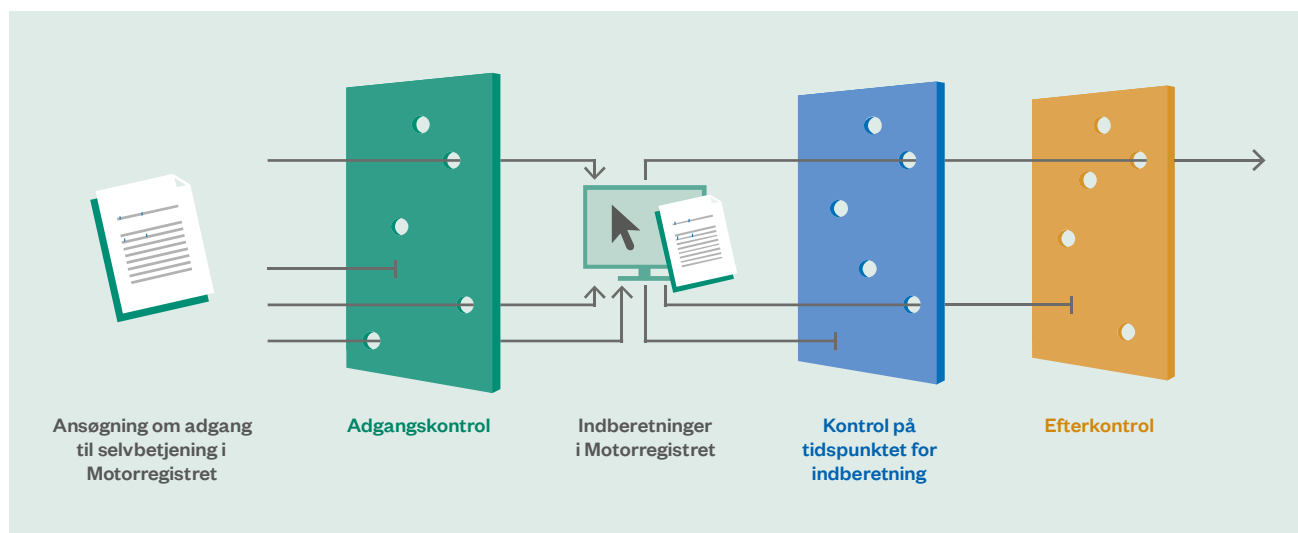
**Kontrol med registreringsafgift på leasingområdet**

10. Kontrollen på leasingområdet bør finde sted på flere tidspunkter. En god kontrol tidligt i forløbet reducerer behovet for efterkontrol. Kontrol med registreringsafgift på leasingområdet omfatter:

- 1) adgangskontrol med, hvilke leasingselskaber der godkendes til én af de 2 selvbetjeningsordninger i Motorregistret
- 2) kontrol på tidspunktet for leasingselskabers indberetninger i Motorregistret
- 3) efterkontrol, dvs. kontrol, efter leasingselskaberne har indberettet oplysninger og betalt afgift.

Figur 3 viser disse 3 dele af kontrollen.

**Figur 3**  
**Udvalgte dele af kontrollen på leasingområdet**



Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra Motorstyrelsen.

### 1.3. Revisionskriterier, metode og afgrænsning

#### Revisionskriterier

11. Formålet med undersøgelsen er at vurdere, om Skatteministeriet fører en tilfredsstillende kontrol på leasingområdet. Vi har undersøgt, om Motorstyrelsen har:

- sikret et tilfredsstillende grundlag for risikobaseret kontrol på leasingområdet (afsnit 2.1)
- forebygget, at leasingselskaber afregner forkert registreringsafgift (afsnit 2.2)
- foretaget en tilstrækkelig efterkontrol på leasingområdet (afsnit 2.3)
- anvendt sanktionsmulighederne i registreringsafgiftsloven (afsnit 2.4).

Vi lægger til grund, at tilrettelæggelsen af Motorstyrelsens grundlag for risikobaseret kontrol, forebyggende tiltag, efterkontrol og brug af sanktionsmulighederne bør ske under hensyntagen til de 3 generelle risici på motorområdet. Desuden bør tilrettelæggelsen ske under hensyntagen til de risici, der følger af de særlige regler på leasingområdet. Undersøgelsens revisionskriterier er uddybet i bilag 5.

### **Metode**

12. Undersøgelsen bygger på dataanalyser af hele populationen af leasingselskaber, leasingkøretøjer og leasingaftaler samt på kontrolldata på leasingområdet i perioden 2018-2022. Dataanalyserne er baseret på dataudtræk fra Motorregistret og Skatteministeriets kontroldata-baser. Undersøgelsen bygger desuden på en gennemgang af foreliggende dokumenter og på notater, som Skatteministeriet har udarbejdet til brug for undersøgelsen. Vi har holdt møder med Skatteministeriets departement, Motorstyrelsen og Skattestyrelsen for at understøtte revisionen og vores forståelse af ministeriets indsats på leasingområdet. Undersøgelsens metode er uddybet i bilag 5.

13. Revisionen er udført i overensstemmelse med standarderne for offentlig revision, jf. bilag 5.

### **Afgrænsning**

14. Undersøgelsen omhandler perioden 2018-2022. Undersøgelsen vedrører Motorstyrelsen og den del af styrelsens kontrol, der er rettet mod at reducere eller helt undgå, at staten mister provenu. Undersøgelsens afgrænsning er yderligere beskrevet i bilag 5.

15. Statsrevisorernes spørgsmål og angivelse af, i hvilke afsnit spørgsmålene bliver besvaret, fremgår af bilag 1. I bilag 2 har vi beskrevet lovgrundlaget for dele af adgangs-kontrollen til selvbetjeningsordningerne i Motorregistret. I bilag 3 har vi beskrevet kontrolmulighederne og i bilag 4 sanktionsmulighederne, jf. registreringsafgiftsloven og leasingbekendtgørelsen. I bilag 5 er undersøgelsens metodiske tilgang beskrevet. Bilag 6 indeholder en ordliste, der forklarer udvalgte ord og begreber.

## 2. Skatteministeriets kontrol på leasingområdet

16. Dette kapitel handler om Skatteministeriets kontrol på leasingområdet, nærmere bestemt kontrollen med, om leasingselskaber afregner korrekt registreringsafgift på leasingkøretøjer.

### 2.1. Grundlaget for risikobaseret kontrol på leasingområdet

17. Vi har undersøgt, om Motorstyrelsen har sikret et tilfredsstillende grundlag for risikobaseret kontrol på leasingområdet. Risikobaseret kontrol forudsætter bl.a., at styrelsen har vurderet risici og kender risicienes betydning for statens provenu. Konkret har vi undersøgt:

- om Motorstyrelsen løbende har vurderet risikoen for fejl og svig på leasingområdet
- om Motorstyrelsen har estimeret statens samlede potentielle provenutab på leasingområdet.

18. Undersøgelsen viser, at Motorstyrelsen før 2020 ikke har haft et grundlag for risikobaseret kontrol på leasingområdet. Fra 2020 har styrelsen bl.a. beskrevet en del risici på leasingområdet og har estimeret det potentielle provenutab for disse risici, men ikke for alle kendte risici på leasingområdet. Fra november 2021 har styrelsen yderligere forbedret sit grundlag for risikobaseret kontrol ved at risikovurdere hvert enkelt leasingselskab.

#### Motorstyrelsens risikostyring på leasingområdet

19. Vi har undersøgt, om Motorstyrelsen løbende har vurderet risikoen for, at der sker fejl og svig på leasingområdet. Denne vurdering er en forudsætning for at prioritere kontrolindsatsen rigtigt.

20. Undersøgelsen viser, at Motorstyrelsen ikke før 2020 har vurderet risikoen for fejl og svig på leasingområdet. Styrelsen har fra 2020 ad flere omgange forbedret sit grundlag for at føre en risikobaseret kontrol på området.

Fra 2020 har Motorstyrelsen anvendt Skatteministeriets koncernfælles koncept for risikostyring, som bl.a. omfatter udarbejdelse af et risikoregister, som skal beskrive alle kendte risici på leasingområdet. I november 2021 har styrelsen forbedret sit grundlag for at risikovurdere ved at implementere et mere systematisk og dataunderstøttet værktøj til risikostyring. Værktøjet hedder virksomhedsoversigten. Ved hjælp af virksomhedsoversigten risikovurderer styrelsen de enkelte leasingselskaber ud fra 30 risikoparametre, der er knyttet til leasingområdet. Styrelsen kan således med virksomhedsoversigten risikovurdere hvert enkelt leasingselskab, mens risikoregistret beskriver de generelle risikotyper.

21. Motorstyrelsen har oplyst, at styrelsen ikke har fuldt indblik i risiciene og regelefterlevelsen på leasingområdet, og hverken risikoregistret eller virksomhedsoversigten indeholder alle de risici, som styrelsen kender til på leasingområdet. Vi har ved gennemgangen af styrelsens interne notater mv. identificeret, at der er væsentlige risici, som ikke fremgår af risikoregistret eller af virksomhedsoversigten. Rigsrevisionen anbefaler, at Motorstyrelsen løbende opdaterer risikoregistret og virksomhedsoversigten med alle relevante risici, da det vil forbedre grundlaget for styrelsens prioritering af kontrolindsatsen.

#### **Interesseforbundne parter**

Der er tale om interesseforbundne parter i situationer, hvor køber og sælger har en interesse i at aftale en pris eller vilkår ud fra andre hensyn end deres egne, fx ved handel mellem 2 virksomheder, der har samme ejer (koncernforbundne parter). Handel med andre typer interesseforbundne parter end de koncernforbundne kan fx foregå mellem et leasingselskab og en finansieringsvirksomhed, hvor finansieringsvirksomheden samtidig leaser køretøjer hos leasingselskabet.

En af de risici, der ikke optræder i hverken risikoregistret eller i virksomhedsoversigten, er risikoen for, at interesseforbundne parter handler med hinanden på ikke-markedsmæssige vilkår. En sådan handel er i strid med registreringsafgiftsloven. Handel på ikke-markedsmæssige vilkår kan fx være, at værdifastsættelser af leasingkøretøjer ikke afspejler markedsværdien, eller at vilkårene i en leasingaftale indebærer, at leasingselskabet i realiteten ikke ejer køretøjet. I begge tilfælde er der risiko for, at leasingselskabet betaler for lidt i afgift til staten.

Motorstyrelsen har oplyst, at igangværende kontroller indikerer, at der på leasingområdet handles på ikke-markedsmæssige vilkår mellem interesseforbundne parter. Styrelsen har dog ikke overblik over, hvor stort problemet generelt er.

22. En anden risiko, der hverken optræder i risikoregistret eller i virksomhedsoversigten, er knyttet til de tilbagebetalinger af forholdsmæssig afgift, som leasingselskaberne får, hvis en leasingaftale afbrydes før tid. Ifølge registreringsafgiftsloven har et leasingselskab ret til tilbagebetaling af forholdsmæssig afgift, der er betalt for meget, svarende til de hele måneder, leasingaftalen er afkortet med. Motorstyrelsen har tilbagebetalt 500-700 mio. kr. hvert år i perioden 2018-2022 i forbindelse med afbrudte leasingaftaler.

Rigsrevisionen vurderer, at der kan være risiko for, at der er leasingselskaber, som indberetter, at en leasingaftale er afbrudt, og får tilbagebetalt afgift, samtidig med at køretøjet fortsat anvendes. Dette baserer vi på en lignende risiko, hvor der i hele perioden 2018-2022 i et meget stort omfang er blevet anvendt leasingkøretøjer, efter leasingaftalerne er udløbet.

Motorstyrelsen har oplyst, at styrelsen ikke har kendskab til, at leasingkøretøjer fortsat anvendes, efter leasingaftaler er afbrudt før tid. Styrelsen har også oplyst, at styrelsen ikke selv har mulighed for at kontrollere, om et køretøj anvendes uberettiget efter en afbrudt leasingaftale. Styrelsen har oplyst, at styrelsen ikke har modtaget underretninger fra politiet om, at politiet har konstateret uberettiget brug af køretøjer efter en afbrudt leasingaftale.

Motorstyrelsen har oplyst, at styrelsen vil opdatere risikoregistret, så registret også omfatter risikoen ved afbrudte leasingaftaler, hvor der tilbagebetales forholdsmæssig afgift.

### **Motorstyrelsens estimat for statens potentielle provenutab på leasingområdet**

23. Vi har undersøgt, om Motorstyrelsen har estimeret statens samlede potentielle provenutab på leasingområdet. Det er en vigtig del af grundlaget for at tilrettelægge og prioritere kontrolindsatsen, at Motorstyrelsen har viden om, i hvilket omfang styrelsen risikerer at miste provenu, hvis styrelsen ikke fører kontrol og forebygger fejl.

24. Undersøgelsen viser, at Motorstyrelsen ikke – som på andre områder – har estimeret statens samlede potentielle provenutab på leasingområdet i perioden 2018-2022. Styrelsen har dog for dele af leasingområdet estimeret det potentielle provenutab siden 2020.

25. Skatteministeriet har på andre områder overblik over statens samlede potentielle provenutab på området, fordi ministeriet har gennemført repræsentative stikprøveundersøgelser af regelefterlevelsen. Motorstyrelsen har gennemført en sådan undersøgelse på området for import af brugte køretøjer, men ikke på leasingområdet.

