

# SKATTEBETALINGS OPTIMERING AF TRANSPORTMIDLER

*FOR HOVEDAKTIONÆR/DIREKTØR I PRIVAT OG SELSKABSREGI*



|                    |                   |
|--------------------|-------------------|
| <b>Navn:</b>       | Volkan Demir      |
| <b>Studie nr.:</b> | 688009            |
| <b>Vejleder:</b>   | Thomas Kaas Selsø |

|                      |        |
|----------------------|--------|
| <b>Antal anslag:</b> | 96.840 |
| <b>Sider:</b>        | 52     |

# Abstract

In the area of Danish, tax law about company driving, it is important to know the costs carrier. There are different schemes that can affect the taxation of income, and different deductions for cost for a shareholder and a company. The assignment is about to show, how an employed shareholder in a Danish company, can optimize his taxation, while using vehicles. There are several solutions to optimize the taxation, but it depends on the situation the shareholder and company are standing in. By using examples, the solutions for the type of problems in the area will be solved.

Based on the cases, can be concluded that the optimizing taxation for the shareholder and the company, depends on how many miles they drive in private and company regi. Therefore are there not a direct answer for, how the shareholder can optimize the taxation, because it's a must, to know the details for the driving.

# Indholdsfortegnelse

## Indholdsfortegnelse

|        |                                                                                                                                           |    |
|--------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.1    | Indledning .....                                                                                                                          | 4  |
| 1.2    | Afgangsprojektets formål .....                                                                                                            | 5  |
| 1.3    | Problemformulering .....                                                                                                                  | 5  |
| 1.4    | Afgrænsning.....                                                                                                                          | 6  |
| 2.1    | Afgangsprojektets opbygning .....                                                                                                         | 7  |
| 2.2    | Dataindsamling og kildekritik. ....                                                                                                       | 9  |
| 2.3    | Afgangsprojektets målgruppe .....                                                                                                         | 10 |
| 2.4    | Den juridiske og skatteretlige baggrund .....                                                                                             | 10 |
| 2.4.1. | Ligningsloven eller påligningen af indkomstskat til staten: .....                                                                         | 11 |
| 2.4.2. | Finansloven:.....                                                                                                                         | 12 |
| 2.5    | Begrebsdefinitioner .....                                                                                                                 | 13 |
| 3.1    | Hvad er definitionen på fri bil kontra egen bil, og hvad er de skattemæssige konsekvenser ved beskatning af fri bil kontra egen bil.....  | 14 |
| 3.1.1. | Fri bil: .....                                                                                                                            | 14 |
| 3.1.2. | Skattefri kørselsgodtgørelse og befordringsfradrag: .....                                                                                 | 19 |
| 3.1.3. | Fri bil kontra egen bil:.....                                                                                                             | 22 |
| 3.1.4. | Delkonklusion på 3.1 .....                                                                                                                | 23 |
| 3.2    | Hvilke andre muligheder har en hovedaktionær ved anvendelse af transportmiddel, ud over beskatning af fri bil og brug af egen bil .....   | 24 |
| 3.2.1. | Introduktion til leasing .....                                                                                                            | 24 |
| 3.2.2. | Flexleasing .....                                                                                                                         | 25 |
| 3.2.3. | Delkonklusion på 3.2. ....                                                                                                                | 33 |
| 3.3.   | Hvilke skattemæssige konsekvenser har de forskellige ordninger både personligt og selskabsmæssigt? .....                                  | 34 |
| 3.3.1. | Besparelse ved anvendelse af en bil.....                                                                                                  | 34 |
| 3.3.1. | Privatbil, privatleasing, firmabil eller firmaleasing? .....                                                                              | 35 |
| 3.3.3. | Delkonklusion på 3.3. ....                                                                                                                | 41 |
| 3.4.   | Hvordan optimere man den samlede skattebetaling både personligt og selskabsmæssigt, for en hovedaktionær inden for transportmiddel? ..... | 42 |
| 3.4.1. | Skattebetalingsoptimering / Splitleasing.....                                                                                             | 43 |
| 3.4.2. | Delkonklusion på 4.1. ....                                                                                                                | 44 |

|                                    |    |
|------------------------------------|----|
| 5.1. Bøger.....                    | 47 |
| 5.2. Artikler .....                | 47 |
| 5.4. Lovgivning .....              | 49 |
| 5.5. Ministerier .....             | 49 |
| 5.6. Den Juridiske Vejledning..... | 49 |
| 5.7. Domme, afgørelser mv. ....    | 49 |
| Bilag 1. ....                      | 50 |
| Bilag 2. ....                      | 50 |
| Bilag 3. ....                      | 51 |
| Bilag 4. ....                      | 51 |

# 1. Introduktion

## 1.1 Indledning

Den største udgiftspost for de fleste husstande i Danmark er boligen efterfulgt af transportudgifterne. Transportudgifterne spiller en væsentlig rolle i danskernes budget, specielt hvis man er i besiddelse af en bil.<sup>1</sup> Rådighedsbeløbet for de fleste danskere kan derfor forstørres ved at finde alternativer til at få afdækket transportudgifterne, hvilket muligheden for at lade arbejdspladsen betale for bilen, mod at blive beskattet af fri bil er en fristelse.

Der ses en stigende tendens til at lønmodtagere og hovedaktionærer bliver beskattet af fri bil, frem for at have bilen privat samt ikke have kendskab til de egentlige regler herom. For indkomståret 2017 lød der en indberetning på 90.470 personer med fri bil, hvor den i år 2020 lød på 96.255.<sup>2</sup> En stigning på 5.785 fra indkomståret 2017 til 2020.

Spørgsmålet er dog om det altid er den bedste løsning at vælge den populære mulighed, fri bil stillet til rådighed? Der findes nemlig adskillige alternativer hertil, men det er dog svært at finde hoved og hale, når det kommer til beskatningen og den rette løsning.<sup>3</sup>

Splitleasing også kendt som "deleleasing", er et af de nylige og omtalte alternativer til at lade sig beskattes af fri bil eller finansiere hele køretøjet privat.<sup>4</sup> Fra indkomståret 2017 til 2019, er antallet af indregistrerede splitleasingkontrakter steget fra 7.915 til 10.552<sup>5</sup>, hvor hovedaktionærerne og de selvstændige erhvervsdrivende udgjorde 57 %.<sup>6</sup>

Området rummer en række udfordringer, når det gælder om, hvorvidt der skal vælges for den mest fordelagtige ordning, da det kan have en række skattemæssige udfordringer, som i særlig grad har Skattestyrelsens bevågenhed – og hvor det er vigtigt at kende de gældende regler.<sup>7</sup> Derfor skal de optimerende skattebetalinger opvejes nøje, inden valget om den bedste løsning bliver truffet.

---

<sup>1</sup> BDO Danmark (2020). *Skat, moms og personalegoder 2021*. side. 42

<sup>2</sup> Publikation (2021). - [https://www.buusjensen.dk/wp-content/uploads/2020/12/Personalegoder2021\\_Buus-Jensen.pdf](https://www.buusjensen.dk/wp-content/uploads/2020/12/Personalegoder2021_Buus-Jensen.pdf)

<sup>3</sup> Artikel (2020) - <https://www.ageras.dk/blog/beskatning-af-fri-bil>

<sup>4</sup> Artikel (2020) - <https://www.lhn.dk/nyheder/hovedaktionar-fri-bil-eller-splitleasing/>

<sup>5</sup> Statistik (2021) - <https://www.dst.dk/da/Statistik/emner/penge-og-kapitalmarked/andre-finansielle-formidlere/finansieringsselskaber-deleleasing>

<sup>6</sup> Artikel (2021) - <https://alfinans.dk/erhverv/erhvervsleasing/splitleasing>

<sup>7</sup> Publikation (2019) - <https://www.pwc.dk/da/publikationer/2019/firmabiler-marts-2019.pdf>

## 1.2 Afgangsprojektets formål

Afgangsprojektet har til formål, at undersøge hvordan en hovedaktionærs valg af transportmiddel kan optimerer skattebetalingen, når det gælder anvendelse ved henholdsvis privat og selskabsregi.

Ved nærmere gennemgang af kørsels- og beskatningsområde samt ordningerne og leasingtyperne, kan der dannes et overblik over de mange regler, begrænsninger og alternativer, som kan være en fordel for hovedaktionæren der ønsker en forståelse for, hvornår og hvordan den mest lønsomme løsning kan træffes.

## 1.3 Problemformulering

Ovenstående leder derfor op til nedenstående problemformulering vedrørende skattemæssig optimering af transportmidler for hovedaktionær.

***Hvordan optimerer en hovedaktionær, som samtidig er direktør, i en mellemstor dansk virksomhed, den samlede skattebetaling personligt og selskabsmæssigt, ved valg af transportmiddel anvendt både privat og erhvervsmæssigt?***

Med henblik på at kunne besvare afgangsprojektets problemformulering, er det nødvendigt at klarlægge samt undersøge de gældende regler inden for fri bil og kørsel samt desuden se på alternativer og begrænsninger. Endvidere er det relevant at se på, hvornår de enkelte ordninger kan betale sig, samt hvilken type leasingaftale, der vil have en effekt på optimeringen af skattebetalingen.

Derfor er nedenstående underspørgsmål opstillet, som sammenlagt skal resultere i en helhedsforståelse og løsning for hovedaktionæren valg af transportmiddel.

1. Hvad er definitionen på fri bil kontra egen bil, og hvad er de skattemæssige konsekvenser ved beskatning af disse?
2. Hvilket andre muligheder har en hovedaktionær ved anvendelse af transportmiddel udover beskatning af fri bil og brug af egen bil?
3. Hvilke skattemæssige konsekvenser har de forskellige ordninger både personligt og selskabsmæssigt?
4. Hvordan optimerer man den samlede skattebetaling både personligt og selskabsmæssigt for en hovedaktionær inden for transportmiddel?

## 1.4 Afgrænsning

Skattemæssig behandling af personalegoder vedrørende transportmidler omfatter et stort område, hvorfor det i afgangsprojektet er nødvendigt at afgrænse, således det bliver muligt at gå i dybden med specifikke områder, der er relevant for besvarelsen af problemformuleringen.

Afgangsprojektet klarlægger med udgangspunkt i konsekvenser, regler samt muligheder for, hvordan en hovedaktionær, som også er direktør i en dansk mellemstor virksomhed, kan optimerer sine skattebetalinger ved valg af transportmidler på hhv. privat- og selskabsregi. Derfor ser vi på problemstillingen fra hovedaktionærens synsvinkel, hvorfor der afgrænses til personer, som er fuld skattepligtige til Danmark jf. KSL §1<sup>8</sup>. Dermed afgrænses der også fra beskatningsregler, der vedrører udlandet. Da problemstillingen som nævnt omhandler hovedaktionæren og selskabet, afgrænses der fra øvrige beskatnings- og personalegoder for almindelige lønmodtagere og problematikkerne afledt heraf. Fokus vil derfor rettes mod hovedaktionærens skattemæssige problemstillinger, hvorfor den regnskabsmæssige behandling og momsbehandling kun vil nævnes, hvis den har indflydelse på den skattemæssige disposition.

Endvidere kommer projektet ikke til at berøre reglerne for f.eks. beskatning af personlig indkomst og udvalgte personalegoder for hovedaktionær, da fokus som nævnt vil være hovedaktionærens mulighed for sænke beskatningen ved valg af de fordelagtige alternativer inden for fri bil samt anden beskatning og fradrag på kørselsområdet.

Beskatning og muligheder i forlængelse af motorcykler, scootere og knallerter vil ikke blive medtaget i afgangsprojektet, ligesom visse bilordninger, herunder biler i sameje, forsøgsperioder samt særlige regler for hyrevogne afgrænses fra. Beskatning og ordningerne vedrørende elbiler vil blive nævnt som sammenlignelighedsgrundlag, og der vil derfor ikke foretages en dybdegående efterforskning af området.

Specialindrettede varebiler som er underlagt et særligt regelsæt, vil ikke gennemledes i afhandlingen, da dette kræver en dybere vurdering<sup>9</sup>, som ikke har relevans for opgavens problemstilling.

Reglerne for maskeret udbytte/aktieudbytte, vil ikke blive gennemgået dybdegående ud over, at det vil blive inddraget kort ved nogle scenarier, der er i emnets forlængelse. Det skyldes, at den maskerede udbytte ikke er en lovlig metode til at optimerer sin skattebetaling på jf. LL §16A, stk. 1 og SL §6 stk. 1 litra a.<sup>10</sup>

---

<sup>8</sup>BEK KLS - <https://www.retsinformation.dk/eli/lt/2016/117>

<sup>9</sup>Artikel 2021 - <https://tvc.dk/specialer/skatter-og-afgifter/beskatning-af-firmabil/>

<sup>10</sup> BEK C.B.3.5.2.1 - [https://tax.dk/jv/cb/C\\_B\\_3\\_5\\_2\\_1.htm](https://tax.dk/jv/cb/C_B_3_5_2_1.htm)

## 2. Metode

Afgangsprojektet har til formål at undersøge, hvilket set up en hovedaktionær som også er ansat i et dansk selskab, skal vælge af ordning for at få den skattemæssige og likviditetsmæssige optimale løsning ved valg af transportmiddel til anvendelse i privat og erhvervsregi. Derfor følges der nedenfor en gennemgang af, hvordan dette forventes at blive klarlagt bedst muligt, samt en introduktion til de væsentligste love, som benyttes til bevarelsen af problemformuleringen.