26. Motorstyrelsens estimater for det potentielle provenutab på leasingområdet er sket i regi af risikoregistret siden 2020. Estimaterne udtrykker det potentielle provenutab, hvis en given risiko indtræffer og ikke håndteres ved hjælp af fx vejledning eller kontrol. Der er 5 risici i risikoregistret, som kun vedrører leasingspecifikke forhold. Tilsammen udgør estimaterne for provenutabet for disse 5 risici ca. 20-55 mio. kr. årligt.

Af boks 4 fremgår et eksempel på én af de leasingspecifikke risici i risikoregistret.

**Boks 4****Eksempel på en leasingspecifik risiko i risikoregistret****Risikoen for, at der betales for lidt i afgift efter udløbet af en leasingaftale**

Risikoen for, at leasingselskaber ikke afmelder leasingkøretøjer i Motorregistret og ikke afleverer nummerpladerne efter udløbet af en leasingaftale er – målt på det estimerede provenutab – den største leasingspecifikke risiko i risikoregistret. Hvis et køretøj fortsat anvendes efter udløbet af leasingaftalen, risikerer staten at miste provenu. Motorstyrelsens estimat for det potentielle provenutab er på 10-25 mio. kr. årligt.

I hele perioden 2018-2022 har Motorstyrelsen via data fra Motorregistret haft viden om, hvilke køretøjer der ikke er afmeldt til tiden efter udløbet af en leasingaftale. Styrelsen har gennemsnitligt 6.000-7.000 gange pr. år efteropkrævet forholdsmæssig afgift i de fleste tilfælde og fuld afgift i de tilfælde, hvor styrelsen i sin kontrol har fundet grundlag for det. Styrelsen har på baggrund af denne viden baseret sit estimat for det potentielle provenutab. Estimatet udtrykker provenutabet, hvis styrelsen ikke håndterer risikoen.

**Kilde:** Rigsrevisionen på baggrund af Motorstyrelsens oplysninger.

Estimaterne for de 5 risici er imidlertid ikke udtryk for det samlede potentielle provenutab på leasingområdet. Det skyldes for det første, at der er kendte risici på leasingområdet, der ikke optræder i risikoregistret (fx risikoen for, at interesseforbundne parter handler på ikke-markedsmæssige vilkår). For det andet skyldes det, at risikoregistret rummer yderligere 2 risici, der gælder for en større del af motorområdet, hvor styrelsen ikke har udskilt den leasingspecifikke del af provenutabet.

Den ene risiko, der ikke kun er leasingspecifik, er risikoen for, at virksomheder med adgang til selv at indberette værdifastsættelsen af brugte køretøjer indberetter forkerte værdier. Styrelsen har hidtil udført for få kontroller på leasingområdet, til at den leasingspecifikke andel kan opgøres uden for stor usikkerhed om beløbene. Styrelsen har estimeret et potentielt provenutab på ca. 50-250 mio. kr. årligt for risikoen for forkerte værdifastsættelser, når virksomheder selv indberetter i Motorregistret.

Den anden risiko, der heller ikke kun er leasingspecifik, handler om, at Motorstyrelsen har konstateret problemer med mangelfuld systemunderstøttelse i Motorregistret, og at lov- og praksisændringer implementeres med fejl eller for sent. Konsekvenserne af denne risiko kan ifølge styrelsen være forkert afgiftsberigtigelse, ikke mindst på leasingområdet. Styrelsen har estimeret et potentielt provenutab på ca. 50-250 mio. kr. årligt som følge af risikoen for mangelfuld systemunderstøttelse i Motorregistret. Styrelsen har ikke opgjort den leasingspecifikke andel.

## 2.2. Forebyggende tiltag

27. Vi har undersøgt, om Motorstyrelsen har forebygget, at leasingselskaberne afregner forkert registreringsafgift. I det omfang der ikke er tilstrækkelige forebyggende tiltag, vil der være behov for, at styrelsen gennemfører mere efterkontrol, hvilket er mere omkostningsfuldt. Konkret har vi undersøgt:

- om Motorstyrelsen har opdateret sine interne retningslinjer og vejledninger til branchen, når der er sket lovændringer
- om Motorstyrelsen har procedurer for adgangskontrol til selvangiverordningen, som understøtter, at ansøgerne lever op til kravene i lovgivningen
- om Motorstyrelsen har udført kontroller på det tidspunkt, hvor leasingselskaber indberetter oplysninger i Motorregistret
- baggrunden for, at man har afviklet selvanmelderordningen vedrørende værdiansættelsen af eksportkøretøjer, men har fastholdt, at registrerede virksomheder fortsat selv kan angive og betale afgiften på andre områder (dvs. på importområdet og leasingområdet).

28. Undersøgelsen viser, at Motorstyrelsen ikke i helt tilfredsstillende grad har forebygget, at leasingselskaber afregner forkert registreringsafgift.

### Interne retningslinjer og vejledninger til branchen

29. Vi har undersøgt, om Motorstyrelsen har opdateret sine interne retningslinjer og vejledninger til branchen, når der er sket lovændringer.

30. Interne retningslinjer kan bidrage til at sikre, at Motorstyrelsens sagsbehandling bliver mere ensartet, mens vejledninger til branchen kan bidrage til at nedbringe risikoen for fejl i leasingselskabernes indberetninger. Både retningslinjer og vejledninger bør opdateres, når der kommer ny lovgivning, så formålet med den nye lovgivning afspejles i forvaltningens praksis og kommunikeres til branchen.

31. Undersøgelsen viser, at Motorstyrelsen har opdateret sine interne retningslinjer og vejledninger til branchen i de 7 tilfælde, hvor der er sket ændringer i registreringsafgiftsloven med betydning for leasingområdet i perioden 2018-2022. Der er dermed skabt grundlag for en ensartet sagsbehandling i Motorstyrelsen og grundlag for, at leasingselskaberne har adgang til opdateret vejledning om regelgrundlaget.

### Adgangskontrol til selvangiverordningen

32. Vi har undersøgt, om Motorstyrelsen har procedurer for adgangskontrol til selvangiverordningen, som understøtter, at ansøgerne lever op til kravene i lovgivningen.

33. For at blive godkendt til en selvbetjeningsordning i Motorregistret skal leasingselskaberne opfylde en række krav i lovgivningen, jf. bilag 2. Adgangskontrollen skal sikre, at selskaberne lever op til kravene, og en ansøgning *skal* afvises, hvis et selskab objektivt set ikke lever op til kravene. Ifølge lovgivningen *kan* en ansøgning desuden afvises, hvis et selskabs hidtidige adfærd giver anledning til at forvente, at selskabet vil misbruge selvbetjeningsordningen.

### Registreret virksomhed

En registreret virksomhed er en virksomhed, der efter ansøgning er godkendt som enten selvanmelder eller selvangiver.



De 2 selvbetjeningsordninger i Motorregistret giver forskellige rettigheder.

*Selvanmelderordningen* giver leasingselskaber mulighed for at indberette værdien af leasingkøretøjer, hvor der skal afregnes *fuld afgift*. Det er Skattestyrelsen, der varetager adgangskontrollen til selvanmelderordningen. Når et leasingselskab er godkendt som selvanmelder, er det Motorstyrelsens opgave bl.a. at overvåge og kontrollere, om selskabet fortsat opfylder kravene i lovgivningen til at være selvanmelder. Skattestyrelsens adgangskontrol i forhold til selvanmelderordningen indgår ikke i Rigsrevisionens undersøgelse.

*Selvangiverordningen* gælder kun for leasingselskaber, som i forvejen er godkendt som selvanmeldere. Ud over at afregne fuld afgift kan selvangivere indberette værdien af leasingkøretøjer, hvor de afregner *forholdsmæssig afgift* i forbindelse med de enkelte leasingaftaler. Selvangiverordningen giver desuden mulighed for at indberette genberegninger og værditabsberegninger af selskabers leasingkøretøjer i Motorregistret. Selvangivere kan desuden selv oprette leasingaftaler i Motorregistret uden at søge Motorstyrelsen om godkendelse af hver enkelt leasingaftale, forudsat at selskabet bruger en standardleasingaftale, som lever op til lovgivningens krav.

34. Hvis Motorstyrelsen ikke godkender et leasingselskab som selvangiver, skal styrelsen selv forestå al sagsbehandling i forbindelse med hver enkelt af selskabets ansøgninger om oprettelse af leasingaftaler på forholdsmæssig afgift.

35. Vores undersøgelse viser, at Motorstyrelsen har procesbeskrivelser for behandling af ansøgninger, der understøtter, at leasingselskaber, der søger om at blive selvangivere, lever op til kravene i lovgivningen. Rigsrevisionen har ikke kunnet vurdere, om styrelsen har godkendt leasingselskaber som selvangivere, som burde være afvist på grund af fx deres adfærd. Det skyldes, at styrelsens behandling af ansøgningerne og vurdering af de enkelte selskaber bl.a. hviler på et konkret skattefagligt skøn.

Styrelsen har oplyst, at styrelsen har bemærkninger i forhold til størstedelen af alle ansøgninger om at blive selvangiver. I disse tilfælde indleder styrelsen en dialog for at vejlede leasingselskabet. Styrelsen påtaler oftest, at én eller flere af selskabets standardleasingaftaler ikke lever op til kravene. Næsten alle disse sager ender med, at selskabet justerer standardleasingaftalerne, så de opfylder kravene, og styrelsen godkender herefter selskabet som selvangiver.

### **Kontrol på tidspunktet for leasingselskabers indberetninger**

36. Vi har undersøgt, om Motorstyrelsen har udført kontroller på tidspunktet for leasingselskabers indberetninger i Motorregistret. Formålet med kontroller på indberetningstidspunktet er at forebygge fejl og eventuel svig, før der afregnes en forkert afgift eller udbetales refusion af afgift på et forkert grundlag.

Af boks 5 fremgår eksempler på, hvordan kontrol af indberetninger i Motorregistret kunne fungere.

**Boks 5****Eksempler på kontroller på tidspunktet for indberetning**

Kontroller på tidspunktet for indberetning kan fx bestå af digitale kontroller, der fanger simple tastefejl. Kontrollerne kan også bestå af mere intelligente former for digital kontrol, der reagerer på indtastninger i lyset af andre oplysninger, som allerede findes i Motorregistret om eller fra det leasingelskab, der er i gang med indtastningen.

Mere intelligente former for digital indberetningskontrol kan fx være et pop op-vindue, der opfordrer leasingelskabet til at genoverveje en indberettet værdi, hvis værdien afviger fra et angivet normalområde. Dette kan ikke helt forhindre, men formentlig reducere omfanget af fejl og svig.

37. Undersøgelsen viser, at Motorstyrelsen generelt ikke har udført kontroller på tidspunktet for leasingelskabers indberetninger i Motorregistret. Styrelsen har i perioden 2018-2022 anvendt én type digital kontrol på indberetningstidspunktet, som kun er relevant for indberetninger fra de selskaber, der selv importerer nye leasingkøretøjer. De generelt manglende kontroller på tidspunktet for selskabernes indberetninger indebærer, at der uhindret kan ske fejl og svig i Motorregistret, når selskaberne selv indberetter oplysninger i registret. Desuden øger dette behovet for efterkontrol.

38. Motorstyrelsen har haft et projekt om semiautomatisk værdifastsættelse i Motorregistret, der ved hjælp af bl.a. pop op-vinduer på indberetningstidspunktet skulle understøtte korrekte indberetninger og en bedre kontrol af værdifastsættelser af køretøjer. I februar 2021 blev det dog besluttet at lukke projektet, fordi der manglede resurser til systemudvikling i Udviklings- og Forenklingsstyrelsen, og fordi der kom nye estimater for udgifterne på yderligere 10-50 mio. kr.

Rigsrevisionen konstaterer, at den yderligere engangsudgift, som Skatteministeriet skønnede var nødvendig for at gøre semiautomatisk værdifastsættelse tilgængelig for virksomheder (10-50 mio. kr.), er mindre end Motorstyrelsens estimat i risikoregistret for statens potentielle årlige provenutab på grund af forkerte værdifastsættelser på hele motorområdet (50-250 mio. kr., hvis risikoen for forkerte værdifastsættelser indtræffer og ikke håndteres).

Skatteministeriet har bemærket, at Skatteforvaltningen gennemfører en række store, komplekse it-udviklingsprojekter frem mod udgangen af 2024, der lægger beslag på Skatteforvaltningens udviklingskapacitet. It-understøttelsen vil skulle prioriteres økonomisk og inden for rammerne af Skatteministeriets it-udviklingskapacitet.

**Semiautomatisk værdifastsættelse**

Formålet med den semiautomatiske værdifastsættelse i Motorregistret er at øge regel efterlevelsen i autobranschen og Motorstyrelsens kontrolmuligheder. Den oprindelige idé var, at den semiautomatiske værdifastsættelse skulle ske ved at stille software til rådighed, som kunne beregne en værdi for et givent brugt køretøj ud fra faktiske salgspriser på markedet. Sådanne værdier ville desuden i kontroløjemed kunne fungere som en slags tredjepartsoplysninger, som ikke findes på motorområdet i dag.

Motorstyrelsen har fået adgang til software, der kan beregne en værdi for et givent køretøj ud fra de mest relevante salgsannoncer (i stedet for de faktiske salgspriser som oprindeligt planlagt), og styrelsen bruger denne software i sin kontrol. Branchen har derimod ikke fået gratis adgang til at bruge softwaren direkte i forbindelse med indtastninger i Motorregistret. Virksomheder kan mod betaling anvende værdifastsættelsesfunktionen i den software, som den kommercielle udbyder har udviklet til private aktører.

### Selvanmelderordningen på eksportområdet

Rigsrevisionen har undersøgt selvanmelderordningen på eksportområdet i beretning om refusion af registreringsafgift ved eksport af brugte køretøjer fra november 2018.

Beretningen viste bl.a., at det daværende SKAT gennemførte pristjek af 10 % af selvanmeldernes værdifastsættelser, samtidig med at SKAT havde viden om, at 15-20 % af køretøjerne ikke var i registreringsklar stand. Statsrevisorerne fandt Skatteministeriets forvaltning og kontrol meget utilfredsstillende, ligesom Statsrevisorerne fandt det meget utilfredsstillende, at SKATs kontrolindsats ikke havde afspejlet SKATs viden om misbrug.

Selvanmelderordningen på eksportområdet blev afskaffet med virkning fra juli 2020.

### Begrundelse for at bevare selvbetjeningsordninger på leasingområdet

39. Statsrevisorerne har bedt Rigsrevisionen om at undersøge baggrunden for, at selvanmelderordningen er afskaffet på eksportområdet, men bevaret på andre områder. Rigsrevisionen har ikke efterprøvet Skatteministeriets juridiske betragtninger og økonomiske beregninger, der ligger til grund for at bevare selvbetjeningsordningerne på leasingområdet, men refererer ministeriets begrundelser i det følgende.

40. *Selvanmelderordningen* blev indført i 1971 på området for import af nye biler og i 2008 på brugtbilsområdet (eksport og import). *Selvangiverordningen* blev indført i 2016 på leasingområdet og gav leasingselskaber mulighed for bl.a. selv at oprette leasingaftaler på forholdsmæssig afgift i Motorregistret. Begge selvbetjeningsordninger blev indført for at lette de administrative omkostninger og afkorte sagsbehandlingsstidene.

En eventuel afskaffelse af selvanmelderordningen vil på leasingområdet automatisk også indebære en afskaffelse af selvangiverordningen, da et leasingselskab skal være selvanmelder for at blive selvangiver. Da selvangivere opretter leasingaftaler og foretager øvrige sagsbehandlinger i Motorregistret for mere end 95 % af alle leasingaftaler på forholdsmæssig afgift, vil en afskaffelse af kun selvangiverordningen påvirke leasingområdet betydeligt.

41. Undersøgelsen viser, at Skatteministeriet ikke har planer om at foreslå at afskaffe hverken selvanmelderordningen eller selvangiverordningen på leasingområdet. Der er 2 begrundelser herfor. For det første angiver ministeriet, at de administrative omkostninger for Motorstyrelsen ved selv at forestå sagsbehandlingen vil være så store, at det i praksis ikke er muligt at afskaffe ordningerne. Dette fremgår af et internt notat fra styrelsen til departementet i april 2022. For det andet vil en afskaffelse af selvanmelderordningen ikke kunne udformes på en måde, der vil være forenelig med EU-rettens grundlæggende principper om tjenesteydelsernes frie bevægelighed. En afskaffelse af ordningen vil også medføre længere sagsbehandlingstider for leasingselskaber og leasingtagere. Disse forhold fremgår af et svar fra skatteministeren til Skatteudvalget i september 2022.

Af boks 6 fremgår betydningen af EU-rettens principper om tjenesteydelsernes frie bevægelighed for leasingområdet.

**Boks 6****Betydningen af EU-rettens grundlæggende principper om tjenesteydelseernes frie bevægelighed for leasingområdet**

Skatteministerens udtalelse om EU-rettens grundlæggende principper om tjenesteydelseernes frie bevægelighed betyder for det første, at en leasinggiver straks skal kunne tage et køretøj i brug. For det andet skal registreringsafgiften i forbindelse med leasing stå mål med den periode, som køretøjet anvendes i. Afgiften må således ikke ved sin størrelse i praksis udgøre en teknisk handelshindring på tværs af grænserne i EU, dvs. der skal være adgang til at betale forholdsmæssig afgift.

Der er 2 muligheder for straks at kunne tage et leasingkøretøj i brug. Leasingsselskabet skal have adgang til selv at oprette leasingaftalen på forholdsmæssig afgift i Motorregistret, eller Motorstyrelsen skal forestå sagsbehandlingen og efter ansøgning oprette aftalen i registret.

**Kilde:** Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra Skatteministeriet.

42. Skatteministeriets departement har i marts 2022 bedt Motorstyrelsen om at vurdere og estimere de administrative omkostninger ved en delvis afskaffelse af selvangiverordningen. Departementet har desuden opfordret styrelsen til at foreslå eventuelle andre tiltag, der kan øge regelefterlevelsen på leasingområdet.

43. Tabel 1 viser 2 forskellige forslag fra Motorstyrelsen til delvis afskaffelse af selvangiverordningen, om forslagene kræver lovændring og styrelsens estimater for de administrative omkostninger.

**Tabel 1****Forslag til delvis afskaffelse af selvangiverordningen**

Forslag	Forslaget kan gennemføres administrativt	Forslaget kræver lovændring	Administrative omkostninger
Motorstyrelsen skal beregne de <i>frivillige</i> værditabsberegninger	Ja	Nej	73 mio. kr. ved ca. 21.000 sager årligt.
Værditabsberegninger skal gøres <i>obligatoriske</i> i alle tilfælde, og Motorstyrelsen skal foretage beregningerne	Ja	Ja	560 mio. kr. ved ca. 330.000 sager årligt.

**Kilde:** Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra Motorstyrelsen.

Det fremgår af tabel 1, at den ene delvise afskaffelse af selvangiverordningen kræver en lovændring, mens den anden kan gennemføres administrativt.

De administrative omkostninger ved begge forslag overstiger omkostningerne ved, at selvanmelderordningen er blevet afskaffet på eksportområdet. Motorstyrelsen har beregnet, at afskaffelsen af selvanmelderordningen på eksportområdet koster ca. 50 mio. kr. ved ca. 19.000 sager årligt. Disse administrative omkostninger finansieres ved gebyrer. På leasingområdet vil en delvis afskaffelse af selvangiverordningen koste ca. 73 mio. kr. årligt (ved ca. 21.000 sager) eller ca. 560 mio. kr. årligt (ved ca. 330.000 sager), jf. tabellen.

Motorstyrelsen har ikke beregnet, hvad det samlet set ville koste at afskaffe selvanmelderordningen på leasingområdet. Ud over omkostningerne ved at lade styrelsen overtage sagsbehandlingen i forbindelse med værditabsberegninger ville der yderligere komme omkostninger til oprettelse af leasingaftaler (ca. 150.000 sager årligt), genberegning af nye leasingkøretøjer (ca. 150.000 sager årligt) samt andre ekspeditioner og omkostninger.

44. Motorstyrelsen har desuden redegjort for 3 forslag – ud over de 2 forslag i tabel 1 – der kan øge regelefterlevelsen på leasingområdet. Heraf kræver ét af forslagene en lovændring. Skatteministeriet har oplyst, at de administrative og implementeringsmæssige omkostninger skal belyses yderligere, før der eventuelt kan træffes beslutning om de 5 forslag.

### 2.3. Efterkontrol

45. Vi har undersøgt, om Motorstyrelsen har foretaget en tilstrækkelig efterkontrol på leasingområdet. Det fremgår af registreringsafgiftsloven, at Motorstyrelsen har en række kontrolmuligheder på motorområdet, jf. bilag 3. Det er ikke nærmere reguleret ved lov, hvor meget og hvordan styrelsen skal føre efterkontrol. Efterkontrol finder sted, efter leasingselskaberne har indberettet oplysninger og afregnet registreringsafgift.

I Motorstyrelsens udvælgelse til og gennemførelse af efterkontrol kan styrelsen foretage en mere eller mindre dybdegående kontrol af leasingselskaberne og et antal af de leasingaftaler, som selskaberne har indgået, fx når der er indikationer på, at et selskab gentagne gange har problemer med regelefterlevelsen. Alternativt kan styrelsen kontrollere, om udvalgte leasingkøretøjer er værdifastsat korrekt på tværs af leasingselskaberne.

Konkret har vi undersøgt:

- om Motorstyrelsen har foretaget risikobaseret udvælgelse til efterkontrol på leasingområdet
- om Motorstyrelsens omfang af efterkontrol har været tilfredsstillende.

46. Undersøgelsen viser, at Motorstyrelsens efterkontrol på leasingområdet samlet set ikke har været tilstrækkelig i perioden 2018-2022.

### Risikobaseret udvælgelse til efterkontrol

47. Vi har undersøgt, om Motorstyrelsen har foretaget risikobaseret udvælgelse til efterkontrol på leasingområdet. Formålet med risikobaseret udvælgelse er at målrette kontrollen mod de områder, hvor der forventes flest fejl, mest svig og størst væsentlighed. Herved kan statens provenutab reduceres i højere grad, end hvis kontrollen primært er baseret på tilfældig udvælgelse til kontrol.

48. Undersøgelsen viser, at Motorstyrelsen ikke før november 2021 har foretaget risikobaseret udvælgelse til efterkontrol på *hele* leasingområdet.

Før 2020 foretog Motorstyrelsen kun tilfældig udvælgelse af leasingkøretøjer og af ganske få leasingselskaber, suppleret med kontroller på baggrund af henvendelser fra andre myndigheder. Fra 2020 har styrelsen foretaget risikobaseret udvælgelse til efterkontrol, men indtil november 2021 har styrelsen primært foretaget risikobaseret udvælgelse af enkeltstående køretøjer på tværs af selskaberne.

Fra november 2021 har Motorstyrelsen også udvalgt leasingselskaber til risikobaseret kontrol. Det har styrelsen gjort ud fra databaserede indikationer på, at disse selskaber fx havde gentagne problemer med regelefterlevelsen. Styrelsens risikobaserede udvælgelse af selskaber til kontrol adskiller sig fra den hidtidige kontroltilgang, hvor styrelsen primært udvalgte leasingkøretøjer til kontrol på tværs af selskaber. Konkret foretager styrelsen den risikobaserede udvælgelse af selskaber til kontrol på baggrund af selskabernes samlede risikoscore i virksomhedsoversigten og desuden ud fra eventuelle input fra øvrige styrelser i Skatteministeriet eller fra andre myndigheder, fx politiet, på møder i det såkaldte Koordineringsforum.

Motorstyrelsens implementering af virksomhedsoversigten har styrket styrelsens grundlag for den risikobaserede udvælgelse til efterkontrol. I forhold til de kendte risici på leasingområdet, der ikke indgår i virksomhedsoversigten, foretager styrelsen dog ikke risikobaseret udvælgelse til efterkontrol. Det gælder bl.a. risikoen for, at interesseforbundne parter handler med hinanden på ikke-markedsmæssige vilkår.

### Efterkontrollens omfang

49. Vi har undersøgt, om Motorstyrelsens omfang af efterkontrol på leasingområdet har været tilfredsstillende. Konkret har vi undersøgt efterkontrollen af:

- leasingselskaber, herunder antal kontrollerede leasingaftaler
- værdifastsættelser af leasingkøretøjer.

### Efterkontrol af leasingselskaber

50. Vi har undersøgt omfanget af Motorstyrelsens efterkontrol af leasingselskaber, herunder hvor mange leasingaftaler styrelsen har kontrolleret. Kontrollen sker som en virksomhedskontrol. Virksomhedskontrollen er nærmere beskrevet i boks 7.

### Koordineringsforum

Koordineringsforum er et forum med repræsentation fra forskellige enheder i Motorstyrelsen, hvor det kvartalsvist drøftes, hvilke leasingselskaber styrelsen skal følge op over for, og om indsatsen skal bestå i vejledning eller kontrol. Drøftelserne tager udgangspunkt i virksomhedsoversigten og oplysninger fra Skatteministeriet og andre relevante myndigheder om de enkelte selskabers adfærd.

**Boks 7****Virksomhedskontrol af leasingselskaber**

En virksomhedskontrol kan være en mere eller mindre dybdegående kontrol af et leasingselskabs forretning. Ifølge Motorstyrelsen indebærer en virksomhedskontrol altid kontrol af, om et leasingselskab opfylder udvalgte betingelser for, at selskabet har ret til at betale forholdsmæssig afgift. En kontrol af, om et selskab opfylder betingelserne, kræver, at styrelsen kontrollerer et vist antal leasingaftaler, herunder at kunden har betalt førstegangsbetaling og de løbende ydelser i henhold til leasingaftalen, at leasingselskabet reelt har købt køretøjet, at handlen er sket på markedsmæssige vilkår, og at der er foretaget en eventuel slutafregning.

Motorstyrelsen kan desuden kontrollere andre forhold ud fra en vurdering, som styrelsen træffer på baggrund af sit kendskab til leasingselskabet via den løbende overvågning og tidligere vejlednings- og kontrolindsatser. Der kan i en virksomhedskontrol også indgå kontrol af værdifastsættelsen af et antal af selskabets leasingkøretøjer. Det kan tage flere måneder at gennemføre en virksomhedskontrol.

Hvis kontrollen viser, at leasingselskabet ikke har ret til at betale forholdsmæssig afgift af ét eller flere leasingkøretøjer, opkræver Motorstyrelsen fuld afgift af det pågældende køretøj. Hvis selskabet har ret til at betale forholdsmæssig afgift, men værdifastsættelsen afviger fra det, som styrelsen vurderer er den rette værdifastsættelse, regulerer styrelsen den forholdsmæssige afgift for køretøjet.

Det er kun via en virksomhedskontrol, at Motorstyrelsen kan vurdere, om et givent leasingselskab har et mere generelt problem med regelefterlevelsen.