Til besvarelsen af afgangsprojeKtets problemformulering tages der udgangspunkt i en deskriptiv analyse med en afsæt i en konkret juridisk metode.

Den deduktive metode bygger på eksisterende teori, hvor virkningerne af en bestemt handling kan konkluderes.<sup>11</sup> Den eksisterende teori skal derfor gerne lede os frem til svaret på vores problemformulering. Med andre ord, vil der med udgangspunkt i lovgivningen og retspraksis opnås en pålidelig konklusion på problemformuleringen, om hvorvidt hovedaktionæren kan optimere sin skattebetaling ved anvendelse af transportmidler.

### 2.1 Afgangsprojektets opbygning

Afgangsprojektet er struktureret således, at problemformuleringens underspørgsmål behandles i underafsnit, hvor de samtidigt kan være inddelt i flere underpunkter til afsnittet ”3. Analyse”. Dette vil forhåbentlig skabe en bedre struktur og overblik over projektets analyse samt overskueligheden af projektet som helhed. Alle problemformuleringens underspørgsmål, vil afslutningsvis rundes af med en delkonklusion, som senere hen vil blive samlet til en konklusion som besvarer afgangsprojeKtets problemformulering.

Introduktionsafsnittet har til formål at belyse grundlaget for problemstillingen, som derved leder os til den valgte problemformulering. For at få en grundig og specifik besvarelse af problemformuleringen, bliver denne efterfulgt af afsnit ”1.3 Afgrænsning”, som konkretiserer hvilke områder afgangsprojeKtet vil berøre.

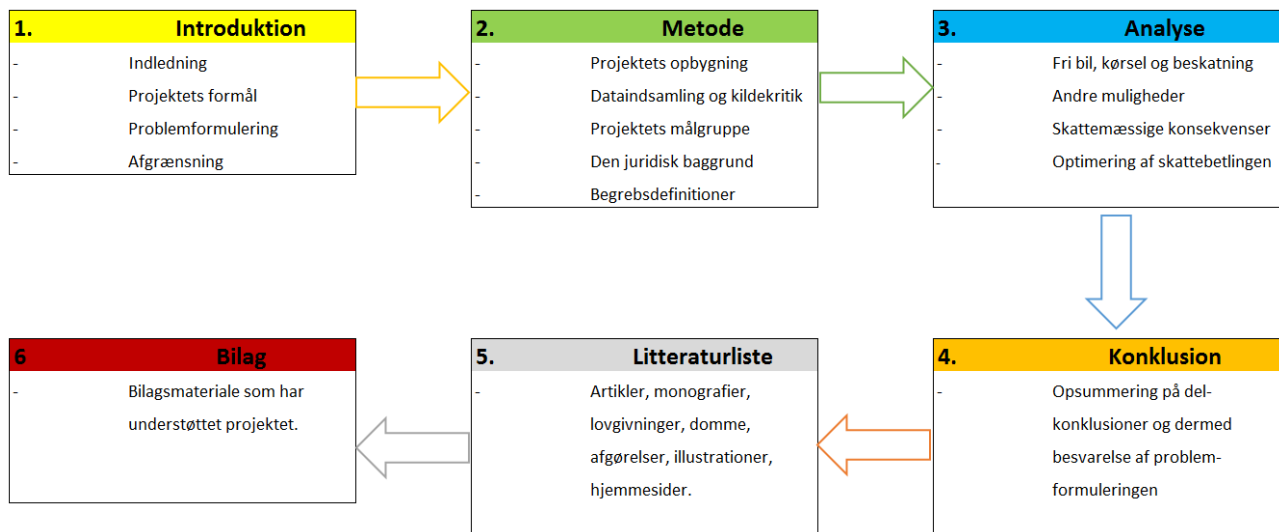
Dette vil således medføre i, at en læser fra start ved hvilket emner og kategorier projektet tager hånd om, således der ikke opstår unødige forventninger.

Nedenfor er afgangsprojeKtets opbygning illustreret. (Fig. 1)

---

<sup>11</sup> ”Den skinbarlige virkelighed – Videns produktion i samfundsvidenskaberne”, Ib Andersen, 2019, side 49.





(Fig 1.) – Afgangsprojektets opbygning

Kilde: Egen tilvirkning

Som ovenstående illustrerer, vil metodedelen beskrive hvordan afgangsprojektet er tiltænkt og beskrive hvilken data, der er indsamlet samt hvilke kilder der er valgt og afgrænset. Derudover vil det belyse, hvordan den indsamlede data er blevet bearbejdet. De væsentlige lovgivninger, som danner grundlag for afgangsprojektet, vil herudover blive beskrevet.

3. afsnit "analyse", vil som tidligere nævnt besvares med udgangspunkt i problemformuleringens underspørgsmål, og afsluttende runde af med en delkonklusion for hvert underspørgsmål.

4. afsnit "konklusion", vil samle alle 3. afsnits delkonklusioner, således projektet slutter af med besvarelse af problemformuleringen om hvorvidt hovedaktionæren kan sænke sin skattebetaling ved privat og erhvervsregi under forudsætningerne om at vedkommende anvender transportmiddel.

5. afsnit "litteraturliste" og 6. afsnit "bilag", er særskilt i takt med at litteraturlisten omfatter kilder anvendt til udarbejdelsen af afgangsprojektet. Bilagene er ligeledes omfattet af udarbejdelsen af afgangsprojektet, men indeholder især kontrakter ift. de praktiske eksempler i analysen, herunder splitleasingkontrakter og statistikker.

## 2.2 Dataindsamling og kildekritik.

Til indsamling af data til afgangsprojektet, er den kvalitative dataindsamlingsmetode taget i brug.<sup>12</sup>

Projektets vigtigste data til brug for besvarelsen af problemformuleringen, indeholder hovedsageligt lovgivninger, herunder Ligningsloven, generel lov om personalegoder samt bekendtgørelser, cirkulærer, domme og afgørelser. Derudover er litteratur anvendt i undervisningen, bøger, publikationer og artikler også inddraget i dataindsamlingen. Afgangsprojektets indsamlede data, kan derfor kategoriseres som sekundære data.<sup>13</sup>

Validiteten af det indsamlede data, kan vurderes til værende høj, idet det anvendte data som er udgivet er bearbejdet af advokater, professorer, revisorer mv. som alle har en længerevarende uddannelse inden for skattelovgivningen. For at sikre at den anvendte data er relevant og aktuelt, bliver de anvendte artikler og hjemmesider vurderet med kritiske øjne. Det sker ved at blandt andet se på, hvem der har indsamlet de data, som kilderne bygges op på. Dette gøres for at sikre, at kilden ikke er fejlfortolket eller lignende på et bestemt formål.

Afgangsprojektet vil ikke tage udgangspunkt i primære data<sup>14</sup>, men bliver dog benyttet i følgende forstand, hvorpå dataet kan kategoriseres som primære data. Der vil blive udarbejdet egne beregninger, til støtte for konklusioner på eksempler, ligesom rigtige leasingkontrakter vil blive inddraget for at tydeliggør og besvare problemformuleringen bedst muligt. Adgangen til leasingkontrakterne samt dybere adgang til markedsforholdene og nyere regler, som ikke er truffet endnu kommer af, jeg personligt sidder med revision af leasingselskaber og har derfor kendskab til branchen.

For at sikre at den anvendte data er relevant og aktuelt, bliver de anvendte artikler og hjemmesider vurderet med kritiske øjne. Det sker ved at blandt andet se på, hvem der har indsamlet de data, som kilderne bygges op på. Dette gøres for at sikre, at kilden ikke er fejlfortolket eller lignende på et bestemt formål.

Afgangsprojektet vil som helhed indeholde diverse figurer, tabeller og eksempler, som fælles for dem alle er udarbejdet efter egen tilvirkning i enten Word, Excel eller PowerPoint. Der er gennem hele projektet, forsøgt på bedst mulig vis at henvise til de anvendte kilder samt øvrigt anvendt materiale.

---

<sup>12</sup> "Den skinbarlige virkelighed - Vidensproduktion i samfundsvidenskaberne", Ib Andersen, 2019, side 66

<sup>13</sup> "Den skinbarlige virkelighed - Vidensproduktion i samfundsvidenskaberne", Ib Andersen, 2019, side 80

<sup>14</sup> "Den skinbarlige virkelighed - Vidensproduktion i samfundsvidenskaberne", Ib Andersen, 2019, side 85

## 2.3 Afgangsprojektets målgruppe

Afgangsprojektet retter sig mod en forholdsvis bred målgruppe, inden for emnet beskatnings og personalegoder. Derfor kan læseren være ”hovedaktionæren eller direktøren i det danske selskab”, som ønsker at få en indsigt i sin skattemæssige muligheder for at opnå en optimering af skattebetalingen inden for transportmidler. Endvidere egner projektet sig også til revisoren eller rådgiveren, der ønsker at få et indsigt i, hvorledes beskatningsoptimeringen for en hovedaktionær kan muliggøres, og derved rådgive sin egne klienter ved at få en dybere forståelse.

Projektet kræver som helhed, at læseren er inden for samme eller tilsvarende felt, som kan defineres som enten revision, regnskab, skat, jura og generelt økonomi før læseren kan få kendskab eller interesse for projektets formål.

Som en naturlig del af eksamensformen, er eksaminator, vejleder og forfatter selvfølgelig også en del af målgruppen.

## 2.4 Den juridiske og skatteretlige baggrund

For at kunne besvare problemformuleringen, kræver det at den lovgivningsmæssige del er på plads før vi i dette tilfælde kan hjælpe hovedaktionæren i praksis. Der vil i afgangsprojektet blive henvist til forskellige love, bekendtgørelser, cirkulærer der som udgangspunkt vil udgøre teorien bag praksis. Da vores mål er, at optimere skattebetalingen for hovedaktionæren ved transportmidler, er det særligt den skattemæssige behandling af biler og kørsel vi skal se på. *Ligningsloven*<sup>15</sup> er her den mest centrale lov.

*Aktieavancebeskatningsloven*<sup>16</sup> vil have en lille indflydelse, som vi senere hen i opgaven vil se, da det netop er en hovedaktionær samt en ansat direktør, vi har med at gøre. Den *juridiske vejledning*<sup>17</sup> vil anvendes til at opfatte gældende praksis i forbindelse med besvarelsen, og har her en status som et cirkulære<sup>18</sup>.

Derudover vil *Finansloven 2021*<sup>19</sup> blive behandlet i forbindelse med den skattemæssige indflydelse på kørsel og biler.

---

<sup>15</sup> BEK LL - <https://www.retsinformation.dk/eli/lt/2019/66>

<sup>16</sup> BEK ABL - <https://danske.love.dk/aktieavancebeskatningsloven>

<sup>17</sup> JV 2021 - <https://skat.dk/SKAT.aspx?oid=124>

<sup>18</sup> JV 2021 - <https://skat.dk/skat.aspx?oid=80433&chk=217272>

<sup>19</sup> FL 2021 - <https://fm.dk/media/18455/fl21a.pdf>

#### 2.4.1. Ligningsloven eller påligningen af indkomstskat til staten:

Loven omfatter et bredt scenarie om reglerne og vilkårene for fradrag i indkomstskatten.<sup>20</sup> Det er derfor kun de væsentlige paragraffer, som er relevante til besvarelsen af problemformuleringen, der vil blive beskrevet nedenfor.

#### LL §9B stk. 4 – Skattefri kørselsgodtgørelse<sup>21</sup>

Loven, om skattefri kørselsgodtgørelse i Ligningslovens §9B stk. 4, omhandler den skattepligtige persons mulighed for skattefri kørselsgodtgørelse af arbejdsgiveren ved anvendelse af privatbilen til erhvervsmæssig kørsel.