**Kilde:** Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra Motorstyrelsen.

51. Undersøgelsen viser, at Motorstyrelsen har kontrolleret en lille andel af de leasingaftaler, som leasingselskaberne har indgået. I 2022 kontrollerede styrelsen kun ca. 0,2 % af selskabernes leasingaftaler. Styrelsen er desuden kommet sent i gang med at tilpasse antallet af virksomhedskontroller til udviklingen på leasingområdet.

Tabel 2 viser omfanget af Motorstyrelsens kontrol af leasingselskaber og leasingaftaler på forholdsmæssig afgift i forhold til, hvor mange selskaber der har været selvangivere, og hvor mange aftaler disse selvangivere har oprettet i Motorregistret pr. år i perioden 2018-2022.

**Tabel 2****Kontrolindsats i forhold til leasingselskaber og leasingaftaler i perioden 2018-2022**

	2018	2019	2020	2021	2022
Antal kontrollerede leasingselskaber <sup>1)</sup>	3	4	15	9	21
Antal leasingselskaber i alt <sup>2)</sup>	110	123	137	151	159
Antal kontrollerede leasingaftaler <sup>3)</sup>	Ikke oplyst	Ikke oplyst	Ikke oplyst	Ikke oplyst	368
Antal leasingaftaler i alt <sup>4)</sup>	121.900	147.300	149.400	165.700	150.100
Opkrævninger (afrundet til hele mio. kr.)	8 mio. kr.	4 mio. kr.	1 mio. kr.	3 mio. kr.	37 mio. kr.

Note: Det er det daværende SKAT, der har indledt og afsluttet kontrollen af de 3 leasingselskaber, som er kontrolleret i en virksomhedskontrol i 2018. SKAT indledte i 2019 også kontrollen af det ene af de 4 selskaber, som Motorstyrelsen har afsluttet kontrollen af, efter styrelsen blev etableret i juli 2018.

- <sup>1)</sup> Ifølge Motorstyrelsen varierer virksomhedskontrollerne i størrelse og er vanskelige at sammenligne. Det samme leasingselskab kan være kontrolleret flere gange i samme år for forhold i forskellige indkomstår.
- <sup>2)</sup> Antallet af leasingselskaber er opgjort som antal selskaber, der er selvangivere.
- <sup>3)</sup> Motorstyrelsen har ikke før 2022 opgjort, hvor mange leasingaftaler styrelsen har kontrolleret pr. virksomhedskontrol.
- <sup>4)</sup> Antallet af leasingaftaler er opgjort som antal aftaler på forholdsmæssig afgift, som selvangivere selv har oprettet i Motorregistret. Antallet er afrundet til nærmeste hundrede.

Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra Motorstyrelsen.

Det fremgår af tabel 2, at det daværende SKAT kontrollerede 3 leasingselskaber i 2018. Motorstyrelsen kontrollerede 21 leasingselskaber i 2022, svarende til 13 % af alle leasingselskaber i 2022. Det fremgår desuden af tabellen, at styrelsen i 2022 kontrollerede 368 leasingaftaler i forbindelse med kontrollen af de 21 leasingselskaber. Det svarer til et kontroltryk på ca. 0,2 % i forhold til det samlede antal leasingaftaler, som de leasingselskaber, der er selvangivere, selv har oprettet i Motorregistret i 2022.

Motorstyrelsen har ikke oplyst antallet af kontrollerede leasingaftaler før 2022, da styrelsen ikke har samlede tal for, hvor mange aftaler styrelsen har kontrolleret i forbindelse med de enkelte virksomhedskontroller. Antallet af kontrollerede leasingaftaler før 2022 kan ifølge styrelsen kun opgøres via en manuel proces.

Det var som nævnt SKAT, som indledte kontrollerne af de 3 leasingselskaber i 2018 og det ene af de 4 selskaber i 2019. Motorstyrelsen har ikke kunnet oplyse, om de selskaber, SKAT kontrollerede, var udsøgt tilfældigt eller risikobaseret. SKAT opkrævede ca. 8 mio. kr. i 2018. Motorstyrelsen opkrævede ca. 37 mio. kr. i 2022, hvor styrelsen både begyndte at foretage mere risikobaseret udvælgelse til kontrol og kontrollerede flere selskaber end tidligere. Det skal bemærkes, at en enkelt sag tegnede sig for ca. 26 mio. kr. i 2022. Ses der bort fra denne sag, opkrævede styrelsen gennemsnitligt 0,6 mio. kr. pr. kontrolleret leasingselskab i 2022.

52. Rigsrevisionen vurderer, at kontrolniveauet har været lavt i forhold til antallet af leasingaftaler, som selskaberne har indgået.



### 3 typer af pristjek i perioden 2018-2022

- **Pristjek af værdifastsættelsen af et brugt leasingkøretøj**, hvor der er oprettet en leasingaftale på forholdsmæssig afgift, dvs. pristjekket vedrører startværdien af et brugt køretøj med en leasingaftale.
- **Pristjek af genberegningen af et nyt leasingkøretøj**, dvs. af den værdifastsættelse, som et leasingselskab skal indberette for køretøjet senest 3 måneder efter køretøjets første indregistrering. Der foretages pristjek af genberegninger af både køretøjer på fuld og på forholdsmæssig afgift.
- **Pristjek af grundlaget for refusion efter værditabsberegninger** (siden 2021). Denne form for pristjek består i kontrol af både værdifastsættelsen af et leasingkøretøj på tidspunktet for værditabsberegningen og af værdien af det pågældende køretøj ved leasingaftalens indgåelse. Pristjekket gælder kun for køretøjer med leasingaftaler på forholdsmæssig afgift.

### Efterkontrol af værdifastsættelser af leasingkøretøjer

53. Vi har undersøgt omfanget af Motorstyrelsens efterkontrol af, om leasingselskaberne har indberettet korrekte værdifastsættelser af selskabernes leasingkøretøjer i Motorregistret. Værdifastsættelserne udgør grundlaget for det, som selskaberne skal afregne i afgift. Kontrollen sker som et pristjek, der er nærmere beskrevet i boks 8.

#### Boks 8 Pristjek

Pristjek på leasingområdet retter sig altid mod et konkret leasingkøretøj og er Motorstyrelsens kontrol af den værdifastsættelse, som en selvanmelder eller selvangiver har indberettet i Motorregistret for et køretøj. Styrelsen har normeret et pristjek til ca. 5 timer.

Hvis en værdifastsættelse afviger fra det, som Motorstyrelsen vurderer er den rette værdifastsættelse, regulerer styrelsen den forholdsmæssige afgift for det givne køretøj. Der indgår altid et element af skøn i værdifastsættelser af brugte køretøjer.

**Kilde:** Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra Motorstyrelsen.

54. Undersøgelsen viser, at omfanget af Motorstyrelsens efterkontrol af selskabernes værdifastsættelser i Motorregistret, er halvere i løbet af perioden 2018-2022, og at kontroltrykket er lavt sammenlignet med både stigningen i antallet af værdifastsættelser og med de øvrige dele af motorområdet, hvor styrelsen kontrollerer værdifastsættelser.

Tabel 3 viser udviklingen i Motorstyrelsens kontroltryk på området for værdifastsættelser af leasingkøretøjer i perioden 2018-2022.

**Tabel 3**

### Kontrolindsats i forhold til værdifastsættelser af leasingkøretøjer i perioden 2018-2022

	2018	2019	2020	2021	2022	Ændring fra 2018 til 2022
Antal værdifastsættelser <sup>1)</sup>	146.500	183.000	193.500	223.400	227.700	55 %
Antal pristjek i alt	2.718	1.150	1.004	2.182	2.004	÷26 %
Kontroltryk <sup>1)</sup>	1,9 %	0,6 %	0,5 %	1,0 %	0,9 %	÷53 %
Optrækninger	3,0 mio. kr.	1,9 mio. kr.	3,3 mio. kr.	3,7 mio. kr.	2,7 mio. kr.	÷10 %

<sup>1)</sup> Det samme leasingkøretøj på forholdsmæssig afgift kan værdifastsættes flere gange – også inden for den samme leasingaftale. Derfor beregnes kontroltrykket i forhold til antallet af værdifastsættelser frem for antallet af leasingkøretøjer. Brugte leasingkøretøjer på fuld afgift indgår ikke i puljen af køretøjer til eventuelt pristjek på leasingområdet. Fabriksnye leasingkøretøjer på fuld afgift indgår i puljen af køretøjer, der kan udsøges til pristjek af genberegning, dvs. én af de 3 typer af pristjek. Antallet af værdifastsættelser er afrundet til nærmeste hundrede.

**Kilde:** Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra Motorstyrelsen.

Det fremgår af tabel 3, at antallet af værdifastsættelser er steget med ca. 55 %, mens antallet af pristjek er faldet med ca. 26 % fra 2018 til 2022. Kontroltrykket er dermed halveret i perioden og er faldet fra 1,9 % til 0,9 %. Tabellen viser også, at kontroltrykket i den mellemliggende periode har været endnu lavere og lå på ca. 0,5 % i flere år.

Det fremgår desuden af tabellen, at den samlede opkrævning lå på 3 mio. kr. i 2018 og på 2,7 mio. kr. i 2022 i de tilfælde, hvor Motorstyrelsen har ændret værdifastsættelsen efter et pristjek. Den samlede opkrævning er faldet med ca. 10 % fra 2018 til 2022. De gennemsnitlige opkrævninger i forbindelse med de pristjek, der har ført til en opkrævning, er imidlertid næsten fordoblet hen over perioden og er steget fra ca. 5.800 kr. i 2018 til ca. 10.900 kr. i 2022. De gennemsnitlige opkrævninger ved pristjek er generelt lavere end opkrævninger ved virksomhedskontroller, da der i forbindelse med pristjek primært reguleres i den forholdsmæssige afgift.

55. Motorstyrelsen har i perioden 2018-2022 foretaget alle 3 typer af pristjek – én af typerne dog kun siden 2021. Det gælder den type, hvor styrelsen kontrollerer, om et leasingselskab har fået udbetalt refusion på et korrekt grundlag, når selskabet ved udløbet af en leasingaftale har fået refunderet hele eller dele af den forholdsmæssige afgift efter en værditabsberegning. Vi har opgjort, at styrelsen på dette område har foretaget 182 pristjek i 2021 og 23 pristjek i 2022. Det svarer til et kontroltryk på 0,9 % i 2021 og 0,06 % i 2022. De 182 pristjek af værditabsberegninger i 2021 har ført til opkrævninger i 13 tilfælde. Den gennemsnitlige opkrævning i forbindelse med de 13 pristjek er ca. 22.400 kr. Det er væsentligt højere end den gennemsnitlige opkrævning ved alle 3 typer af pristjek samlet set, uanset hvilket år vi sammenligner med.

Motorstyrelsen har udbetalt refusioner efter værditabsberegninger i 2018 for ca. 99 mio. kr. ud af ca. 250 mio. kr., som leasingselskaberne havde betalt i forholdsmæssig afgift i 2018. I 2021 har styrelsen refunderet ca. 240 mio. kr. ud af ca. 480 mio. kr., og i 2022 har styrelsen refunderet ca. 680 mio. kr. ud af ca. 1,1 mia. kr. De selskaber, der har værditabsberegnet, har således fået refunderet ca. 52 % af den forholdsmæssige afgift i perioden 2018-2022.

Vi har desuden opgjort, at de 10 leasingselskaber med flest værditabsberegninger efter udløbne leasingaftaler i perioden 2018-2022 har foretaget ca. 81 % af alle værditabsberegninger og har fået refunderet ca. 50 % af den forholdsmæssige afgift på de aftaler, som de har værditabsberegnet. Mønsteret er det samme for perioden 2018-2020, hvor 10 selskaber foretog ca. 93 % af alle værditabsberegninger og fik refunderet ca. 41 % af afgiften. Det skal bemærkes, at værditabsberegningerne i perioden 2018-2020 blev foretaget, før det såkaldte atypiske brugtbilsmarked gjorde værditabsberegninger mere fordelagtige for leasingselskaber at foretage. Der er risiko for, at fejl og svig ikke opdages, fordi der ikke var nogen kontrol af værditabsberegninger i perioden 2018-2020 og på grund af et lavt kontroltryk siden 2021.

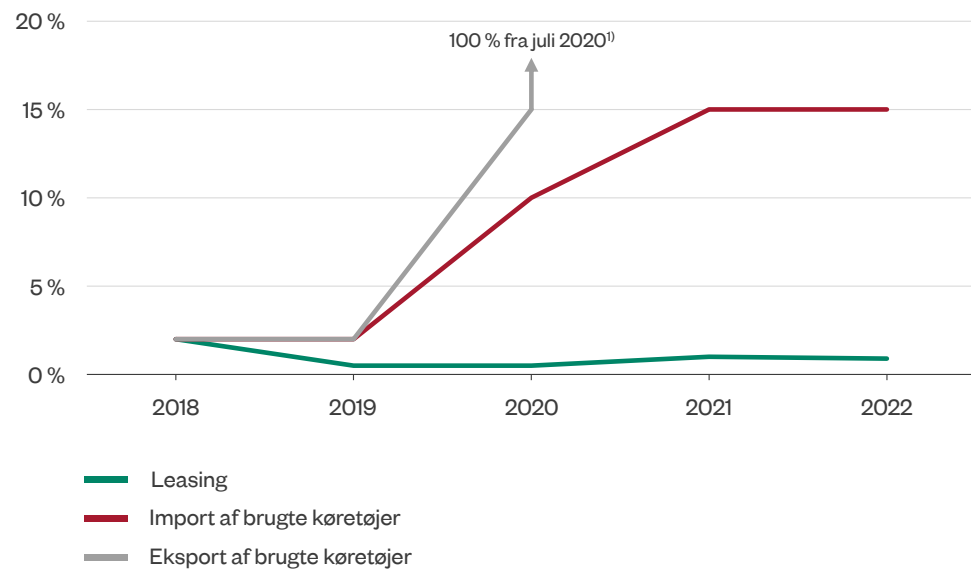
#### **Refusioner efter værditabsberegninger i et atypisk brugtbilsmarked**

Stigningerne i omfanget af refusioner efter værditabsberegninger bør ses i sammenhæng med atypiske priser på brugte køretøjer i perioden 2020-2022. Medio 2021 var priserne for brugte køretøjer steget med ca. 30 % i forhold til året før, mens priserne i 1. halvår 2022 steg yderligere, men også faldt tilsvarende i 2. halvår 2022.