Nedenfor er satserne for hhv. år 2020 og 2021 illustreret. Såfremt arbejdsgiveren overskrider nedenstående satser, bliver kørselsgodtgørelsen skattepligtig.

| (Fig. 2) - Satser for skattefri kørselsgodtgørelse                                                                                                                                                                                                                                                         |                                        | 2020        | 2021        |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|-------------|-------------|
| Skattefri kørselsgodtgørelse ved benyttelse af egen bil til erhvervsmæssig kørsel jf. <u>Skatterådets satser for 2019 og 2020</u> .<br>- kørsel til og med 20.000 km årligt<br>- kørsel ud over 20.000 km årligt<br>- kørsel ved benyttelse af egen cykel, knallert, 45-knallert eller el-løbehjul (§ 9 B) | Reguleres og fastsættes af Skatterådet |             |             |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                        | 3,52 kr./km | 3,44 kr./km |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                        | 1,96 kr./km | 1,90 kr./km |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                        | 0,54 kr./km | 0,54 kr./km |

Kilde: <https://www.skm.dk/skattetal/satser/satser-og-beloebsgraenser-i-lovgivningen/ligningsloven>

#### LL §9C. – Befordringsfradrag<sup>22</sup>

Loven om befordringsgodtgørelse, herunder ligningslovens §9c, omfatter personer der har, mere end 24 km om dagen mellem deres hjem og arbejdsplads.

Skattestyrelsen har opgjort de nylige satser således.

<sup>20</sup> SKM 2021 - <https://www.skm.dk/skattetal/satser/satser-og-beloebsgraenser-i-lovgivningen/ligningsloven>

<sup>21</sup> BEK LL - <https://www.retsinformation.dk/eli/lt/2019/66>

<sup>22</sup> SKM 2021 - <https://www.skm.dk/skattetal/satser/satser-og-beloebsgraenser-i-lovgivningen/ligningsloven>

| (Fig. 3) - Satser for befordringsfradrag                                                                                                               |  | 2020          | 2021          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|---------------|---------------|
| Fradrag for udgifter til befordring mellem hjem og arbejdsplads - befordringsfradrag, kørselsfradrag, jf. <u>Skatterådets satser for 2019 og 2020.</u> |  |               |               |
| 0 - 24 km                                                                                                                                              |  |               |               |
| 25 - 120 km                                                                                                                                            |  |               |               |
| over 120 km                                                                                                                                            |  |               |               |
| over 120 km i yderkommuner (og visse øer fra 2019)                                                                                                     |  |               |               |
| (§ 9 C)                                                                                                                                                |  |               |               |
| Reguleres og fastsættes af Skatterådet                                                                                                                 |  | Intet fradrag | Intet fradrag |
|                                                                                                                                                        |  | 1,96 kr./km   | 1,90 kr./km   |
|                                                                                                                                                        |  | 0,98 kr./km   | 0,95 kr./km   |
|                                                                                                                                                        |  | 1,96 kr./km   | 1,90 kr./km   |

Kilde: <https://www.skm.dk/skattetal/satser/satser-og-beloebsgraenser-i-lovgivningen/ligningsloven>

## LL §16 stk. 4 – Beskatning af fri bil<sup>23 24</sup>

Ligningslovens §16 stk. 4 er den centrale lov, som beskriver, hvordan den skattepligtige værdi af bilen skal beregnes og beskattes. Lovens satser fremgår af nedenstående illustration.

| (Fig. 4) - Satser for beskatning af f fri bil                                                                                                      | 2020     | 2021      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|-----------|
| Skattepligtig værdi af fri bil til rådighed                                                                                                        |          |           |
| - procentdel af den skattepligt. værdi af mindst 160.000 kr. og op til 300.000 kr.                                                                 | 25 pct.  | 25 pct.*  |
| - procentdel af den skattepligtige værdi herudover                                                                                                 | 20 pct.  | 20 pct.*  |
| - andel af nyvognsprisen der beregnes af for mere end 36 måneder gamle biler                                                                       | 75 pct.  | 75 pct.   |
| - miljøtillæg svarende til følgende pct. af ejerafgiften                                                                                           | 150 pct. | 150 pct.* |
| *Den skattepligtige værdi af fri bil ændres frem til 2025 med følgende satser:                                                                     |          |           |
| - Procentsatsen på 25 reduceres til 24,5 pct. den 1. juli 2021, 24,0 pct. i 2022, 23,5 pct. i 2023, 23,0 pct. i 2024 og 22,5 pct. fra og med 2025. |          |           |
| - Procentsatsen på 20 pct. forhøjes til 20,5 pct. den 1. juli 2021, 21 pct. i 2022 21,5 pct. i 2023, 22 pct. i 2024 og 22,5 pct. fra og med 2025.  |          |           |
| - Miljøtillægget forhøjes til 250 pct. den 1. juli 2021, 350 pct. i 2022, 450 pct. i 2023, 600 pct. i 2024 og 700 pct. fra og med 2025.            |          |           |
| (§ 16, stk. 4)                                                                                                                                     |          |           |

Kilde: <https://www.skm.dk/skattetal/satser/satser-og-beloebsgraenser-i-lovgivningen/ligningsloven>

### 2.4.2. Finansloven:<sup>25</sup>

Finansloven har i forlængelse af sine ændringer, fået en væsentlig betydning for beskatningen af transportmidler. Loven som også anses som "stramningen" af leasing og beskatningsområdet, har ændret reglerne vedrørende beskatning af leasede erhvervsbiler og derudover har gjort at området som helhed har fået en større kontrol. Et væsentligt aspekt loven i 2020 fik vedtaget, er at registreringsafgiften på køretøjer

<sup>23</sup> SKM 2021- <https://www.skm.dk/skattetal/satser/satser-og-beloebsgraenser-i-lovgivningen/ligningsloven>

<sup>24</sup> BEK LL - <https://www.retsinformation.dk/eli/ta/2019/66>

<sup>25</sup> FL 2021 - <https://fm.dk/udgivelser/2021/februar/finansloven-for-2021/>

skal genberegnes efter 4 måneder. Denne lov er så videreført til, at beskatningsgrundlaget for leasede firmabiler også skal genberegnes.

Reglerne for billeasing er ændret i takt med at et udbredt fænomen, at erhvervsleasede biler med et beskatningsgrundlag, er væsentlig lavere end prisen på en tilsvarende bil i normal handel. Endvidere har der været store afvigelser i forhandlerne som er selvanmeldere, indberettede afgifter.<sup>26</sup> Derfor er finanslovens 4 måneders regel, medvirken til at leasingtager der har valgt at erhvervslease en firmabil, har oplevet en ændring i bilens beskatning, i takt med genberegningen af registreringsafgiften.

Finansloven kommer generelt med en del ændringer og love, som til tider kan have en kort løbetid og derfor kan beskatningen ændre sig hyppigt. Dette er blandt andet en af årsagerne til at loven er medvirkende til uoverskuelighed, i hvert fald hvad angår beskatning inden for bil og kørselsområdet.<sup>27</sup>

## 2.5 Begrebsdefinitioner

Afgangsprojektet vil have en tendens til at have nogle forkortelser og begreber, hvor de væsentligste af dem vil blive forklaret i nærværende afsnit. Hermed sikres der, at der ikke opstår tvivl på betydningen af begreberne, således det fremgår klart, hvad der bliver undersøgt.

**Leasinggiver:** En leasingtager er defineret, som enten et selskab eller en person, som leaser aktivet ud til leasingtager. En leasinggiver kan operere i mange brancher, men i afgangspunktet er leasinggiveren finansieringsselskabet eller bilforhandleren.<sup>28</sup>

**Leasingtager:** Leasingtageren er defineret, som selskabet eller personen, som benytter sig af det leasede aktiv fra leasinggiveren i en periode. Leasingtageren har brugsretten over aktivet, i den periode leasingkontrakten er tegnet.<sup>29</sup>

**Restværdi:** Restværdien er defineret som, den værdi det leasede aktiv har efter endt leasing. Leasingtageren er her forpligtet til at anvise det leasede aktiv til 3. mand eller indfri aktivet ved udløb.<sup>30</sup>

**SL** = Statsskatteloven, **LL** = Ligningsloven, **ABL** = Aktieavancebeskatningsloven, **PSL** = Personskatteloven, **KSL** = Kildeskatteoven, **JV** = Den juridiske vejledning.

<sup>26</sup> Artikel 2019 - <https://finans.dk/politik/ECE11796262/skat-paa-leasing-af-firmabiler-bliver-strammet/?ctxref=ext>

<sup>27</sup> FM 2020 - <https://fm.dk/nyheder/nyhedsarkiv/2020/maj/styrket-og-forenklet-erhvervsfremmeindsats/>

<sup>28</sup> Publikation 2011 - [http://www.finansogleasing.dk/publikation\\_send.ashx?id\\_publication=2951&filnavn=9b336342-8fb0-48db-8f36-99aa31b7bcfa.pdf](http://www.finansogleasing.dk/publikation_send.ashx?id_publication=2951&filnavn=9b336342-8fb0-48db-8f36-99aa31b7bcfa.pdf)

<sup>29</sup> Artikel 2017 - <https://biltesteren.dk/leasing-for-nybegyndere/>

<sup>30</sup> Artikel 2017 - <https://biltesteren.dk/leasing-for-nybegyndere/>

## 3. Analyse

*I nærværende kapitel vil problemformuleringens underspørgsmål blive behandlet i deres respektive afsnit, for at skabe en klar besvarelse af problemstillingen. Hvert underspørgsmål vil afslutningsvis blive efterfulgt af en delkonklusion, således der løbende er en opsummering af analysens punkter.*

### 3.1 Hvad er definitionen på fri bil kontra egen bil, og hvad er de skattemæssige konsekvenser ved beskatning af fri bil kontra egen bil.

*For at skabe en bedre forståelse for, hvad ordningen fri bil indebærer, vil fri bil blive beskrevet særskilt, efterfulgt af et eksempel på en beskatnings og værdiansættelse af fri bil. Dernæst vil kørselsgodtgørelses ordningen blive gennemgået, hvorefter de skattemæssige konsekvenser for fri bil og egen bil vil blive opvejet mod hinanden, med den primære udgangspunkt for en hovedaktionærs fordel.*

#### 3.1.1. Fri bil:

Ordningen "Fri bil" er, når firmabiler stilles til fuld rådighed for en ansat i en virksomhed, som kan benytte sig af køretøjet til henholdsvis erhvervsmæssig og privat kørsel.<sup>31</sup> Det væsentlige ved denne ordning er beskatningen af den frie bil, da det ikke er rådigheden over kørslen i erhvervsregiet, der udløser en beskatning, men derimod kørslen i privatregiet som beskattes jf. LL §16, stk. 4. Det skyldes, at fri bil er en personalegode, som anses som værende en indtægt i skatteyderens indkomstopgørelse:

*"Jf. SL § 4 skal alle indtægter, såvel engangsindtægter som tilbagevendende indtægter, medregnes ved indkomstopgørelsen uden hensyn til den nærmere karakter af den virksomhed eller de omstændigheder, der har ført til erhvervelsen."*<sup>32</sup>

Med regler findes der oftest også undtagelser, men når det kommer til undtagelser vedrørende fri bil, er ordningen ikke omfattet af nogle undtagelser for, hvorvidt besparelsen i privatforbruget kan undgå en beskatning.<sup>33</sup> Det sparede privatforbrug ved anvendelse af fri bil, bliver nemlig medregnet som A-indkomst og AM bidrag jf. KSL §18 nr. 29 og Arbejdsmarkedsbidragsloven §2 stk. 2, 1.<sup>34</sup>

Det er naturligvis ikke kun erhvervelsen af køretøjet, som leder til et besparet privatforbrug, da driftsudgifterne herunder brændstof, vedligeholdelse, forsikring og grøn afgift er pålagt virksomheden som

<sup>31</sup> Artikel 2020 - <https://www.ageras.dk/blog/beskatning-af-fri-bil>

<sup>32</sup> Ligningsvejledningen 12-1 - [https://tax.dk/lv-2012-1/lve/E\\_A\\_1\\_1.htm](https://tax.dk/lv-2012-1/lve/E_A_1_1.htm)

<sup>33</sup> JV 2021-1. - C.A.5.1.1 Regler for personalegoder.

<sup>34</sup> JV 2021-1 - C.A.5.14.1.1

stiller fri bil til rådighed.<sup>35</sup> Disse driftsudgifter bliver medregnet i den skattemæssige værdi af fri bil, hvor udgifter som ikke anses som værende tilkoblet driften, ikke medregnes herunder, broafgifter, parkering mv. Såfremt virksomheden vil afdække udgifter, som ikke er tilkoblet driften af køretøjet, skal disse beskattes særskilt og bliver anset som værende en personalegode.<sup>36</sup>

Reglerne for hvem der er omfattet af fri bil, kan have forskellige relationer til virksomheden. Som udgangspunkt er personer som får fri bil stillet til rådighed, omfattet af ordningens regler.

Det er som regel personer, som besiddes af følgende poster som har muligheden for at benytte sig af ordningen:<sup>37</sup>

- Ansættelsesforhold
- Bestyrelse, udvalg mv.
- Selvstændige erhvervsdrivende der anvender VSO
- Hovedaktionær, som ikke er ansatte
- Hovedaktionær, som er ansatte

*Jf. problemformuleringen, er vores hovedaktionær ansat i et dansk selskab, hvorfor vi afviklede fokussen på øvrige forhold i afgrænsningen. Derfor er det "hovedaktionær, som er ansatte", der vil beskrives og analyseres i henhold til at besvare problemformuleringen.*

### **Hovedaktionær, som er ansatte:**

Jf. ABL kan en aktionær anses for at være en hovedaktionær, hvis vedkommende inden for de seneste 5 år har ejet 25% eller mere af aktiekapitalen, eller rådet mere end 50% af stemmerettighederne.<sup>38</sup> En hovedaktionær kan som tidligere nævnt være ansat i et selskab, eller blot være en del af ejerkredsen. Reglerne for hvorvidt en hovedaktionær som er ansat i et dansk selskab, skal beskattes ved valg af ordningen fri bil, kommer fra tvivlen for, hvorvidt hovedaktionæren følger loven for de almindelige ansættelsesforholde eller har sin helt egen lov.

Jf. problemformuleringen er vores hovedaktionær, samtidig med sin ejerskab også ansat som direktør i selskabet. Det betyder, at vedkommende anses som værende en lønmodtager i selskabet, og bliver derfor efter LL §16 stk. 1-4, beskattet som lønindkomst.<sup>39</sup>

<sup>35</sup> BDO Danmark (2020). *Skat, moms og personalegoder 2021*. side. 21

<sup>36</sup> BDO Danmark (2020). *Skat, moms og personalegoder 2021*. side. 43

<sup>37</sup> JV 2021-1. C.A.5.14.1.2 *Personer omfattet af reglen*.

<sup>38</sup> ABL - <https://www.skm.dk/love/gældende-love/aktieavance-beskatningsloven/>

<sup>39</sup> JV 2021-1 C.A:5.14.1.2 - <https://skat.dk/skat.aspx?oid=1947963> – Hovedaktionær som ansatte



En hovedaktionær som samtidig er ansat, er derfor omfattet af samme regler som andre i et ansættelsesforhold, og beskattes som nævnt derfor som løn efter LL §16 stk. 1 og 4. Uanset om fri bil skal anses som udbytte eller som løn for hovedaktionæren, beskattes vedkommende grundet sin stilling som direktør for selskabet, også af reglerne i LL §16 stk. 1 og 4 samt som personlig indkomst i PSL §§3, stk. 1, og 4 A, stk. 2.<sup>40</sup>

For ikke ansatte hovedaktionærer, er der derimod særregler som er gældende. Det skyldes, at de ikke ansatte hovedaktionærer er omfattet af en særlig beskatningshjemmel for udbytter jf. LL § 16 A, stk. 5.<sup>41</sup>

Forskellen på de to hovedaktionærer er derfor beskatningen, om den skal ske via lønindkomsten eller som udbytte. For begge parter foregår beskatningen i det indkomstår bilen er til rådighed. Skulle det være tilfældet, at bilen bliver solgt før tid eller ansættelsesforholdet for hovedaktionæren ophører, vil den skattemæssige håndtering jf. LL §16, stk. 4, være følgende:

*”Er bilen kun til rådighed en del af året, nedsættes den skattepligtige værdi svarende til det antal hele måneder, hvori bilen ikke har været til rådighed”<sup>42</sup>*

Således vil hovedaktionæren blive beskattet, af det antal måneder, hvor bilen helt eller delvist har været til rådighed ved privat anvendelse.

### **Beskatning af fri bil og værdiansættelse:**

Som tidligere nævnt, er det anvendelsen af firmabilen til det private regi, der skal beskattes og dermed ikke den erhvervsmæssige kørsel. Derfor har antallet af kørte kilometer heller ingen betydning for beskatningen. Taget hovedaktionæren i betragtning, er det her nødvendigt at kunne værdiansætte bilen, før vi kan se hvor meget vedkommende skal beskattes. LL §16, stk. 4, er den centrale lov, for beskatning af fri bil, hvor loven fastsætter den konkrete metode til at udregne den skattepligtige værdi af en fri bil.<sup>43</sup>

Det afgørende for beskatningsgrundlaget ved fri bil, er bilens værdi. Det betyder, at bilens værdi faktisk angiver, hvor høj en skattesats vores hovedaktionær her, skal betale.<sup>44</sup> For at klarlægge forståelsen for fastsætte bilens skattepligtige værdi, tages der udgangspunkt i nedenstående illustration, samt figur 4 ”satser for beskatning af fri bil”.

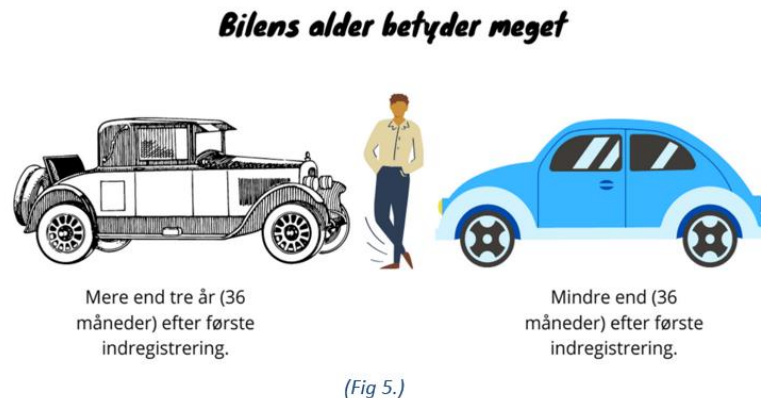
<sup>40</sup> JV 2021-1 - <https://skat.dk/skat.aspx?oid=1947963> – Hovedaktionær som ansatte

<sup>41</sup> JV 2021-1. C.B.3.5.3.2 Rådighed over helårsbolig, sommerbolig, bil og lystbåd.

<sup>42</sup> BEK LL - <https://www.retsinformation.dk/eli/lt/2019/806>

<sup>43</sup> Artikel 2020 - <https://www.ageras.dk/blog/beskatning-af-fri-bil>

<sup>44</sup> Ligningsvejledningen 12-1 - [https://tax.dk/lv-2012-1/lve/E\\_A\\_1\\_1.htm](https://tax.dk/lv-2012-1/lve/E_A_1_1.htm)



Kilde: <https://www.aqeras.dk/blog/beskatning-af-fri-bil>

Som ovenstående illustration belyser, har anskaffelsesdatoen og bilens første indregistrering i Danmark, en væsentlig betydning for værdiansættelsen af bilen.

Ved biler der højst er 3 år (36 måneder) gamle ved anskaffelsestidspunktet, sættes værdien til nyvognsprisen. Værdien er her gældende fra første indregistrering og de efterfølgende 36 måneder. Herefter nedsættes beregningsgrundlaget til 75% af nyvognsprisen. Dog er minimumsværdien de 160.000 kr. (2021-sats).<sup>45</sup>

Ved biler der er mere end 3 år (36 måneder) gamle fra anskaffelsestidspunktet, anvendes handelsprisen som beregningsgrundlag. Her er minimumsværdien på de 160.000 kr. også gældende.

Den skattepligtige værdi af bilen findes ved at tage 25% (Sats, ændres til 24,5 pr. 01/07-2021), op til 300.000 kr. Øverstiger bilens værdi de 300.000 kr., skal der af bilens værdi derefter tages 20%. For at endelig beregne den skattepligtige værdi, skal der tillægges en miljøafgift, som svarer til den grønne ejerafgift med tillæg på 50%. Afgiften er varierende alt efter biltype og variant.<sup>46</sup>

***Nedenfor ses beregnede eksempler på, hvorledes beskatningen og værdiansættelsen vil se ud i praksis, såfremt vores hovedaktionær ønsker fri bil løsningen.***

**Eksempel 1:** Selskabet A køber en ny BMW 320d fra Jan Nygaard A/S. Bilens første indregistrering er 05/2021. Pris: 400.000 kr. Ejerafgift: 3.450 kr.

**Eksempel 2:** Selskabet A køber en Opel Astra fra Andersen og Martini. Bilens første indregistrering er 05/2015. Pris: 300.000 kr. Ejerafgift: 1.960 kr.

**Eksempel 3:** Selskabet A køber en VW Golf fra VW, bilens første indregistrering er 05/2016. Pris: 150.000 kr. Ejerafgift: 1.200 kr.

<sup>45</sup> Artikel 2020 - <https://danskmotorfinans.dk/erhverv/beskatning-af-fri-bil/>

<sup>46</sup> SKM "fri bil" - <https://www.skat.dk/SKAT.aspx?old=2234830>

| <b>Eksempel 1, under 36 mdr. - Nyvognspris</b> |  | <b>400.000,00 kr.</b> |
|------------------------------------------------|--|-----------------------|
| <b>Beregningsgrundlag</b>                      |  |                       |
| 25% af de første kr. 300.000,-                 |  | 75.000,00 kr.         |
| 20% af alt efter kr. 300.000,-                 |  | 20.000,00 kr.         |
| <b>I alt</b>                                   |  | <b>95.000,00 kr.</b>  |
| Miljøtillæg 1.50 x ejeravgift (2300)           |  | 3.450,00 kr.          |
| <b>Skattepligtig værdi</b>                     |  | <b>98.450,00 kr.</b>  |

| <b>Eksempel 2, Over 36 mdr. - Handelspris</b> |  | <b>300.000,00 kr.</b> |
|-----------------------------------------------|--|-----------------------|
| <b>Beregningsgrundlag</b>                     |  |                       |
| 25% af de første kr. 300.000,-                |  | 75.000,00 kr.         |
| 20% af alt efter kr. 300.000,-                |  | - kr.                 |
| <b>I alt</b>                                  |  | <b>75.000,00 kr.</b>  |
| Miljøtillæg 1.50 x ejeravgift (1960)          |  | 1.960,00 kr.          |
| <b>Skattepligtig værdi</b>                    |  | <b>76.960,00 kr.</b>  |

| <b>Eksempel 3, minimumsværdi på 160.000 kkr</b> |  | <b>150.000,00 kr.</b> |
|-------------------------------------------------|--|-----------------------|
| <b>Beregningsgrundlag</b>                       |  |                       |
| 25% af bilens værdi (Min 160.000 kr.)           |  | 40.000,00 kr.         |
| 20% af alt efter kr. 300.000,-                  |  | - kr.                 |
|                                                 |  | 40.000,00 kr.         |
| Miljøtillæg 1.50 x ejeravgift (1.200)           |  | 1.200,00 kr.          |
| <b>Skattepligtig værdi</b>                      |  | <b>41.200,00 kr.</b>  |

Kilde: Egen tilvirkning

Hvis vi kigger på eksempel 1 og 2, kan vi se at der er en væsentlig højere beskatning, hvis bilen ikke er ældre end 3. i 1. eksempel, vil hovedaktionæren skulle beskattes af en skattepligtig værdi på 98.450 kr. Bilens anskaffelsespris er 100.000 kr. højere end maksimumsværdien, som er fastlagt til 300.000 kr. Derfor tillægges der 20% på den skattepligtige værdi. 2. eksempel viser beregningsgrundlaget, hvor anskaffelsesdatoen er over 3 år samt har en pris på 300.000 kr. som lige præcis er maksimumsværdien. Dette udløser derfor ikke et tillæg i beskatningen, og hovedaktionæren bliver derfor kun beskattet af jernets pris. Ved 3. eksempel er det væsentlige købsprisen. Bilen koster 150.000 kr. men minimumsgrænsen her er sat til en sats på 160.000 kr. Derfor ændres bilens markedsmæssige værdi og værdiansættes til de 160.000 kr.

### **Beskatning af leasingbiler:**

Ved leasing af en bil, vil det pr. definition sige, at man overtager brugsretten til bilen og ikke ejerskabet. Ejerskabet tilhører leasing eller finansieringsselskabet. På trods af, at virksomheden og hovedaktionæren ikke ejer bilen, er det forsat betingelserne i LL §16 stk. 4 som er gældende.<sup>47</sup> Det vil sige, at beskatningsgrundlaget for fri bil, ved en leasingbil er, bilens pris inkl. Moms og den beregnede registreringsafgift, som er identisk ved både køb og leasing.

Leasingselskaber har været særlig kendt for at købe store mængder af biler, fra især det tyske marked, som resulterede i, at de enkelte bilers indkøbspriser ikke var identiske med den danske handelspris. Dette resulterede i, at leasingbiler derved blev billigere og derfor havde en lavere beskatningsgrundlag.

Dette blev ændret og stoppet, da finansloven i 2020 trådte i kraft, som indførte, at leasingbiler skal have en genberegning i bilens pris samt afgift, senest fire måneder efter handlen.<sup>48</sup> Reglen trådte i kraft d. 01/02-2020, som betød at personer der har leaset før angivende datering, har en forholdsvis lav beskatning kontra dags dato. I dag er det markedspriserne som ved køb af en bil, som danner grundlag for beskatningen og ikke længere de "snedige" anskaffelsespriser leasingselskaberne tidligere har nydt godt af.