Der er flere årsager til det atypiske brugtbilsmarked, bl.a. forsyningsproblemer i den globale bilindustri, som dels skyldes nedlukninger af bilproduktionen på grund af COVID-19 i 2020 og i 2021, dels skyldes mangel på chip til nye biler i bilindustrien. Samtidig steg forbrugerefterspørgslen på biler under COVID-19-nedlukningerne. Samlet set har alle disse faktorer skabt en større efterspørgsel på brugte køretøjer end sædvanligt.

56. Vi har sammenlignet kontroltrykket for værdifastsættelser på leasingområdet med kontroltrykket på de øvrige dele af motorområdet. Vi har ikke kunnet holde kontroltrykket op imod den generelle regelefterlevelse på leasingområdet, fordi Motorstyrelsen ikke har undersøgt den generelle regelefterlevelse i en repræsentativ stikprøveundersøgelse. Figur 4 viser udviklingen i kontroltrykket på de 3 områder *leasing* samt *import* og *eksport* af brugte køretøjer i perioden 2018-2022.

**Figur 4**  
Udviklingen i kontroltrykket for værdifastsættelser på områderne *leasing* samt *import* og *eksport* af brugte køretøjer i perioden 2018-2022



<sup>1)</sup> Fra juli 2020 overgik opgaven med værdifastsættelse af brugte køretøjer til eksport til Motorstyrelsen.

**Kilde:** Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra Motorstyrelsen.

Det fremgår af figur 4, at kontroltrykket for værdifastsættelser generelt er lavt på leasingområdet sammenlignet med andre dele af motorområdet. Det blev politisk besluttet at øge kontroltrykket for værdifastsættelser i forhold til import af brugte køretøjer fra 2 % i 2019 til 10 % i 2020 og til 15 % i 2021. De 15 % gælder fortsat. I forhold til eksport af brugte køretøjer blev det i 2019 politisk besluttet at øge kontroltrykket for værdifastsættelser gradvist, så kontroltrykket var på 15 % fra januar 2020, til selvanmelderordningen for eksportkøretøjer blev afskaffet med virkning fra juli 2020. Siden da har Motorstyrelsen forestået al sagsbehandling i forhold til eksportkøretøjer.

## 2.4. Motorstyrelsens brug af sanktioner

57. Vi har undersøgt, om Motorstyrelsen har anvendt sanktionsmulighederne i registreringsafgiftsloven.

58. Motorstyrelsen har i henhold til registreringsafgiftsloven og leasingbekendtgørelsen hjemmel til at anvende 9 forskellige sanktioner over for et leasingselskab, hvis selskabet bryder visse regler. De 7 af sanktionerne er administrative, og styrelsen har udarbejdet retningslinjer for, hvordan styrelsen skal anvende sanktionerne.

Sanktionerne omfatter bl.a. muligheden for at give et leasingselskab en bøde, hvis selskabet ikke sender efterspurgt materiale til Motorstyrelsen, og muligheden for at fratage et selskab registreringen som selvangiver og dermed retten til selv at afregne forholdsmeæssig afgift, hvis selskabet ikke lever op til nogle særlige betingelser eller udviser dårlig adfærd. Derudover er der 2 sanktionsmuligheder, hvor styrelsen er første led i en kæde. I det ene tilfælde er det styrelsens opgave at vurdere, om en sag skal videresendes til strafvurdering i Skattestyrelsen, som skal vurdere, om sagen er egnet til at videresende til politiet. I det andet tilfælde skal Motorstyrelsen i visse situationer anmode politiet om at inddrage et leasingkøretøjs nummerplader. Sanktionsmulighederne og styrelsens anvendelse af de enkelte sanktioner fremgår af bilag 4.

59. Rigsrevisionen har ikke vurderet, om Motorstyrelsen udnytter sanktionsmulighederne i det omfang, det er hensigten ifølge lovgivningen. Det skyldes, at flere af sanktionerne i registreringsafgiftsloven og leasingbekendtgørelsen skal baseres på en samlet vurdering af leasingselskabernes adfærd ud fra et skattefagligt skøn.

60. Undersøgelsen viser, at Motorstyrelsen i hele perioden 2018-2022 har anvendt en sanktion, hvor politiet er blevet anmodet om at inddrage nummerpladerne på leasingkøretøjer. Dette er sket 23.669 gange via en automatiseret funktion i Motorregistret. Styrelsen har i perioden 2018-2020 ikke anvendt andre sanktioner. Styrelsen har fra 2021 anvendt flere af sanktionerne, men det er sket få gange.

Motorstyrelsen har fra 2021 anvendt administrative sanktioner 0-14 gange og har 7 gange sendt sager til strafvurdering i Skattestyrelsen.

61. Undersøgelsen viser, at Motorstyrelsen er tilbageholdende med at anvende flere af sanktionerne, fx de sanktioner, der består i at fratage et leasingselskab registreringen som selvanmelder eller selvangiver. Det fremgår af styrelsens interne retningslinjer, at sagsbehandleren skal være opmærksom på, at det vil medføre øget sagsbehandling i styrelsen, hvis styrelsen fratager et leasingselskab registreringen som selvanmelder eller selvangiver eller fratager selskabet deltagelse i storkundeordningen.

Vi har fundet et eksempel på, at Motorstyrelsen har valgt at indkalde et leasingselskab til et møde for at indskærpe en række fejl, som styrelsen havde fundet i kontrollen. Det fremgår af styrelsens interne papirer, at hvis der havde været tale om et mindre selskab, havde styrelsen overvejet at fratage selskabet registreringen som selvanmelder eller selvangiver.

### Administrative sanktioner

Administrative sanktioner adskiller sig fra straffesager. Straffesager efterforskes som udgangspunkt af politiet, hvorefter anklagemyndigheden – hvis der er grundlag for det – rejser tiltale ved domstolene, som træffer afgørelse om skyldsspørgsmålet og fastsætter straffen.

Den myndighed, der i øvrigt administrerer et område, kan umiddelbart anvende administrative sanktioner på nærmere afgrænsede områder.

### Storkundeordningen

Storkundeordningen er forøgængeren for selvangiverordningen med den eneste forskel, at storkunder skulle have et forventet volumen, svarende til mindst 200 køretøjer på forholdsmeæssig afgift årligt.

62. Motorstyrelsen har oplyst, at styrelsen vil gennemgå de interne retningslinjer, så det ikke fremgår, at resurse-mæssige hensyn bør indgå i styrelsens afgørelser i konkrete sager om eventuel fratagelse af leasingselskabers registrering som selvanmelder eller selvangiver.

Rigsrevisionen, den 13. juni 2023

Birgitte Hansen

/Niels Kjøller Petersen

## Bilag 1. Statsrevisorernes anmodning

Statsrevisorernes spørgsmål	Her besvares spørgsmålet
Har Skatteministeriet udmøntet bestemmelserne i registreringsafgiftsloven og bekendtgørelsen om registreringsafgift, så der er etableret et tilstrækkeligt grundlag for retvisende fastsættelser af brugte køretøjers almindelige pris og afgiftspligt?	Afsnit 2.2
I hvilket omfang rummer selvangiverordningen (registreringsafgiftslovens § 14 og § 15) risiko for, at de registrerede virksomheder angiver uensartede eller direkte forkerte afgifter?	Afsnit 2.1
Udnytter Motorstyrelsen de kontrol- og sanktionsmuligheder, der fremgår af bestemmelserne i registreringsafgiftsloven, og i hvilket omfang?	Afsnit 2.2, 2.3 og 2.4
Har staten eventuelt lidt et provenutab i forbindelse med forkerte eller utilstrækkelige værdifastsættelser efter registreringsafgiftslovens § 10?	Afsnit 2.1
Hvad er baggrunden for, at man har afviklet selvanmelderordningen vedrørende værdiansættelsen af eksportkøretøjer, men fastholdt, at registrerede virksomheder fortsat selv kan angive og betale afgiften på andre områder?	Afsnit 2.2

## Bilag 2. Juridisk grundlag for adgangskontrollen til selvanmelderordningen og selvangiverordningen

Af registreringsafgiftsloven og leasingbekendtgørelsen følger lovgrundlaget for adgangskontrollen til selvanmelderordningen og til selvangiverordningen. Vi gengiver her udvalgte dele af denne lovgivning.

### Objektive betingelser for virksomheder, der søger om at blive selvanmelder

Ifølge registreringsafgiftslovens § 15, stk. 1, skal følgende betingelser være opfyldt:

- 1) Leasingselskabet skal være hjemmehørende i Danmark, et andet EU-land eller i et EØS-land, med hvilket Danmark har en gensidig aftale om bistand til inddrivelse, der svarer til reglerne inden for EU.
- 2) Leasingselskabet skal erhvervsmæssigt handle med motorkøretøjer, påhængsvogne eller sættevogne til motorkøretøjer eller erhvervsmæssigt udleje sådanne køretøjer.
- 3) Leasingselskabet må ikke have forfalden gæld til det offentlige.
- 4) Leasingselskabet må ikke være under rekonstruktionsbehandling, konkurs eller likvidation.
- 5) Leasingselskabet skal stille sikkerhed på mindst 500.000 kr. for betaling af afgifter mv. efter registreringsafgiftsloven.

Ifølge registreringsafgiftslovens § 15, stk. 2, 1. pkt., kan Skatteforvaltningen stille krav om højere sikkerhedsstillelse efter stk. 1, nr. 5, som følge af virksomhedens årlige eller forventede årlige afgiftstilsvar efter denne lov, forretningsomfang, betalingshistorik eller øvrige risikofaktorer.

### Nægtelse af registrering som selvanmelder på grund af dårlig adfærd

Ifølge registreringsafgiftslovens § 15, stk. 4, kan Skattestyrelsen nægte et leasingselskabs registrering, hvis selskabet eller selskabets ejer, bestyrelse, direktion eller anden ledelse har udvist en sådan adfærd, at det er nærliggende at antage, at selskabet ikke vil overholde registreringsordningen.

### Objektive betingelser for at betale forholdsmæssig afgift og for at blive selvangiver

Ifølge leasingbekendtgørelsens § 5 kan Motorstyrelsen give tilladelse til betaling af forholdsmæssig afgift, når følgende betingelser er opfyldt:

- 1) Leasinggiver driver erhvervsmæssig virksomhed med leasing af motorkøretøjer.
- 2) Leasinggiver er ejer af leasingkøretøjet.
- 3) Der er tale om en reel leasingaftale.

### **Nægtelse af registrering som selvangiver**

Ifølge leasingbekendtgørelsens § 8, stk. 2, kan Motorstyrelsen nægte et leasingselskab at blive selvangiver, hvis der er rimelig grund til at antage, at der er fare for misbrug af ordningen.

I den forbindelse lægges der særlig vægt på, om leasinggivers håndtering af leasingaftalerne er tilrettelagt på en sådan måde, at det ud fra hensynet til Motorstyrelsens kontrol og til at sikre leasingaftalernes realitet skønnes, at leasinggivers virksomhed er egnet til selv at angive forholdsmæssig afgift.



### **Bilag 3. Kontrolmuligheder på leasingområdet**

Det fremgår af registreringsafgiftslovens § 25 og § 26, at Skatteforvaltningen kan kræve ethvert køretøj fremstillet til eftersyn, hvis det skønnes nødvendigt af afgiftsmæssige årsager. Eftersynet består konkret i, at Motorstyrelsen indkalder et køretøj til besigtigelse i en synshal. Denne kontrolmulighed retter sig dog mod import af brugte køretøjer for at vurdere standen af køretøjet. På leasingområdet er kontrollen en skrivebordskontrol, der har til formål at kontrollere, om der er oplyst den rette værdi af køretøjet som grundlag for registreringsafgiften.

Enhver med tilknytning til køretøjet skal desuden efter anmodning give Skatteforvaltningen de nødvendige oplysninger til brug for beregning af registreringsafgiften.

Desuden kan Skatteforvaltningen foretage eftersyn hos registrerede virksomheder (dvs. selvanmeldere og selvangivere) og hos enhver interesseforbunden part for at foretage en virksomhedskontrol eller kontrol af, om der er oplyst den rette værdi af køretøjerne som grundlag for registreringsafgiften.

Endelig kan Skatteforvaltningen få bistand fra politiet (i forbindelse med udgående vejkontroller, hvor politiet standser et køretøj) for at få oplysninger om forhold af betydning for registreringsafgiften for køretøjet.

## Bilag 4. Sanktionsmuligheder på leasingområdet

Tabel A viser Motorstyrelsens brug af sanktioner, jf. de sanktionsmuligheder på leasingområdet, der følger af registreringsafgiftsloven og leasingbekendtgørelsen.