#### 3.1.2. Skattefri kørselsgodtgørelse og befordringsfradrag:

I modsætning til beskatnings ordningen vedrørende fri bil, hvor arbejdsgiveren stiller firmabil til rådighed og arbejdstageren/hovedaktionæren bliver beskattet af den ved den private anvendelse, er den modsættende alternativ skattefri kørselsgodtgørelse. Men før skattefri kørepenge, som også er en betegnelse for ordningen, kan anvendes, skal en række kriterier være opfyldt som også er beskrevet i LL §9 B, stk. 4.

Loven henviser til at reglerne for skattefrie kørepenge, kun kan udløses ved erhvervsmæssig kørslen, og definerer således, hvad befordringen indebærer:<sup>49</sup>

- Befordring mellem sædvanlig bopæl og arbejdsplads i indtil 60 arbejdsdage inden for de forudgående 12 måneder.
- Befordring mellem arbejdspladser.
- Befordring inden for samme arbejdsplads.

Befordringen og kørslen mellem bopæl og arbejdspladsens adresse, inden for de første 60 dage af indkomståret, betegnes som 60-dages reglen. Denne regel, er en særregel, som både påvirker beskatningen

---

<sup>47</sup> LL §4 – Dom - <https://skat.dk/skat.aspx?oid=2298206&chk=217272>

<sup>48</sup> Artikel 2020 - <https://nordania.dk/erhverv/nyheder/2019/finanslov-2020-firmabiler>

<sup>49</sup> Artikel 2021 - <https://www.bdo.dk/da-dk/faglig-info/skat-og-moms/skattefrie-koerepenge>

af fri bil og den skattefrie kørselsgodtgørelse. Det skyldes nemlig, at det er de første 60 dage af befordringen til og fra arbejde, der anses som værende erhvervsmæssig kørsel, hvor efter de 60 dage, anses det som værende privatkørsel og arbejdsstedet er derfor fast.<sup>50</sup>

Kørselsgodtgørelsen har nogle fastsatte satser, som i 2020 er anvist i figur 2. I 2020 er satsen for kørsel 3,52 kr. pr. km de første 20.000 km og falder derefter til 1,96 kr. pr. km efterfølgende. Overskrides satserne, vil det medføre i, at kørselsgodtgørelsen ikke længere er skattefri men i stedet skattepligtig.<sup>51</sup>

Vores hovedaktionær er som adskillige gange nævnt, ansat som direktør. For hovedaktionær, gælder reglerne således, at så frem der ikke hæves løn i selskabet, kan der ikke udløses skattefrie kørepenge. I takt med at vores hovedaktionær samtidig er direktør, kan det konkluderes at vedkommende udbetaler løn. For medlemmer i bestyrelser, udvalg mm. Gælder der andre regler, da disse også udøver ulønnet arbejde. Derfor er det et krav, at vedkommende er en "ansat", på almindelig lønvilkår.<sup>52</sup>

Ved udbetaling af skattefrie kørepenge, findes der et modregningsforbud, der går ud på, at der ikke må modregnes kørepenge i bruttolønnen. Modregningsforbuddet er til for, at forhindre den ulovlige optimering af den ansattes skattebetaling.<sup>53</sup>

Vælges der ikke at udløse skattefri kørselsgodtgørelse, ved anvendelse af privatbilen til erhvervsmæssig kørsel, er den modsættende ordning befordringsfradraget. Befordringsfradraget også kaldet kørselsfradraget, giver fradrag for de dage men reel køre til og fra arbejde. Det er dog et krav, at man har over 24 km tur/retur fra arbejde, da der er alt over de 24 km man kan udløse befordringspenge ud af. Satsen jf. figur 3 er 0 kr. for de første 24 km, hvorefter satsen er 1,96 kr. pr. km de første 120 km og 0,98 kr. pr. km derefter. Modsat kørselsgodtgørelsen, udbetales befordringsfradraget ikke, men derimod indregnes i årsopgørelsen, og årligt fradrages i den skatteyderens opgørelse. Ved befordringsfradraget kan der ansøges om fradrag, uanset transportmiddel, så længe nævnte krav og satser er overholdt. Det er et krav, at der er tale om et lønnet job, i form af funktionær, studiejob, lønnet praktik mv. Studie og B-indkomst er ikke omfattet af muligheden for befordringsfradraget.<sup>54</sup> Ved kørselsgodtgørelsen, er det som nævnt et krav, der er tale om kørsel i erhvervsmæssig henseende ved anvendelse af privatbilen som transportmiddel.

Forskellen på de to ordninger kan i bund og grund ses på den måde, som de behandles på. Ved befordringsfradraget er det væsentlig, at man ved antallet af km der er til og fra arbejdspladsen, samt antallet af dage man har kørt. Modsat kørselsgodtgørelsen, er det væsentligt, at vedkommende fører

<sup>50</sup> BDO Danmark (2020). *Skat, moms og personalegoder 2021*. side. 58

<sup>51</sup> BEK LL - <https://www.skm.dk/skattetal/satser/satser-og-beloebsgraenser-i-lovgivningen/ligningsloven>

<sup>52</sup> Publikation 2021 - <https://www.bdo.dk/getmedia/e624f9e8-52f8-4abd-8b95-5f2759e7cc2b/Skattefrie-k%C3%B8repenge-2021.pdf.aspx>

<sup>53</sup> Artikel 2020 - <https://tax.dk/skat/koerselsgodtgoerelse.htm>

<sup>54</sup> Artikel 2021 - <https://www.pwc.dk/da/services/sme/artikler/koerselsfradrag.html>

kørebog. Virksomheden har pligt til at føre kontrol med de ansattes oplysninger om erhvervsmæssig kørsel.<sup>55</sup>

#### Skattefri kørselsgodtgørelse kontra kørselsfradrag:

En vigtig parameter der skal tages i betragtning, når der skal vurderes om, hvorvidt den ene løsning er bedre end den anden, er skattesatsen i kr. pr. km og antallet af km der køres. Som nedenstående illustration belyser, kan det konkluderes, at skattefri kørselsgodtgørelsen er mere attraktiv i forhold til befordringen, i takt med satsen er højere her.

| Skattefri kørselsgodtgørelse |                         |  |                       |
|------------------------------|-------------------------|--|-----------------------|
|                              | Op til 20.000 km årligt |  | Over 20.000 km årligt |
| Sats pr. km.                 | 3,52 kr.                |  | 1,96 kr.              |

| Kørselsfradrag |                 |                   |                     |
|----------------|-----------------|-------------------|---------------------|
|                | 0-24 km pr. dag | 24-120 km pr. dag | Over 120 km pr. dag |
| Sats pr. km.   | 0,00 kr.        | 1,96 kr.          | 0,98 kr.            |

Kilde: Egen tilvirkning

Satsen for skattefri kørselsgodtgørelse er som ovenstående belyser, væsentlig højere end satsen for befodringsfradraget. Fordelen ved skattefri kørselsgodtgørelsesordningen er, at den først og fremmest udløser godtgørelse ved alle kørte km, i modsætning til kørselsfradraget som først udløser fradrag efter 24 km. Derudover er taksten ved kørsel over 20.000 km pr. år 1,96 ved skattefri kørselsgodtgørelse, som faktisk er befodringsfradragets højeste sats. Derfor er det umiddelbart ikke lønsomt at vælge kørselsfradraget frem for kørselsgodtgørelsen. I tilfældet hvor befodringen alligevel vil kunne betale sig, er hvis virksomheden vælger at betale mindre end taksten og har lidt under 24 km mellem arbejde og hjem, kan befodringen udløse en større "gevinst".<sup>56</sup>

<sup>55</sup> Artikel 2021 - <https://www.pwc.dk/da/services/sme/artikler/koerselsfradrag.html>

<sup>56</sup> Artikel 2020 - [www.skst.dk/Kørselsfradraget og befodringsgodtgørelsen falder i 2020](http://www.skst.dk/Kørselsfradraget%20og%20befodringsgodtgørelsen%20falder%20i%202020).

### 3.1.3. Fri bil kontra egen bil:

Fri bil, kørselsgodtgørelses og befordringsløsningen har hver deres fordele og ulemper, men spørgsmålet om hvilken løsning der er den bedste, er der ikke et tydeligt svar på. Det skyldes at, det afhænger af en række parametre, som er baseret på forskellige behov og krav for de enkelte personer og virksomheder.

Fælles for alle ordningerne, er det afgørende at man opvejer følgende punkter, inden valget af ordning:

- Hvor mange km kører man i henholdsvis erhvervshenseende og privat?
- Bilens anskaffelsespris og type
- Driftsomkostningerne

Hvis vi tager udgangspunkt i vores direktør som også er hovedaktionær, vil det ved fri bil ordningen særligt have betydning for bilens pris og type, i takt med beskattningen fastsættes derudfra. Endvidere er det også relevant, at vide hvor meget der køres privat af den bil der er stillet til rådighed, da det er ud fra det hovedaktionæren bliver beskattet. Fordelen ved bilen som er stillet til rådighed er, at driftsudgifterne til bilen bliver dækket, hvilket giver en besparelse i privatbudgettet.

Den oplagte skattemæssige konsekvens ved fri bil ordningen er, hvis hovedaktionæren har en årlig indkomst som rammer eller er højere end topskattegrænsen på 544.800 i 2021<sup>57</sup>. Det skyldes nemlig, at fri bil bliver medregnet som lønindkomst, hvorfor det skal overvejes om man ønsker at ramme topskattegrænsen, således man ender med at betale topskat. Så frem hovedaktionæren rammer topskattegrænsen, vil fri bil ordningens ikke medføre en optimering af hovedaktionærens skattebetaling, men derimod vil den skattemæssige konsekvens være at der beskattes ud fra topskatten samtidigt.

Ved skattefri kørselsgodtgørelse er det krav om at der føres kørebog og der bliver udbetalt efter de angivende satser, og den såkaldte 60-dages regel har en væsentlig betydning. Har hovedaktionæren skiftende arbejdsplader, vil 60-dages reglen kunne blive udnyttet, således der kan godtgøres for mere end 60 dage.<sup>58</sup> Så frem man benytter befordringsfradraget, er man omfattet af en vis række begrænsninger, da man modsat den skattefrie kørselsgodtgørelse, først får et fradrag efter 24 km til en sats svarende til et af de lave satser inden for skattefri kørselsgodtgørelse. Derfor skal der undersøges mulighederne for skattefri kørselsgodtgørelse, hvis dette er en mulighed, før man kigger på befordringen.

Hvilken ordning der bedst kan betale sig og er mest fordelagtig for hovedaktionæren vil blive analyseret, senere i afgangsprøjet.

<sup>57</sup> Artikel 2021 - <https://www.bdo.dk/da-dk/depechen-artikler-2020/i-2021-stiger-topskattegraensen-til-544-800-kr>

<sup>58</sup> Artikel 2020 - <https://www.advodan.dk/da/privat/mit-liv/personligt/skatteradgivning/kørselsgodtgørelse/>

#### 3.1.4. Delkonklusion på 3.1

Ud fra ovenstående kan det konkluderes, at der bliver beskattet af fri bil, hvis virksomheden stiller bil til rådighed samt afdækker driftsudgifterne. Den erhvervsmæssige anvendelse af bilen bliver ikke beskattet, men derimod besparelsen i det private forbrug som bliver beskattet. Beskatningen kan ikke undgås, medmindre bilen bliver anvendt til 100% erhvervsmæssig kørsel, så er der en række alternativer som vil blive beskrevet i næste afsnit. Beskatningen fremgår af den person som har fået fri bil stillet til rådigheds lønseddel, og besparelsen medregnes som indkomst, hvorfor der beskattes derpå jf. SL §4.

Beskatningsgrundlaget bliver beregnet på helt samme måde, uanset anskaffelsesmetode. Endvidere er der forskel på beskatningen, når bilen er ny kontra 3 år gammel, da der ved ny bil tillægges 20% oven i den fastlagte sats. Fri bil kan i nogen henseende betale sig, da virksomheden selvfølgelig dækker alle udgifter omkring, men har man en årsindkomst der overstiger topskattegrænsen, vil det ikke være en god ide at vælge løsningen. Så frem en hovedaktionær ønsker fri bil løsningen, er det et krav at vedkommende er ansat i selskabet eller i så fald trækker løn ud.

Skattefri kørselsgodtgørelse er et af alternativerne til fri bil, giver den ansatte mulighed for at få godtgørelse ved kørsel i sin privatbil. Virksomheden er forpligtet til at føre kontrol med km, samt udarbejde afregningsbilag. Endvidere må satsen ikke overstige, skats fastsatte satser. 60-dages reglen har en betydning for, hvornår kørsel mellem bopæl og arbejde, anses som værende erhvervsregi eller privat. Denne kan udnyttes, så frem man ikke har fast arbejdssted, og derfor er der mulighed for at opnå skatte kørselsgodtgørelse i længere tid.

Befordringsfradraget er et alternativ til den skattefrie kørselsgodtgørelse. Så frem virksomheden ikke ønsker at udbetale kørepenge, kan der opnås fradrag ved at der er mere end 12 km til og fra arbejde. Denne indregnes i den skattepligtiges årsopgørelse, og "afregnes" en gang årligt.

De skattemæssige konsekvenser for ordningerne, er varierende og afhænger af en lang række kriterier, såsom antal km man årligt forventer at køre i erhvervs og privatregi, bilens anskaffelsesværdi mm. Derfor er det forskelligt fra person til person og virksomhed til virksomhed, hvilken ordning der skattemæssigt bedst kan betale sig, samt har de største konsekvenser.



## 3.2 Hvilke andre muligheder har en hovedaktionær ved anvendelse af transportmiddel, ud over beskatning af fri bil og brug af egen bil.

### 3.2.1. Introduktion til leasing

Udover nævnte ordninger, som på sin vis enten beskatter og/eller godtgøre på hver deres måder, findes der en række alternativer til anvendelse af transportmidler. For at klarlægge hvilke andre muligheder, hovedaktionæren har, er det vigtigt at have en forståelse for teorien bag. Nogle oplagte muligheder, er nemlig udvalgte leasingformer som i sig selv er en verden. Jf. afgangsprjektets problemformulering er der som tidligere nævnt tale om en hovedaktionær, som også er ansat i et dansk selskab. Vi ved fra tidligere, at så frem hovedaktionæren udlodder udbytte eller løn til sig selv, er der samme regler gældende som ved et almindelig ansættelsesforhold jf. LL §16 stk. 1 og 4.<sup>59</sup> For at finde den rette løsning vedrørende transportmidler, til skatteoptimeringen – er det et must at kende til alternativerne til de standard ordninger som fri bil, skattefri kørselsgodtgørelse og befordringsfradraget.

Spørgsmålet om, hvorvidt hovedaktionæren kan strejfe beskatningen helt, er et godt spørgsmål. Et ordsprog siger: *Intet værdi er gratis*, og er et økonomisk udtryk vi som revisorer og rådgivere kender alt for godt til. Forskellen er dog, at det er muligt at ikke at blive beskattet af sin firmabil ved fx fri bil. Der er dog en række kriterier som skal opfyldes, såfremt skattevæsenet godtager en kontrakt på angivet vilkår.<sup>60</sup> For at kunne opfylde kriterierne til at undgå beskatningen af fri bil, hvor bilen samtidig holder på privatadressen, kræver dette at der udelukkende udføres erhvervsmæssig kørsel. Herved kan det så diskuteres om, hvorvidt hovedaktionæren i selskabet overordnet set har den store værdi af ordningen, i så fald skal nedenstående faktorer vurderes.<sup>61</sup>

- Den ansattes bopæl i forhold til fx dagligvareforretninger
- Hvordan den pågældende klarer sin transport til og fra arbejde
- Familiens størrelse
- Om familien har egen bil

Disse faktorer er en sikkerhedskontrol, som er punkter, der skal opvejes før der angives for 100% erhvervskørsel, da konsekvensen er fuld beskatning.

<sup>59</sup> BEK LL - <https://www.retsinformation.dk/eli/lt/2019/806>

<sup>60</sup> JV 2021-1 - <https://skat.dk/skat.aspx?oid=1947973>

<sup>61</sup> JV 2021-1 - <https://skat.dk/skat.aspx?oid=1947973>

Et af de nyere alternativer til transportmidlerne, er som nævnt leasing. Leasing udbydes i forskellige former, som har hver deres "retning" ved fx erhverv og privat.

**Ved leasing skelnes der mellem operationel og finansiell leasing:** I dette tilfælde, tilfalder den **operationelle leasing**, leasingformen privatleasing. Her overtages brugsretten over bilen i en 6-36 måneders periode, hvor der afbetales en månedlig ydelse, som svarer til brugsværdien i bilen. Driftsudgifter som forsikring, service mv. er inkluderet i ydelsen, og bilen kan efter endt leasing, tilbageleveres uden yderligere bekymringer. Ved den **finansielle leasingform**, tilfalder denne vi i dag kender som Flexleasing. Her overtages brugsretten også, på samme måde som ved den operationelle del, men dog går den månedlig ydelse her til den forholdsmæssige registreringsafgift, man betaler i den periode bilen leases. Man her selv forpligtet til alle driftsudgifter, og er derudover forpligtet til at indfri eller sælge køretøjet til bilens restværdi efter endt leasing.<sup>62</sup> Hvilken der er den bedste løsning og hvorfor, er det samme svar som man har til ordningerne fri bil eller skattefri kørselsgodtgørelse, da det afhænger af en række tilsvarende parametre.

*De relevante leasingformer for hovedaktionæren, som her er alternativer til fri bil og egen bil vil hermed blive forklaret i hver deres afsnit.*

### 3.2.2. Flexleasing

Det essentielle ved flexleasing er, at det er en leasingtype hvor bilens fulde registreringsafgift ikke bliver betalt med det samme, men i stedet delt ud på rater, for perioden bilens brugsret tilhører leasingtager. I Danmark er vi særligt kendt for at have en høj registreringsafgift på køretøjer, hvor vores sats i 2021 hedder 150%, som tillægges bilens pris<sup>63</sup>. Størrelsen på raternes afhænger af bilens årgang og tekniske specifikationer, da det afhænger af registreringsafgiften. I 2008 blev registreringsafgiftsloven L64, vedtaget, som muliggjorde, at leasingselskaberne kun skulle betale den forholdsmæssige registreringsafgift og leasingperioden.<sup>64</sup> Der blev her fremlagt nogle periodeafgiftssatser:

| <b>Alder</b> | <b>Forholdsmæssig registreringsafgift</b> |
|--------------|-------------------------------------------|
| 0-3 mdr.     | 2%                                        |
| 3-36 mdr.    | 1%                                        |
| Over 36 mdr. | 0,50%                                     |

Kilde: Egen tilvirkning.

<sup>62</sup> Artikel 2021 - <https://nordicleasing.dk/guide/operationel-eller-finansiell-leasing>

<sup>63</sup> Artikel 2021 - <https://fdm.dk/nyheder/bilist/2020-12-nye-bilafgifter-se-hvordan-de-regnes-ud>

<sup>64</sup> Artikel 2019 - <https://hvaderflexleasing.dk/>

Ligesom alt andet, er flexleasing også omfattet en række fordele og ulemper. En stor værdiskabelse ved flexleasing er, at man har en mindre pengebinding, end man har ved et traditionelt bilkøb, da man netop ikke har hele bilens pris bundet, men derimod kun en engangsbetaling, som går til nedskrivning af køretøjet. Derudover, er værditabet også væsentlig lavere, da der ikke er registreringsafgift på en leasingbil. Det er kun bilens værdi, der forsikres og ikke bilens værdi plus registreringsafgiften, som ved traditionel forstand. Derfor er forsikringerne også billigere. Et af de anerkendte ulemper ved flexleasing, er at leasingtager skal indfri eller videreformidle køretøjet til bilens restværdi, efter endt leasing. Dette kan give utryghed, i form af om bilen kan afsættes efterfølgende.<sup>65</sup>

*Flexleasing har igennem tiden, fået nye grene og former som er blevet særligt attraktive. Hvad der er gode alternativer for vores hovedaktionær, vil hermed følges med udgangspunkt i hovedaktionærens synsvinkel. Herudover vil der gives praktiske eksempler og illustreret rigtige leasingkontrakter for at afspejle praksis.*

### **Privat flexleasing**<sup>66</sup>

Ved privat flexleasing, er ovennævnte regler og vilkår selvfølgelig også inkluderet. Leasingformen er særlig attraktiv, hvis hovedaktionæren har afstemt følgende punkter:

- Kørselsbehov
- Budget

Leasingformen kan afspejles og kan anvendes på samme måde som "egen bil ordningerne" anvendes. Der gælder de samme skatteregler for en privat flexleasing bil, som der gør ved traditionel købt bil, så frem bilen bliver benyttet til privat eller erhvervsmæssig henseende. Fordelen ved den privat flexleasede bil er, at der ikke er stor kapitalbinding i bilen, da bilen netop er afviklet på en brugsretsaftale.

Kørselsbehovet skal dog overvejes, da der oftest er km begrænsning på leasingbiler jf. leasingkontrakten. Bilens restværdi, er altid kalkuleret ud fra den forventede årlige kørsel, ligesom udbetalingen/førstegangsydelsen også er kalkuleret ud fra nedskrivningen. Det skyldes, at bilens nedskrevne værdi efter endt leasing, skal svare til markedsprisen, har en afgørende betydning.<sup>67</sup>

Fri bil ordningen er ikke en mulighed ved en privat flexleaset bil, da det kræver en erhvervsleasingsaftale, som uddybes nærmere senere. Det hovedaktionæren skal være opmærksom på, hvis denne leasing form vælges, er at det udelukkende er en optimering af kapitalbindingen i det private forbrug. Det har ikke nogen effekt på selskabets beskatning, da det netop er tegnet som en privat aftale. Ved den skattefri

<sup>65</sup> Artikel 2019 - <https://hvadflexleasing.dk/>

<sup>66</sup> Artikel 2020 - <https://danleasing.dk/om-leasing/privat-flexleasing/>

<sup>67</sup> Artikel 2020 - <https://nellemannleasing.dk/hvad-betyder-restvaerdi/>

kørselsgodtgørelse er det som tidligere nævnt, samme vilkår der gør sig gældende ved en privat leasingaftale. Dog er det betydeligt, at de angivende km forbrug stemmer overens med de faktisk kørende km, da dette kan resulterer i at bilens værdi ikke er retvisende efter endt leasing i takt med at der ikke er nedskrevet ud fra de x antal km.

Jf. privat flexleasing forslaget, er et udkast illustreret for at afspejle en kontrakt i praksis. Der vil ikke graves dybdegående i beregningen, da der også er provision til finansieringsinstituttet og leasingformidleren, men som det kan ses, vil hovedaktionæren i dette tilfælde skulle:

- Ligge en førstegangsydelse på: 68.735 kr. inkl. moms
- Betale en månedlig ydelse på: 4.480 kr. inkl. moms
- Være forpligtet til at anvise eller indfri restværdien efter den 12 måneders løbetid på: 160.000 kr. ex. moms

Det væsentlige ved forslaget er, at se på den forholdsmæssige afgift som er (*hvis der ses bort fra provision og renter*), den månedlige ydelse delt op i 12 rater. Derudover er det essentiel, at se på den udskudte registreringsafgift, som hovedaktionæren her slipper for at binde penge i, i modsætning til, hvis bilen var købt på traditionelle vilkår.

Forslaget tager udgangspunkt i, at bilen nedskrives med 20%, og der årligt køres 25.000 km og dermed også er km begrænsning, da dette er typisk ved privatleasingsaftaler.

Hvis hovedaktionæren vælger løsningen privat flexleasing og anvender skattefri kørselsgodtgørelses eller befordringsordningen er dette oplagt, at der er en klar ide om, hvor meget der skal køres om året, således bilens nedskrivning kan udregnes på den baggrund.

Herved vil hovedaktionæren kunne minimere sit værditab. Såfremt hovedaktionæren fx kører 50.000 km årligt, vil der skulle nedskrives gevaldigt, hvorfor der her skal ses på om privat flexleasing løsningen er den mest fordelagtige og om måske det ikke kunne betale sig at købe bilen i stedet.