**Tabel A**  
**Motorstyrelsens sanktionsmuligheder**

	<b>Antal gange, Motorstyrelsen har anvendt sanktionen i 2021 og 2022</b>
<b>Administrative sanktioner</b>	
<b>Selvanmelderordningen</b>	
Hvis et leasingselskab ikke længere opfylder de 5 objektive betingelser for at blive registreret som selvanmelder, <i>skal</i> Motorstyrelsen fratage selskabet registreringen som selvanmelder.	0
Motorstyrelsen <i>kan</i> fratage et leasingselskab registreringen som selvanmelder, hvis styrelsen vurderer, at selskabet, selskabets ejer, bestyrelse, direktion eller anden ledelse har udvist en sådan adfærd, at det er nærliggende at antage, at selskabet ikke vil overholde registreringsordningen.	1
<b>Selvangiverordningen</b>	
Hvis et leasingselskab ikke længere opfylder de 3 objektive betingelser for at blive registreret som selvangiver, <i>skal</i> Motorstyrelsen fratage selskabet retten til selv at angive forholdsmæssig afgift (dvs. være registreret som selvangiver).	1
Hvis et leasingselskab misbruger ordningen, <i>kan</i> Motorstyrelsen fratage selskabet retten til selv at angive forholdsmæssig afgift (dvs. være selvangiver).	2 <sup>1)</sup>
Hvis et leasingselskab ændrer leasingaftalerne på andre måder end de tilladte, <i>skal</i> Motorstyrelsen opkræve fuld afgift.	4
<b>Generelt</b>	
Hvis et leasingselskab ikke indsender materiale til brug for kontrol, <i>kan</i> Motorstyrelsen pålægge selskabet at indsende materialet og straffe selskabet med bøde, hvis selskabet ikke efterkommer pålægget <sup>2)</sup> .	0
Hvis et leasingselskab ikke afmelder køretøjet i Motorregistret og afleverer nummerpladerne ved udløbet af en leasingaftale, <i>skal</i> Motorstyrelsen opkræve fuld afgift og renter, hvis overtrædelsen af fristen skyldes leasinggiver.	14
<b>Sanktioner, hvor Motorstyrelsen er første led i en kæde</b>	
Hvis et leasingselskab/selskabets ejer eller ledelse forsætligt eller groft uagtsomt overtræder bestemmelserne om afregning af registreringsafgift, <i>skal</i> Motorstyrelsen videresende sagen til strafvurdering i Skattestyrelsen. Skattestyrelsen skal vurdere, om sagen er egnet til at videresende til politiet.	7
Hvis et leasingselskab undlader at aflevere nummerpladerne, når leasingaftalen udløber, <i>skal</i> Motorstyrelsen anmode politiet om at inddrage nummerpladerne.	23.669 <sup>3)</sup>

<sup>1)</sup> Motorstyrelsen har efterfølgende behandlet de pågældende leasingselskabers fornyede ansøgninger om at blive selvangiver og har godkendt begge selskaber som selvangivere igen i henholdsvis 2021 og 2022.

<sup>2)</sup> Motorstyrelsen fik først i juli 2021 hjemmel til at opkræve administrative bøder, hvis et leasingselskab ikke efterkommer et pålæg.

<sup>3)</sup> Antallet omfatter hele perioden 2018-2022.

**Kilde:** Rigsrevisionen på baggrund af registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 5 og stk. 10-11, § 15, stk. 2-4, § 25 a, § 27 og § 27 a, leasingbekendtgørelsens § 10 samt oplysninger fra Motorstyrelsen.

## Bilag 5. Metodisk tilgang

Formålet med undersøgelsen er at vurdere, om Skatteministeriet fører en tilfredsstillende kontrol på leasingområdet. Derfor har vi undersøgt følgende:

- Har Motorstyrelsen sikret et tilfredsstillende grundlag for risikobaseret kontrol på leasingområdet?
- Har Motorstyrelsen forebygget, at leasingselskaber afregner forkert registreringsafgift?
- Har Motorstyrelsen foretaget en tilstrækkelig efterkontrol på leasingområdet?
- Har Motorstyrelsen anvendt sanktionsmulighederne i registreringsafgiftsloven?

I undersøgelsen indgår Skatteministeriet, herunder Motorstyrelsen.

Undersøgelsen omhandler perioden 2018-2022. I 2017 vedtog Folketinget en række stramninger på leasingområdet med vedtagelsen af lov nr. 1195 af 14. november 2017 om ændring af registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven – kaldet Bilpakken (L4) – som generelt trådte i kraft pr. 1. januar 2018. Derfor har vi valgt at starte undersøgelsesperioden i 2018. Afslutningsåret er valgt som det senest mulige hele år.

### Beretninger om Skatteministeriets kontrol

Rigsrevisionen har bl.a. undersøgt Skatteministeriets kontrol i beretningen om momskontrollen (2020), i beretningen om momskontrollen med EU-handel (2021) og i beretningen om Skatteministeriets kontrol med store selskaber (2022).

Revisionskriterierne er inspireret af Rigsrevisionens beretning om effektiv kontrol fra april 2017, der uddyber rationale bag risikobaseret kontrol. Effektiv kontrol tager udgangspunkt i den præmis, at kontrol altid er resursekrævende for både myndigheder og virksomheder. Myndighederne bør tilrettelægge kontrollen efter, hvor risikoen for lovbrud og tabt skatteprovenu er størst. Revisionskriterierne i denne beretning følger desuden kriterierne i en række tidligere beretninger om Skatteministeriets kontrol på udvalgte områder.

Desuden bygger visse revisionskriterier på lovgrundlaget, nemlig behandlingen af ansøgninger om at blive selvangiver (registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 14-15, og leasingbekendtgørelsens § 5, § 6 og § 8) samt sanktionsmulighederne i tilfælde af regelbrud (registreringsafgiftslovens § 3 b, stk. 5 og stk. 10-11, § 15, stk. 2-4, § 25 a, § 27 og § 27 a samt leasingbekendtgørelsens § 10).

Undersøgelsen bygger på analyser af registerdata fra perioden 2018-2022 om den fulde population af leasingselskaber og leasingkøretøjer samt på de oplysninger om leasingaftaler, som selskaberne selv har indberettet i Motorregistret. Desuden bygger visse analyser på data om Motorstyrelsens kontroller, som er udtrukket fra sagsbehandlingssystemerne DIPSY og Workzone. Undersøgelsen bygger desuden på en gennemgang af dokumenter – såvel foreliggende dokumenter som dokumenter, som Skatteministeriets departement, Motorstyrelsen og Skattestyrelsen har udarbejdet til Rigsrevisionen.

Vi har holdt møder med Skatteministeriets departement, Motorstyrelsen og Skattestyrelsen for at få indsigt i området.

## Afgrænsninger

Undersøgelsen er afgrænset fra den del af Motorstyrelsens efterkontrol, der handler om at sikre, at leasingselskaber ikke snyder sig selv (ved fx at betale for meget i registreringsafgift).

Vi afgrænser os fra den del af Motorstyrelsens efterkontrol på leasingområdet, som foretages som udgående vejkontroller. Motorstyrelsens registreringspraksis gør det ikke muligt at adskille den leasingspecifikke del fra de øvrige dele af motorområdet, der er kontrolleret i de udgående vejkontroller.

Motorstyrelsen har dog oplyst, at styrelsen i 2021 foretog udgående vejkontroller af 29 enkeltstående leasingkøretøjer og i den forbindelse regulerede for i alt 9,7 mio. kr. i 11 sager. Reguleringerne skyldtes primært opkrævning af fuld afgift på nogle meget eksklusive biler. Beløbet indgår ikke i opgørelsen af opkrævninger i forbindelse med virksomhedskontroller i beretningen.

Vi har opgjort, at de samlede opkrævninger efter udgående vejkontroller på hele motorområdet udgjorde ca. 68 mio. kr. i forbindelse med 799 kontroller i perioden 2020-2022. Reguleringerne af de 11 sager om leasingkøretøjer i 2021 udgør ca. 14 % af de samlede opkrævninger på 68 mio. kr. i perioden 2020-2022.

I forbindelse med adgangskontrollen til selvangiverordningen, dvs. den ene af de 2 selvbetjeningsordninger i Motorregistret, afgrænser vi os fra at vurdere, om Motorstyrelsen har godkendt leasingselskaber som selvangivere, som burde være afvist på grund af fx deres adfærd. Det skyldes, at styrelsens behandling af ansøgningerne og vurdering de enkelte selskaber bl.a. hviler på et konkret skattefagligt skøn.

Vi afgrænser os også fra Skattestyrelsens rolle i forhold til adgangskontrollen til selvanmelderordningen, dvs. den anden af de 2 selvbetjeningsordninger i Motorregistret, da det ikke er muligt at opgøre, hvilke ansøgninger om at blive selvanmelder der kommer fra leasingselskaber, og hvilke ansøgninger der kommer fra andre typer virksomheder (fx bilforhandlere). Kontrollen med de leasingselskaber, der er godkendt som selvanmeldere, indgår i undersøgelsen, og det er Motorstyrelsen, der har opgaven med at overvåge og kontrollere disse leasingselskaber.

Vi afgrænser os desuden fra den kontrol, som Skattestyrelsen forestår i forbindelse med kontrol af organiseret, systematisk og kompleks skatteøkonomisk kriminalitet, som også finder sted på leasingområdet, men som Skattestyrelsen ikke kan opgøre for så vidt angår den leasingspecifikke andel.

Endelig afgrænser vi os fra Skattestyrelsens behandling af de sager, som Motorstyrelsen sender til strafvurdering i Skattestyrelsens strafenhed, idet vi tidligere har undersøgt dette område i beretningen om Skatteministeriets behandling af straffesager fra juni 2021.

Nedenfor beskrives vores kvalitetssikring, data og metode i flere detaljer.

## Udgående vejkontroller

Når Motorstyrelsen foretager udgående vejkontroller, sker det ofte i samarbejde med politiet, som standser køretøjerne på vejene. Styrelsen kan herefter kontrollere forhold af betydning for registreringsafgiften. Udgående vejkontroller kan også bestå af en skrivebordskontrol i Motorstyrelsen på baggrund af oplysninger fra fx politiet.

Vi har opgjort de samlede opkrævninger efter udgående vejkontroller på hele motorområdet ud fra Motorstyrelsens emnenumre for udgående vejkontroller i styrelsens kontroldata.

### Kvalitetssikring

Denne undersøgelse er kvalitetssikret via vores interne procedurer for kvalitetssikring, som omfatter høring hos de reviderede samt ledelsesbehandling og sparring på forskellige tidspunkter i undersøgelsesforløbet med chefer og medarbejdere i Rigsrevisionen med relevante kompetencer.

### Væsentlige dokumenter

Vi har gennemgået en række dokumenter, herunder:

- registreringsafgiftsloven (lovbekendtgørelse nr. 785 af 24. maj 2022)
- leasingbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 699 af 8. juni 2016)
- bekendtgørelse om registreringsafgift (bekendtgørelse nr. 1030 af 25. maj 2021)
- lovændringer i undersøgelsesperioden af betydning for leasingområdet (registreringsafgiftsloven og leasingbekendtgørelsen)
- Skatteministeriets koncept for risikostyring og Motorstyrelsens koncept for adfærdsmodellen og virksomhedsoversigten
- Motorstyrelsens kontrol- og vejledningsplaner for perioden 2018-2022
- Motorstyrelsens procesbeskrivelse af behandling af leasingselskabers ansøgninger om at blive selvangiver, retningslinjer for efterkontrollens udførelse og for brug af sanktionsmulighederne samt instruks for strafvurdering
- Motorstyrelsens lister med forslag til udvikling og fejlretning af Motorregistret samt interne notater om proces for ændringer af registret
- Motorstyrelsens projektbeskrivelser, drejebøger og evalueringer af kontrolprojekter på leasingområdet
- Motorstyrelsens interne notater om regelefterlevelse og kontrol på leasingområdet, kriterier for udvælgelse til kontrol mv.
- Motorstyrelsens vejledninger til leasingbranchen om leasingområdet.

### Afsnit 2.1. Grundlaget for risikobaseret kontrol på leasingområdet

I afsnit 2.1 har vi undersøgt, om Motorstyrelsen har sikret et tilfredsstillende grundlag for risikobaseret kontrol på leasingområdet.

Vi har for det første undersøgt, om Motorstyrelsen løbende har vurderet risikoen for, at der sker fejl og svig på leasingområdet. Det har vi gjort ved at gennemgå Skatteministeriets koncept for risikostyring samt Motorstyrelsens risikoregister og virksomhedsoversigt.

For det andet har vi undersøgt, om Motorstyrelsen har estimeret det samlede potentielle provenutab på leasingområdet. Vi har i den forbindelse undersøgt, om styrelsen har gennemført repræsentative stikprøveundersøgelser af regelefterlevelsen på leasingområdet, som giver overblik over den generelle regelefterlevelse og statens samlede potentielle provenutab på området. Derudover har vi opgjort det potentielle provenutab, som vi har baseret på styrelsens estimat for provenutabet for de risici i risikoregistret, der vedrører leasingområdet. Vi har desuden undersøgt, i hvilket omfang de risici der fremgår af risikoregistret, er dækkende sammenholdt med styrelsens viden om risici på leasingområdet. Styrelsens estimat for det potentielle provenutab er baseret på et skattefagligt skøn, som vi ikke har efterprøvet.

## Afsnit 2.2. Forebyggende tiltag

I afsnit 2.2 har vi undersøgt, om Motorstyrelsen har forebygget, at leasingselskaber afregner forkert registreringsafgift.