### Privat flexleasing forslag

Kilde: Danleasing, BillInfo

#### Din leasingsag

|                                     |               |
|-------------------------------------|---------------|
| Ydelse i alt ekskl. moms            | 3.584 kr / md |
| Ydelse i alt inkl. moms             | 4.480 kr / md |
| Ydelse for bil og udstyr inkl. moms | 4.480 kr / md |
| Førstegangsydelse ekskl. moms       | 54.988 kr     |
| Førstegangsydelse inkl. moms        | 68.735 kr     |
| Finansieringssum                    | 249.940 kr    |
| Finansieringssum efter udb.         | 194.952 kr    |

|                 |            |
|-----------------|------------|
| Leveringsdato   | 04-05-2021 |
| 1. forfaldsdato | 01-06-2021 |
| Udløbsdato      | 31-05-2022 |
| Løbetid         | 12 md      |
| Km i perioden   | 25.000 km  |

Beskaffenhed Middel

|                                          |                |
|------------------------------------------|----------------|
| Kundetype                                | Forbruger      |
| Leasingvilkår                            | Danleasing ApS |
| Forholdsmæssig afgift                    | Ja             |
| Registreringsafgift af forudsat værditab | 22.750 kr      |
| Rente skat                               | 7.445 kr       |
| Forholdsmæssig afgift                    | 30.195 kr      |
| Udskudt Afgift                           | 327.250 kr     |
| Provision AL-Finans                      | 3.495 kr       |
| Panthaverdeklaration ekskl. moms         | 1.250 kr       |

|                             |            |
|-----------------------------|------------|
| Restværdiforpligtigelse     | ALFinans   |
| Restværdi u. afgift u. moms | 160.000 kr |

### Erhvervsleasing<sup>68</sup>

Erhvervsleasing er efterhånden blevet en velrenommeret løsning, når der skal anskaffes firmabiler til de ansatte, og det er særdeles ikke uden grund, da det har en lang række fordele sammenlignet med at købe.<sup>69</sup> Leasingformen er en af de mest almindelige former for flexleasing, da det giver store fordele i forhold til både fleksibilitet og beskatning af leasingaftalen. Formen fungerer således, at alle udgifter forbundet med bilens drift, dækkes af leasingtageren, som her er virksomheden. I modsætning til privat flexleasing, hvor der oftest er km begrænsning, er der ved erhvervsleasing ingen km begrænsning. Det er selvfølgelig en positiv ting, så længe bilens nedskrivning, er baseret på den forventede årlige kørsel. Fordelen ved erhvervsleasing er derudover, at der blandt andet er lavere nedskrivning af afgiftsfri bil, lavere kapitalbinding, økonomisk overblik, stor fleksibilitet også er bilens anskaffelsessum lavere. I modsætning til køb, hvor der er en høj anskaffelsessum, da der er registreringsafgift inkluderet, og dermed medfører i stor kapitalbinding er leasing nu en attraktiv løsning.

Erhvervsleasing er særlig udbredt blandt virksomheder, som benytter sig af fri bil ordningen. Som hovedregel er der ingen beskatning på erhvervsleasete biler, da leasingformen til start, tager udgangspunkt i 100% erhvervskørsel. Såfremt man ønsker at inddrage den private kørsel, er der et underpunkt til erhvervsleasing, som vil blive fremlagt i næste afsnit. Hvis en erhvervsleaset bil, anvendes til privatregi, er de samme beskatningsregler gældende, som gennemgået tidligere ved køb og fri bil.

Hvis hovedaktionæren ønsker at tegne en erhvervsleasing aftale, vil der her være en oplagt mulighed til at undgå beskatningen helt, så frem der udelukkende køres i erhvervshenseende. Anvendes leasingbilen til privat henseende, skal der beskattes.<sup>70</sup>

På trods af finansloven 2020, vedrørende reglen om genberegning af bilens værdi, således beskatningen kan være på niveau med markedspriserne, er der dog et hul, leasingselskaberne fortsat udnytter ved beregningen af beskatningen. Det er nemlig således, at leasingselskaberne i dag fortsat har et bredt internationalt netværk, som gør at anskaffelsespriserne fortsat er lavere end de danske markedspriser. Når en bil importeres fra fx Tyskland til Danmark, er der 19% momskaution, som refunderes af den tyske forhandler til den danske.<sup>71</sup> Derfor skelnes der her i mellem momspligtige og momsdøde biler. De momspligtige biler, refunderes den tyske moms til forhandleren, hvorefter forhandleren betaler den danske momssats på 25% af bilen, ved salget. Momsdøde biler, er en betegnelse for biler, på det internationale marked, hvor der ikke er moms på bilen overhovedet. Det betyder, at der ikke skal tillægges

---

<sup>68</sup> Artikel 2020 - <https://nellemannleasing.dk/erhvervsleasing/>

<sup>69</sup> Artikel 2020 - <https://danleasing.dk/om-leasing/erhvervsleasing/>

<sup>70</sup> Artikel 2020 - <https://firstlease.dk/nyheder/beskatning-af-leasingbiler-ved-erhvervsleasing/>

<sup>71</sup> Artikel 2020 - <https://santanderconsumer.dk/magasinet/bil-og-mc/vil-du-importere-bil-fra-tyskland-saadan-goer-du/>

moms på bilen, hvorfor der ved en fordelagtig handel, ikke skal tillægges hverken salgs eller købsmomsen. Dette resulterer i, at bilens anskaffelsessum er væsentlig lavere, end den danske markedspris, hvorfor beskatningen her ligeledes vil af en lovlig grund være væsentlig lavere. Dette er blandt andet et af årsagerne til, at leasingselskaberne til tider forsat har en lavere beskatningsgrundlag.<sup>72</sup>

Nedenfor er 2 eksempler illustreret. Eksemplet tager udgangspunkt i, vores hovedaktionær som vælger at erhvervslease en bil, og samtidigt vil anvende fri bil ordningen. Eksemplet illustrer, den skattepligtige værdi ved en bil som fx er købt og forhandleren har skulle betale moms af køretøjet og hvor forhandleren har købt den samme bil momsfri.

| Momspligtig bil                      |                             |
|--------------------------------------|-----------------------------|
| <b>Årgang 2016. - Handelspris</b>    | <b>300.000 kr. ex. moms</b> |
| <b>Beregningsgrundlag</b>            | 375.000 kr. inkl. moms      |
| 25% af de første kr. 300.000,-       | 75.000,00 kr.               |
| 20% af alt efter kr. 300.000,-       | 15.000,00 kr.               |
| <b>I alt</b>                         | 90.000,00 kr.               |
| Miljøtillæg 1.50 x ejerafgift (2300) | 3.450,00 kr.                |
| <b>Skattepligtig værdi</b>           | <b>93.450,00 kr.</b>        |

| Momsdød bil                          |                            |
|--------------------------------------|----------------------------|
| <b>Årgang 2016. - Handelspris</b>    | <b>300.000 kr. momsdød</b> |
| <b>Beregningsgrundlag</b>            |                            |
| 25% af de første kr. 300.000,-       | 75.000,00 kr.              |
| 20% af alt efter kr. 300.000,-       | 0,00 kr.                   |
| <b>I alt</b>                         | 75.000,00 kr.              |
| Miljøtillæg 1.50 x ejerafgift (2300) | 3.450,00 kr.               |
| <b>Skattepligtig værdi</b>           | <b>78.450,00 kr.</b>       |

Kilde: Egen tilvirkning

Som det ses ud fra ovenstående eksempel, spares der 15.000 kr. i beskatningen, ved at købe den momsdøde bil. Det skyldes, at der i den første eksempel er en beskatningsgrundlag ud fra bilens pris plus moms ( $300.000 \cdot 1.25$ ), og i det andet eksempel er en beskatningsgrundlag udelukkende på bilens indkøbspris, da der ikke er moms herpå.

Det er vigtigt at pointere, at ovenstående "hul"/"Eksempel", ikke er en metode som leasingselskaberne arbejder 100% ud fra, da det netop kan være besværligt at handle momsdøde biler ind, til tider mht. om

<sup>72</sup> Artikel 2020 - <https://ib.dk/nu-er-det-markant-mere-fordelagtigt-at-lease-luksusbilen/>

hvorvidt handlen foregår igennem en autoriseret forhandler kontra privat. Med andre ord, er der en række underlæggende faktorer bag medaljen.

I modsætning til privat flexleasing forslaget, er forskellen på en kontrakt ved erhverv at beskatningsgrundlaget fremlægges, såvel som bilen restværdi.

**Erhvervsleasing Forslag**

*Kilde: Danleasing, BillInfo*

|                                       |              |
|---------------------------------------|--------------|
| Beskatningsgrundlag ⓘ                 | 1.095.508 kr |
| Beskaffenhed                          | Middel ▼     |
| Momsfradrag afhængig af bilens alder: |              |
| Mere end 36 måneder, pr måned         | 1.333 kr     |

|                                          |                            |
|------------------------------------------|----------------------------|
| Kundetype                                | Erhverv                    |
| Leasingvilkår                            | Danleasing ApS (Tidligere) |
| Forholdsmæssig afgift                    | Jå                         |
| Registreringsafgift af forudsat værditab | 45.496 kr                  |
| Rente skat                               | 14.889 kr                  |
| Forholdsmæssig afgift                    | 60.385 kr                  |
| Udskudt Afgift                           | 654.444 kr                 |
| Provision Al-Finans                      | 3.495 kr                   |
| Pantaverklæring ekskl. moms              | 1.250 kr                   |

▼

|                             |            |
|-----------------------------|------------|
| Restværdiforpligtigelse     | Leasingtag |
| Restværdi u. afgift u. moms | 300.000 kr |

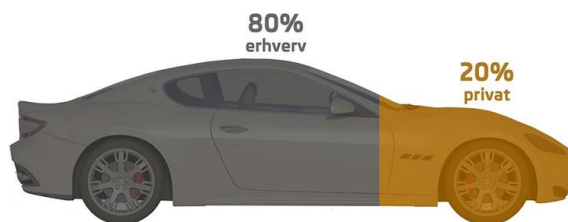
Overordnet set vil erhvervsleasing konceptet, være en oplagt mulighed for hovedaktionæren, hvis vedkommende ønsker at køre enten fri bil ordningen eller helt vil undgå at blive beskattes. Et bedre alternativ til fri bil og erhvervsleasing, dette er målet er leasingformen splitleasing, som er en undergren til erhvervsleasing.

### **Splitleasing<sup>73</sup>**

Splitleasing også kaldet deleleasing, betyder, at man laver to kontrakter og deler omkostningerne op i privat- og erhvervsandele.<sup>74</sup> Ordningen giver den ekstraordinære mulighed for, at få en firmabil uden beskatning samtidig med der er mulighed for privatkørsel, således der både er fordele for den erhvervsmæssige og private del. Ordningen fungerer således, at man som en hver anden leasingaftale, registrer bilen. Men i stedet for at indregistrere som firmabil eller privat personbil, så er splitleasing formen nemlig en både og løsning, da kørselsbehovet skal opdeles i henholdsvis privat og erhverv.

<sup>73</sup> Artikel 2020 - <https://danleasing.dk/om-leasing/splitleasing/>

<sup>74</sup> Artikel 2020 - <https://nellemannleasing.dk/splitleasing/>



Kilde: <https://www.bilforum.as/leasing/splitleasing/>

Leasingmodellen er oplagt til, hvis der køres flere km i erhvervsregi og knap så mange privat. Som ovenstående billede illustrerer, er fordelingen af splitleasing kontrakten delt op i henholdsvis 80% erhvervskørsel og 20% privat. Ved kontraktindgåelse vælger man selv, hvordan % fordelingen skal deles ud, men før splitleasing er en lønsom ordning, er det et must, at der køres flere km i erhvervsregi. Således må den erhvervsmæssige %-sats ikke understige 60%, da ordningen ellers ikke vil være attraktiv, for den private del, hvorfor en anden leasingform så vil kunne være bedre. Det er derfor væsentligt, at kørselsmønstret er forkalkuleret således, at de faktisk kørte km nogenlunde stemmer overens.<sup>75</sup>

| FØRSTEGANGSYDELSE                       | MÅNEDLIG YDELSE                        |
|-----------------------------------------|----------------------------------------|
| Privat (inkl. moms)<br><b>22.250,-</b>  | Privat (inkl. moms)<br><b>1.750,-</b>  |
| Erhverv (inkl. moms)<br><b>71.200,-</b> | Erhverv (inkl. moms)<br><b>5.595,-</b> |

Kilde: <https://danleasing.dk/om-leasing/splitleasing/>

Ovenstående billede illustrerer fordelingen af, hvordan en regning vil se ud i praksis ved splitleasing. Ovenstående tager udgangspunkt i et eksempel, hvor fordelingen er 80% erhverv og 20% privat.

Generelt set, lyder splitleasing som den oplagte mulighed for en hver selvstændig, ansat eller sågar hovedaktionær. Det skal dog huskes, at der stilles nogle specifikke krav til ordningen, herunder kørselsregnskabet. Alle udgifter forbundet med bilens drift og overtagelse skal betales af leasingselskabet, som leaser bilen ud. Med andre ord, er det lovpligtigt ved ordningen, at leasingselskabet ligger ud for alle regninger, hvor de efterfølgende skal sørge for administrationen. Derved skal leasingselskabet fordele udgifterne i henholdsvis privat og erhverv, og derved fakturere både virksomheden for erhvervsdelen og

<sup>75</sup> Artikel 2020 - <https://www.bilforum.as/leasing/splitleasing/>



personen for privatdelen, som illustreret for oven. Som nævnt, skal der føres en kørebog over km som gøres i privat og erhvervsregi. Det lyder kompliceret, men ordningen har heldigvis sine løsninger til omstændigheder. Der bliver nemlig installeret en såkaldt GPS-Tracker i bilen, som automatik fører en kørebog, ved at en tilknyttet fjernbetjening anvendes. Fjernbetjeningen har sine 2 funktioner, nemlig Privat / Business, som man her vælger for, inden kørslen.<sup>76</sup> Kravet om dokumentation er vigtig, da kørselsregnskabet kan blive afvist af skat, hvis ikke det opfylder nedenstående krav. Opfyldes kravene ikke, kan det blive meget dyrt for både leasingtageren og virksomheden, da de vil blive beskattet 100%.<sup>77</sup>

- Ud over dato for kørslen skal også noteres kilometertællerens stand ved den daglige kørsels begyndelse - og ved afslutningen.
- Der skal også være oplysning om fordelingen af privat og erhvervsmæssig kørsel.
- For den erhvervsmæssige del skal der yderligere angives bestemmelsessteder, og notater skal dokumentere regnskabet.