Vi har for det første undersøgt, om Motorstyrelsen har opdateret sine interne retningslinjer og vejledninger til branchen, når der er sket lovændringer. Konkret har vi opgjort, hvorvidt og i givet fald hvor hurtigt styrelsen har implementeret lovændringer i de interne retningslinjer og i vejledningerne til branchen efter ændringer på leasingområdet i registreringsafgiftsloven eller i leasingbekendtgørelsen i perioden 2018-2022.

For det andet har vi undersøgt, om Motorstyrelsen har procedurer for adgangskontrol til selvangiverordningen, som understøtter, at ansøgerne lever op til kravene i lovgivningen. Vi har undersøgt procedurerne ved at gennemgå styrelsens procesbeskrivelse for behandling af ansøgninger om at blive selvangiver.

For det tredje har vi undersøgt, om Motorstyrelsen har udført kontroller på tidspunktet for leasingselskabers indberetninger i Motorregistret. Det har vi gjort ved at gennemgå styrelsens notater og interne arbejdsoplysninger om udvikling og fejlretning af Motorregistret, bl.a. styrelsens lister med forslag til ændringer af registret. Vi har desuden gennemgået Skatteministeriets svar til Skatteudvalget om et lovforslag fremsat den 7. oktober 2020 – L 32 Forslag til lov om ændring af lov om et indkomstregister, registreringsafgiftsloven og forskellige andre love (Skærpet indsats mod vanvidskørsel og styrkelse og tilpasning af regler på motorområdet mv.). Lovforslaget handlede bl.a. om skatteministerens bemyndigelse til at indføre en pligt for virksomheder med adgang til selv at indtaste data i Motorregistret til at indberette data om faktiske udbuds- og salgspriser for brugte køretøjer. Formålet med den nye hjemmel var at styrke regelefterlevelsen og kontrollen via et system til semiautomatisk værdifastsættelse i Motorregistret. Vi har undersøgt status for den del af lovforslaget, der vedrører den semiautomatiske værdifastsættelse i registret.

For det fjerde har vi undersøgt Skatteministeriets begrundelse for at bevare selvbetjeningsordningerne på leasingområdet. Vi baserer os på en gennemgang af Motorstyrelsens og Skatteministeriets interne notater om risici og regelefterlevelse på leasingområdet og på svar på folketingssspørgsmål om afskaffelse af selvanmelderordningen. Vi har ikke efterprøvet, om begrundelserne er korrekte, herunder om en afskaffelse af én af eller begge selvbetjeningsordninger ville være i strid med EU-retten, og hvor store administrative omkostninger en afskaffelse af ordningerne ville indebære for Motorstyrelsen.

### Afsnit 2.3. Efterkontrol

I afsnit 2.3 har vi undersøgt, om Motorstyrelsen har foretaget en tilstrækkelig efterkontrol på leasingområdet.

Vi har for det første undersøgt, om Motorstyrelsen har foretaget risikobaseret udvælgelse til efterkontrol på leasingområdet. Undersøgelsen bygger på interne notater, på kontrolplaner, på styrelsens opgørelser af de forskellige typer af den gennemførte kontrol og på oplysninger om, hvilken udsøgningsmetode til efterkontrol styrelsen har anvendt i perioden 2018-2022, dvs. om styrelsen har foretaget tilfældig eller risikobaseret udvælgelse af leasingkøretøjer og leasingselskaber til efterkontrol.

For det andet har vi undersøgt, om Motorstyrelsens omfang af efterkontrol har været tilfredsstillende. Det har vi undersøgt ved at opgøre antallet af virksomhedskontroller, herunder antallet af leasingaftaler, som styrelsen har kontrolleret, og antallet af pristjek i perioden 2018-2022 på leasingområdet. Desuden har vi sammenholdt udviklingen i antallet af styrelsens kontroller med udviklingen på leasingområdet. Med udviklingen på leasingområdet forstår vi udviklingen i antal leasingaftaler og udviklingen i antal værdifastsættelser af leasingkøretøjer i Motorregistret. Vi har undersøgt kontroltrykket for leasingaftaler og for værdifastsættelser af leasingkøretøjer.

Vi har opgjort kontroltrykket for leasingaftaler ved at sætte antallet af afsluttede kontroller af leasingaftaler i forhold til antallet af alle oprettede leasingaftaler i samme år. Motorstyrelsen opgør selv et kontroltryk for værdifastsættelser ved at sætte antallet af gennemførte pristjek i forhold til antallet af værdifastsættelser i samme år, herunder pristjek i forhold til antallet af værditabsberegninger. Vi har brugt styrelsens metode i beregningen af kontroltrykket for pristjek.

Vores opgørelser af kontrollen følger af Motorstyrelsens registreringspraksis for de forskellige underpopulationer på leasingområdet. Pristjek på leasingområdet omfatter for 2 af de 3 typer af pristjek kun pristjek af leasingkøretøjer på forholdsmæssig afgift. Fabriksnye leasingkøretøjer på fuld afgift indgår i puljen af køretøjer, der udsøges til pristjek af genberegning. Fabriksnye køretøjer på forholdsmæssig afgift får deres værdi ved starten af en leasingaftale kontrolleret på tidspunktet for indberetningen i Motorregistret (jf. afsnit 2.2) eller eventuelt via en virksomhedskontrol. Værdien for disse køretøjer kontrolleres ikke i pristjek.

Brugte leasingkøretøjer på fuld afgift skal ikke registreres som leasingkøretøjer i Motorregistret, og styrelsen kender derfor ikke populationen af brugte leasingkøretøjer på fuld afgift, ligesom Rigsrevisionen dermed ikke har kunnet opgøre kontrollen heraf. De brugte leasingkøretøjer, som leasingselskaberne har betalt fuld afgift af ved indregistreringen, kontrolleres ikke i regi af pristjek af leasingkøretøjer, men kan blive udvalgt til kontrol i regi af styrelsens pristjek af importerede brugte køretøjer.

Undersøgelsen bygger overvejende på vores egne opgørelser af kontrolindsatsen. Vi har dog baseret os på Motorstyrelsens opgørelser af:

- provenuet fra leasingaftaler på forholdsmæssig afgift i perioden 2018-2022 (kapitel 1)
- antal afsluttede kontroller af leasingaftaler i 2022
- antal afsluttede leasingaftaler pr. år i perioden 2018-2022
- antal værdifastsættelser af leasingkøretøjer i Motorregistret.

Vi har selv opgjort følgende for perioden 2018-2022 i afsnit 2.3 (medmindre andet er nævnt nedenfor), jf. i øvrigt den mere tekniske gennemgang af brugen af datasæt sidst i dette bilag:

- Provenuet fra nye leasingkøretøjer på fuld afgift (kapitel 1).
- Forholdsmæssig afgift, der er tilbagebetalt til leasingselskaber i forbindelse med leasingaftaler, som er afbrudt før tid (afsnit 2.1).
- Antal leasingselskaber, som er selvangivere.
- Antal leasingaftaler, som selvangivere har oprettet i Motorregistret.
- Antal leasingselskaber, der er kontrolleret i en virksomhedskontrol på leasingområdet, og opkrævninger i forbindelse med disse virksomhedskontroller.
- Antal pristjek på leasingområdet fordelt på de 3 typer af pristjek og samlet set samt opkrævninger i forbindelse med disse pristjek.
- Antal værditabsberegninger.
- Forholdsmæssig afgift af de leasingaftaler, der er blevet værditabsberegnet (ekskl. renter af restafgiften).
- Refusion af forholdsmæssig afgift i forbindelse med værditabsberegninger efter udløbet af en leasingaftale. De værditabsberegninger, der er foretaget i forbindelse med genberegninger, indgår ikke. Der er her tale om nettorefusioner, dvs. såvel opkrævninger som tilbagebetalinger til leasingselskaber.
- Andelen af alle værditabsberegninger efter udløbne leasingaftaler, der er gennemført af de 10 leasingselskaber, som har stået for de fleste værditabsberegninger i perioden 2018-2022.
- De nettobeløb, som de 10 leasingselskaber har fået i refusion af forholdsmæssig afgift efter udløbet af en leasingaftale (ekskl. renter af restafgiften).
- Andelen af den forholdsmæssige afgift, som de 10 leasingselskaber har fået refunderet i forbindelse med de leasingaftaler, der er værditabsberegnet.
- Antal gange, Motorstyrelsen har anmodet politiet om at inddrage nummerplader på et leasingkøretøj (afsnit 2.4).



## Afsnit 2.4. Motorstyrelsens brug af sanktioner

I afsnit 2.4 har vi undersøgt, om Motorstyrelsen har anvendt sanktionsmulighederne i registreringsafgiftsloven.

Vi har ikke vurderet, om Motorstyrelsen udnytter sanktionsmulighederne i det omfang, det er hensigten ifølge lovgivningen, da flere af sanktionerne i registreringsafgiftsloven og leasingbekendtgørelsen skal baseres på en samlet vurdering af et leasingselskabs adfærd ud fra et skattefagligt skøn.

Vi har for det første undersøgt, i hvilket omfang Motorstyrelsen har anvendt sanktionsmulighederne i registreringsafgiftsloven og i leasingbekendtgørelsen over for leasingselskaber.

For det andet har vi undersøgt, om Motorstyrelsens retningslinjer har understøttet, at sanktionerne anvendes, når det er relevant.

Vi baserer undersøgelsen på Motorstyrelsens oplysninger om, hvor mange gange styrelsen har anvendt sanktionerne, og på en gennemgang af styrelsens retningslinjer for anvendelsen af sanktionerne. Vi har dog selv opgjort det antal gange, styrelsen har anmodet politiet om at inddrage nummerpladerne på leasingkøretøjer.

### Registerdata

Til databaserede analyser og opgørelser har vi benyttet data, som er trukket fra Motorregistret og Motorstyrelsens sagsbehandlingssystemer DIPSY og Workzone. Alle udtræk er foretaget af Motorstyrelsen på baggrund af forespørgsler fra Rigsrevisionen og dækker for perioden 2018-2022 den samlede population af:

- leasingselskaber, der er/har været godkendt som selvangivere
- alle leasingkøretøjer, der er/har været på forholdsmæssig afgift, og de nye leasingkøretøjer, der har været på fuld afgift og er oprettet med klausul 410 i Motorregistret (leasingkøretøjer, som er importeret som brugte, og som leasingselskabet har betalt fuld afgift af, kan Motorstyrelsen ikke opgøre, da disse køretøjer ikke er registreret som leasingkøretøjer i Motorregistret).

I Motorregistret registreres informationer om alle danske indregistrerede køretøjer, fx køretøjets afgiftspligtige værdi og registreringsafgift, samt mere almene oplysninger om fx ejerforhold, registreringsnummer, første indregistrering, stelnummer og tekniske informationer om køretøjet. Der indgår også en række leasingspecifikke oplysninger om leasingkøretøjer og leasingaftaler. Det registreres bl.a., om et leasingkøretøj er leaset ud på forholdsmæssig afgift, herunder leasingaftalens varighed, hvem køretøjet leases ud til, og om aftalen er afbrudt før aftalens udløb. Desuden indgår der oplysninger om genberegninger og værditabsberegninger, dvs. hvornår beregningerne er foretaget, og hvilke værdifastsættelser der er indberettet i den forbindelse.

I Motorstyrelsens sagsbehandlingssystemer DIPSY og Workzone registreres kontroller, som styrelsen udfører. Her findes bl.a. information om kontrollernes start- og slutdato, om kontrollerne har resulteret i opkrævninger, og om kontrollerne er udvalgt risikobaseret eller tilfældigt. Desuden er der forskellige bemærkninger relateret til kontrollernes resultater, som er registreret af sagsbehandlere.

### Klausul 410

Klausul 410 er en markering i Motorregistret af, at et leasingkøretøj på fuld afgift skal genberegnes. Det er det selskab, der selv indberetter køretøjet i registret, som skal påføre klausul 410 i forbindelse med indregistreringen af køretøjet.

Overordnet kan kontrollerne inddeles i virksomhedskontroller, pristjek og udgående vejkontroller. En virksomhedskontrol er en potentielt dybdegående kontrol af leasing-selskabets forretning, og pristjek er en målrettet kontrol af konkrete køretøjers værdifastsættelse, herunder værditabsberegninger. I udgående vejkontroller kan der indgå elementer fra både virksomhedskontrol og pristjek.

Samlet set har vi baseret vores opgørelser på følgende datasæt, som vi har modtaget fra Motorstyrelsen (hvor intet andet er nævnt, dækker data perioden 2018-2022):

- kontroller på motorområdet, som er registreret i DIPSY
- pristjek, som Motorstyrelsen har udført i 2022, og som er registreret i Workzone
- oprettede leasingaftaler på forholdsmæssig afgift, som er registreret i Motorregistret (både nye og brugte leasingkøretøjer indgår)
- nye køretøjer på fuld afgift med klausul 410, som er registreret i Motorregistret
- afbrudte leasingaftaler på forholdsmæssig afgift, som er registreret i Motorregistret
- værditabsberegninger, som er registreret i Motorregistret, og som er foretaget i forbindelse med udløbet af en leasingaftale
- for sent afmeldte nummerplader efter udløbet af en leasingaftale på forholdsmæssig afgift.

#### Data fra Motorregistret

Ifølge Motorstyrelsen er de udtræk fra Motorregistret, som er sendt til Rigsrevisionen, sammensat af forskellige dataudtræk fra Motorregistret. Ved sammenfletning af de forskellige datasæt er der opstået dubletter af bl.a. leasingaftaler og leasingkøretøjer. I Motorregistret har hvert køretøj og hver leasingaftale ét unikt ID. Derfor er alle dublerede leasingaftaler fjernet (med udgangspunkt i et unikt ID, der eksisterer for hver aftale), så hver aftale kun fremgår én gang i de datasæt, hvor leasingaftaler indgår. Det drejer sig om datasæt om oprettede leasingaftaler, afbrudte leasingaftaler og værditabsberegninger efter endt leasingaftale. I de respektive datasæt tælles antallet af leasingaftaler og værditabsberegninger således som antal unikke ID'er for leasingaftaler.

Leasingaftaler er i opgørelserne inddelt på år baseret på startdatoen for den givne leasingaftale. Værditabsberegninger efter udløbet af en leasingaftale er inddelt på år baseret på datoen for, hvornår værditabsberegningen er foretaget. Afbrudte leasingaftaler er inddelt på år baseret på datoen for leasingaftalens afbrydelse.

I datasættet om nye leasingkøretøjer på fuld afgift med klausul 410 indgår der ikke data om leasingaftaler, men kun stelnumre på køretøjer, der identificerer det enkelte køretøj. Her fjernes tilsvarende alle dubletter på stelnummer, så hvert stelnummer kun optræder én gang i datasættene. Antal køretøjer i disse datasæt optælles således som antallet af unikke stelnumre. Køretøjer på fuld afgift med klausul 410 inddeles på år baseret på datoen for den første indregistrering.

### **Virksomhedskontroller – kontroldata fra DIPSY og Workzone**

Vi har opgjort omfanget af de gennemførte virksomhedskontroller ud fra de emne-numre, som Motorstyrelsen har oplyst, at styrelsen anvender ved registrering af virksomhedskontroller på leasingområdet. Virksomhedskontroller er inddelt på år baseret på datoen for kontrollens afslutningstidspunkt. Efterfølgende har vi opgjort, hvor mange leasingselskaber pr. år styrelsen har kontrolleret i forbindelse med disse virksomhedskontroller, og de samlede opkrævninger pr. år, som styrelsen har sendt til leasingselskaber. Det samme leasingselskab kan være udtaget til virksomhedskontrol mere end én gang i et givent år.

### **Pristjek – kontroldata fra DIPSY og Workzone**

Pristjekkontroller fra DIPSY og Workzone er i alle analyser og opgørelser afgrænset til kun at være pristjek på leasingområdet. Motorstyrelsen har oplyst, at der på grund af bl.a. manuel indtastning i sagsbehandlingssystemerne kan være en mindre fejlmargen i kategoriseringen af, om pristjek er relateret til leasing eller ej. Dette gør sig også gældende for andre manuelt registrerede forhold om pristjekkene, fx om de kontrollerede køretøjer er udvalgt risikobaseret eller tilfældigt.

I DIPSY er der registreret 290 pristjek, som er afsluttet i 2018, men som fejlagtigt er blevet registreret som afsluttet i 2019 i de datasæt, som er sendt til Rigsrevisionen. Det har ikke været muligt at korrigere den præcise dato for de forkert indregistrerede pristjek, men vi har på baggrund af oplysninger fra Motorstyrelsen korrigeret datasættene, så pristjekkenes korrekte afslutningsår indgår i opgørelserne.

Vi har fjernet et mindre antal dublerede rækker i data fra Workzone. For perioden 2018-2021 er pristjek registreret i DIPSY. I 2022 overgik pristjek til at blive registreret i Workzone i stedet.

Pristjek fra Workzone tælles sammen med pristjek fra DIPSY for at få det samlede antal pristjek, som er udført i perioden 2018-2022. Pristjekkene er inddelt på datoer og år baseret på datoen for pristjekkets afslutningstidspunkt.

Alle de reguleringsbeløb, vi har opgjort, er summen af opkrævninger. Det betyder, at de reguleringer, hvor leasingselskaberne får tilbagebetalt et beløb som følge af en fejl i fx værdifastsættelsen, og hvor selskabet fx ved en fejl er kommet til at snyde sig selv, ikke indgår i vores opgørelser af reguleringsbeløb.

### **Standarderne for offentlig revision**

Revisionen er udført i overensstemmelse med standarderne for offentlig revision, herunder standarderne for større undersøgelser (SOR 3). Standarderne fastlægger, hvad brugerne og offentligheden kan forvente af revisionen, for at der er tale om en god faglig ydelse. Standarderne er baseret på de grundlæggende revisionsprincipper i rigsrevisionernes internationale standarder (ISSAI 100-999).

## Bilag 6. Ordliste

---

<b>Efterkontrol</b>	Kontrol, som Motorstyrelsen udfører af leasingselskabers indberetninger, nogen tid efter indberetningerne i styrelsens systemer. Der er flere typer af efterkontrol: <i>Virksomhedskontrol</i> retter sig mod selskabets forretning, og der indgår som minimum altid ifølge styrelsen kontrol af udvalgte dele af betingelserne for, at et leasingselskab har ret til at betale forholdsmæssig registreringsafgift. For at kontrollere, om selskabet opfylder betingelserne, indebærer det, at styrelsen kontrollerer et antal leasingaftaler, foretager kontrol af bogføring og af rentabiliteten i selskabets forretningsmodel. Desuden kan kontrollen omfatte selskabets værdifastsættelse af et antal leasingkøretøjer. <i>Pristjek</i> fokuserer på værdifastsættelse af udvalgte leasingkøretøjer på tværs af selskaberne for at sikre, at der afregnes korrekt registreringsafgift.
<b>Forholdsmæssig registreringsafgift</b>	Leasingselskaber – og kun leasingselskaber – kan vælge, om de vil betale fuld eller forholdsmæssig registreringsafgift af et leasingkøretøj, hvis selskabet opfylder visse betingelser. Den forholdsmæssige afgift, der altid knytter sig til en bestemt leasingaftale, beregnes som en andel af et køretøjs fulde afgift. Beløbsmæssigt afhænger den forholdsmæssige afgift af varigheden af leasingaftalen, køretøjets alder (regnet i forhold til første indregistrering af køretøjet i Danmark eller i et andet land i EU) og køretøjets værdi. Leasingselskabet skal betale den forholdsmæssige afgift ved starten af hver enkelt leasingaftale på køretøjet. Muligheden for at betale forholdsmæssig afgift følger af EU-retten.
<b>Forventet værditab</b>	Det fremgår af registreringsafgiftslovens afskrivningstabel for leasingkøretøjer, at et leasingkøretøj afskrives over tid med bestemte procentsatser. De første 3 måneder efter køretøjets indregistrering afskrives køretøjet med 2 % pr. måned i en leasingaftale, herefter med 1 % pr. måned, indtil køretøjet er 3 år gammelt, og herefter med 0,5 % pr. måned. Hvis et køretøj anvendes til leasing i 13 år, og der i hele perioden betales forholdsmæssig registreringsafgift, vil et beløb, der svarer til den samlede fulde afgift, herefter være betalt.
<b>Genberegning</b>	Revurdering af et leasingkøretøjs værdi, som skal finde sted i forbindelse med salg, overdragelse til anden side eller senest 3 måneder efter køretøjets første indregistrering i Danmark eller i et andet EU-land. Det vil sige, at genberegning kun gælder for køretøjer, der er indkøbt som fabriksnye. Genberegningen skal sikre, at køretøjets værdi afspejler markedsprisen for brugte køretøjer på genberegningstidspunktet, for at undgå, at køretøjet forbliver på en eventuel uforholdsmæssig lav registreringsafgift. Leasingselskaber køber ofte mange køretøjer på én gang og kan derved opnå store flåde-rabatter, som medfører, at disse køretøjer kommer ind på markedet med en tilsvarende lavere afgift end ellers. Kravet om genberegning gælder både for leasingkøretøjer på fuld registreringsafgift og på forholdsmæssig registreringsafgift.
<b>Kontrol på tidspunktet for indberetning i Motorregistret</b>	En eventuel digital kontrol på tidspunktet for indberetningen af de data, som leasingselskaberne selv har indberettet i Motorstyrelsens systemer. Kontrollen kan være mere eller mindre intelligent og bestå i mere eller mindre avancerede typer af kontrol – fra låsning af felter, afvisning af åbenlyst forkerte indberetninger (fx at brændstofforbruget for et benzindrevet køretøj er 0 liter pr. km) til pop opvinduer i tilfælde af indberetninger af værdifastsættelser af køretøjer, der afviger fra det forventede i forhold til fx den typiske værdi af et givent køretøj, herunder køretøjets mærke, model og årgang.
<b>Leasinggiver</b>	Det selskab, der leaser køretøjer ud til andre.
<b>Leasingtager</b>	Kunden, der leaser et køretøj hos en leasinggiver. Leasingtager kan være et selskab, der leaser køretøjer videre ud til andre kunder.
<b>Pristjek</b>	Motorstyrelsens kontrol af den værdifastsættelse af et konkret leasingkøretøj, som et leasingselskab selv har indberettet i Motorregistret. Pristjek kan også foretages af værditabsberegninger, som et leasingselskab har foretaget i forbindelse med genberegningen eller ved udløbet af en leasingaftale, dvs. kontrol af den afsluttende og den indledende værdi af et køretøj.

---

---

<b>Registreringsafgift på motorkøretøjer</b>	I Danmark er registreringsafgiften knyttet til værdien af et køretøj (modsat tekniske forhold som i en del andre EU-/EØS-lande). Herudover beregnes afgiften som 25 % af værdien op til 65.000 kr., 85 % af værdien mellem 65.000 kr. og 202.200 kr. og 150 % af den resterende værdi af køretøjet. Visse køretøjer er fritaget for afgift (fx køretøjer, der udelukkende bruges af danske statsinstitutioner). Registreringsafgiften beregnes desuden forskelligt for forskellige typer af køretøjer. Der er fx særlige beregninger af afgiften for varebiler og nulemissionskøretøjer. Danmark har den højeste registreringsafgift på køretøjer i EU.
<b>Restafgift</b>	Den del af et leasingkøretøjs registreringsafgift, som ikke er afregnet i forbindelse med betaling af forholdsmæssig registreringsafgift, og som udgøres af differencen mellem den fulde og den samlede forholdsmæssige afgift, der er betalt på køretøjet. Restafgiften anvendes til at beregne et rentetillæg til staten, som leasingselskaber, der afregner forholdsmæssig afgift, også skal betale ved starten af hver enkelt leasingaftale på forholdsmæssig afgift.
<b>Risikoregister</b>	Et register, som indeholder de risici på fx leasingområdet, hvor Motorstyrelsen til hver risiko har foretaget en vurdering af 3 forhold: sandsynligheden for, at risikoen indtræffer, konsekvenserne for statens provenu og konsekvenser for skattevæsenets legitimitet. På baggrund af vurderingen tildeles hver risiko en samlet risikoscore, og det beskrives, hvordan risikoen skal håndteres for at reducere konsekvenserne af eller helt fjerne risikoen.
<b>Selvangiver</b>	Det er kun leasingselskaber, der kan søge om at blive godkendt som selvangiver. Det er en forudsætning, at selskabet allerede er godkendt som selvanmelder. Som selvangiver kan et leasingselskab selv oprette leasingaftaler på forholdsmæssig registreringsafgift i Motorregistret, indberette værdien af leasingkøretøjer, foretage genberegninger og værditabsberegninger mv. Det er Motorstyrelsen, der behandler leasingselskabers ansøgninger om at blive selvangiver.
<b>Selvanmelder</b>	Forskellige virksomhedstyper i autobranchen kan søge om at blive selvanmelder. Et leasingselskab, der er godkendt som selvanmelder, kan indberette værdien af leasingkøretøjer på fuld registreringsafgift i Motorregistret. Det er Skattestyrelsen, der behandler ansøgninger om at blive godkendt som selvanmelder.
<b>Virksomhedskontrol</b>	Motorstyrelsens kontrol af et leasingselskabs forretning. Kontrollen kan være meget omfattende eller mere snæver og kan omfatte et større eller mindre antal af selskabets leasingaftaler. Ifølge styrelsen indgår der som minimum altid kontrol af udvalgte dele af betingelserne for, at et leasingselskab har ret til at betale forholdsmæssig registreringsafgift. For at kontrollere, om selskabet opfylder betingelserne, indebærer det, at styrelsen kontrollerer et antal leasingaftaler samt foretager kontrol af bogføring og af rentabiliteten i selskabets forretningsmodel. Desuden kan der indgå et antal pristjek af selskabets køretøjer.
<b>Virksomhedsoversigten</b>	En oversigt med en lang række data om adfærden hos de leasingselskaber, der er selvangivere eller selvanmeldere. Motorstyrelsen scorer leasingselskaberne på 30 vægtede risikoparametre, og hvert selskab tildeles en samlet risikoscore. Risikoscoren udgør en del af grundlaget for Motorstyrelsens vurdering af, om der fx skal iværksættes en efterkontrol over for det enkelte selskab.
<b>Værditabsberegning</b>	Differencen mellem det faktiske værditab på et leasingkøretøj og det forventede værditab, jf. registreringsafgiftslovens afskrivningstabel for leasingkøretøjer. Der kan kun foretages værditabsberegninger af leasingkøretøjer på forholdsmæssig registreringsafgift. Et leasingselskab kan foretage en værditabsberegning i forbindelse med genberegning og ved udløbet af hver enkelt leasingaftale på forholdsmæssig afgift. Muligheden for værditabsberegning følger af EU-retten.

---