Hvorledes splitleasing er den rette løsning for vores hovedaktionærs optimering af skattebetaling, er der mange påstande som taler for, som der senere hen vil blive gennemgået. Men i bund og grund, afhænger det af kørselsbehovet, for at kunne drage nytte af de mange fordele. Det essentielle er, at der primært køres i erhvervsregi, hvorved følgende goder opnås:

- **Ingen beskatning af fri bil<sup>78</sup>**

*Der bliver som tidligere nævnt ikke beskattet, af den private del ved splitleasing. Det skyldes blot, at leasingtageren alene betaler for sin private del.*

- **Virksomheden betaler for erhvervsdelen og personen betaler for privatdelen<sup>79</sup>**

Fordelen ved, at udgifterne er større ved erhvervsdelen er selvfølgelig at det ikke rammer på samme måde, som det gør ved privatpersonens lomme. Derudover kan virksomheden fradrage udgifterne ved blandt andet momsfradrag mv. hvor den private del blot skal betales og ikke kan fradrages.

- **Undgå at have påvirkning på topskattegrænsen<sup>80</sup>**

Fravalget af beskatningen betyder, at ordningen gør at bilen ikke har effekt på topskattegrænsen. Det skyldes netop fordi, at der ikke er noget beskatning og bliver dermed ikke medregnet som

---

<sup>76</sup> Artikel 2018 - <https://fleetcomplete.dk/leasing/>

<sup>77</sup> Artikel 2015 - <https://finans.dk/live/okonomi/ECE7095165/revisor-splitleasing-kan-blive-dyrt1/?ctxref=ext>

<sup>78</sup> Artikel 2020 - <https://danleasing.dk/om-leasing/>

<sup>79</sup> Artikel 2020 - <https://danleasing.dk/om-leasing/>

<sup>80</sup> Artikel 2015 - <https://finans.dk/live/okonomi/ECE7095165/revisor-splitleasing-kan-blive-dyrt1/?ctxref=ext>

lønindkomst. Med henvisning til afsnit 3.1.1. om fri bil og dens beskatning og påvirkning på topskattegrænsen, er dette udelukket ved splitleasing.

### 3.2.3. Delkonklusion på 3.2.

Ud fra ovenstående kan der samlet set konkluderes, at der findes adskillige alternativer til fri bil kontra egen bil, som hovedaktionæren kan benytte sig af. Der introduceres til leasing som et oplagt alternativ for hovedaktionæren, men hvilken af leasingformerne der er den mest fordelagtige, afhænger af kørselsmønstret og behovet.

Privat flexleasing er et alternativ, som mindsker kapitalbindingen i takt med at hovedaktionæren ikke har bundet penge i hele køretøjets pris + registreringsafgift samt værditab, så smides der derimod en førstegangsydelse, som dækker den forventede værditab og derfor går til nedskrivning på køretøjet.

Der betales en forholdsmæssig afgift, som deles op i rater på den månedlige ydelse, hvorved den resterende afgift bliver udskudt. Ved anvendelse af privat flexleasing, vil det ud fra antagelse om at skattefri kørselsgodtgørelse eller befodringsfradraget som bedste løsning, være den oplagte sammensætning.

Et andet alternativ er erhvervsleasing konceptet. Her skal hovedaktionæren gøre op med sig selv, om hvorvidt der kun køres erhverv eller der også køres privat. Ved privatkørsel under en erhvervsleasingaftale, bliver der beskattet af fri bil, modsat hvis der kun køres erhverv finder der ingen beskatning gældende. Det væsentlige her er, at firmaet hæfter og betaler for alle udgifter forbundet med bilen.

Der skelnes mellem momspligtige og momsdøde køretøjer, da leasingselskaber ved køb af momsdøde biler, kan opnå en lavere beskatning i takt med bilens anskaffelsessum er lavere end markedsvilkårene.

Tredje alternativ er den populære leasingform splitleasing, som går ud på, at udgifterne til bilen bliver opdelt i henholdsvis privat og erhverv, med udgangspunkt i en procentfordeling af den forventede kørsel. Bliver der kørt 80/20, vil det resultere i at firmaet skal betale 80% af udgifterne og hovedaktionæren skal betale de resterende 20% privat. Det er vigtigt at den erhvervsmæssige kørsel overstiger, den private kørsel da det ellers ikke er fordelagtigt. Administrationen af faktureringen, står leasingselskabet typisk for, og opdeler alle udgifterne og viderefakturerer. Et af grundene til splitleasing er så attraktiv er, at der udgås at blive beskattet, da man ved den private del selv lægger ud. Dette betyder, at grundet beskatningen har leasingformen ikke en påvirkning på topskatten. Med fordele er der altid ulemper, og et af ulemperne ved splitleasing er, at der kræves en grundig dokumentation for opdelingskørslen. Her skal der nemlig føres kørebog, hver gang bilen anvendes og der skal her angives om der køres i privat eller erhvervshenseende. Det gøres via nyere teknologi i form af en fjernbetjening, hvor man angiver kørselstypen og en installeret GPS-tracker, som registrere kørslen og antallet af km.

### 3.3. Hvilke skattemæssige konsekvenser har de forskellige ordninger både personligt og selskabsmæssigt?

Efter gennemgang af alle ordninger og muligheder for hovedaktionæren, er det nu tid til at vise ordningernes skattemæssige konsekvenser i praksis og de forhold, som påvirker både hovedaktionæren og selskabet. Vi ved nu, at der alt efter behov og kørselsmønster er fordele og ulemper ved hver af ordningerne. Derfor kan den ene ordning ikke udelukke den anden, før vi har et udgangspunkt hvor vi har kendskab til hovedaktionærens kørselsmønster og behov.

For at belyse de skattemæssige konsekvenser, vil der ud fra en case, hvor der antages nogle værdier som skal forestille at være hovedaktionærens behov og kørselsmønster samt ønsker. Herved vil der foretages beregninger ud fra værdierne i Excel, og dermed vil de skattemæssige konsekvenser blive fremlagt for henholdsvis hovedaktionæren og hans selskab. Ordningerne vil herefter ud fra beregningerne blive sat op imod hinanden, således vi kan se hvilke fordele og konsekvenser, det har for beskattningen af hovedaktionæren kontra selskabet, samt besparelsen.

#### 3.3.1. Besparelse ved anvendelse af en bil

I første step, er det relevant at se på antallet af biler, der er behov for. Med dette menes, om hovedaktionærens blot skal have en bil, til både erhverv og privat eller om der skal være en bil til både selskabet og en bil til hovedaktionæren. For at se, hvilken af de to løsninger der er optimal i forhold til besparelsen, er nedenstående eksempel illustreret. (Kilde: Egen tilvirkning)

|                                            | Hovedaktionærens bil | Selskabets bil | Samlet omkostninger | En bil anvendes til både erhverv og privat | Forskel              |
|--------------------------------------------|----------------------|----------------|---------------------|--------------------------------------------|----------------------|
| <b>Faste omkostninger</b>                  |                      |                |                     |                                            |                      |
| Vægtafgift p.a.                            | 3.000,00 kr.         | 3.000,00 kr.   | 6.000,00 kr.        | 3.000,00 kr.                               | 3.000,00 kr.         |
| Forsikring p.a.                            | 6.000,00 kr.         | 6.000,00 kr.   | 12.000,00 kr.       | 6.000,00 kr.                               | 6.000,00 kr.         |
| I alt                                      | 9.000,00 kr.         | 9.000,00 kr.   | 18.000,00 kr.       | 9.000,00 kr.                               | 9.000,00 kr.         |
| <b>Variable omkostninger</b>               |                      |                |                     |                                            |                      |
| Service mv. p.a.                           | 6.000,00 kr.         | 6.000,00 kr.   | 12.000,00 kr.       | 9.000,00 kr.                               | 3.000,00 kr.         |
| Brændstof p.a.                             | 10.500,00 kr.        | 10.500,00 kr.  | 21.000,00 kr.       | 21.000,00 kr.                              | - kr.                |
| I alt                                      | 16.500,00 kr.        | 16.500,00 kr.  | 33.000,00 kr.       | 30.000,00 kr.                              | 3.000,00 kr.         |
| <b>Besparelse ved anvendelse af en bil</b> |                      |                |                     |                                            | <b>12.000,00 kr.</b> |

Som ovenstående eksempel illustrere, er der penge at spare for både hovedaktionæren og selskabet, hvis der kun vælges at benytte sig af en bil. Eksemplet forudsætter, at der er tale om to identiske biler. De faste omkostninger forbundet med bilen bliver halveret i takt med, at der kun er omkostninger til en bil nu. De variable omkostninger forventes at stige, således kørselsmønstret dækker for to biler. Konklusionen af ovenstående, vil medføre i en besparelse på 12.000 kr. årligt, men om det skal være selskabet der skal stille bil til rådighed eller hovedaktionæren, er der ikke et entydigt svar på. Det skyldes som tidligere nævnt, at

hvis hovedaktionæren stiller bilen til rådighed, skal selskabet godtgøre for kørslen, og modsat for selskabet som stiller bilen til rådighed, er det hovedaktionæren der skal beskattes af den private kørsel.

### 3.3.1. Privatbil, privatleasing, firmabil eller firmaleasing?

For at finde frem til den bedste konstellation, afhænger som tidligere nævnt af en række parametre, som bilens værdi, kørselsmønster mv. Den optimale løsning, ved forskellige antagelser vil nu beregnes og klarlægges.

Der vil ikke graves dybere ned i beregningerne, da det relevante er, at se på slutresultatet i forhold til vores antagelser, og dermed vurderer hovedaktionærens og selskabets konsekvenser. Der tages i casen ikke stilling til renter, moms, lønreduktion ligesom der heller ikke tages stilling til rentefradrag mv. Grundlag for beregningerne samt ligningerne fremgår af bilag 2.

**Casen tager i første omgang udgangspunkt i et forløb, der strækker sig over et år og hovedaktionærens årsindkomst anses som værende tæt op af topskattegrænsen på de 544.800 (Topskat 2021).<sup>81</sup> (1. scenarie)**

| Hovedaktionærens kørselsbehov |           |        |        |
|-------------------------------|-----------|--------|--------|
| Privat kørsel                 | km.pr.år  |        | 5.000  |
| Kørsel hjem/arbejde           | km.pr.dag | 10     | 2.200  |
| Erhvervs kørsel               | km.pr.år  |        | 17.800 |
| Årlig kørsel i alt            |           |        | 25.000 |
| Driftsudgifter                |           |        |        |
| Brændstof                     | km.pr.l.  | Benzin | 10     |
| Brændstof                     | kr.pr.l.  | Benzin | 9      |
| Brændstof                     | pr. år    |        | 22500  |
| Ejer-/vægtafgift              | pr. år    |        | 3000   |
| Forsikring                    | pr. år    |        | 6000   |
| Dæk                           |           |        | 2000   |
| Abonnementer, nødhjælp etc.   |           |        | 500    |
| Vask, parkering etc.          |           |        | 500    |
| Service, reparation m.v.      |           |        | 7000   |
| Vedligeholdelse pr. år i alt  |           |        | 10.000 |
| Driftsudgifter i alt pr. år   |           |        | 41.500 |

Kilde: Egen tilvirkning

For at sætte lidt ord på, kan vi ud fra ovenstående se, at hovedaktionæren er interesseret i en bil af mærket Seat. Bilen anskaffes for 300.000 kr. (Der tages ikke hensyn til afgift), og perioden strækker sig som nævnt over 1 år. Grundet valget af 1. år skyldes, at der i praksis er en fordel ved at lease et år af gangen. Det

<sup>81</sup> SKM Satser 2021 - <https://www.skat.dk/SKAT.aspx?old=2035568>

skyldes, at registreringsafgiften årligt er faldende på biler desto ældre de bliver, hvorfor det kan betale sig at genlease fremfor at binde sig i 2-3 år og låse afgiften.<sup>82</sup>

Hovedaktionærens kørselsbehov og ønsker, fremgår ligeledes. Det skal bemærkes, at hovedaktionæren har 10 km til og fra arbejde, hvorfor befordringsgodtgørelsesordningen ikke vil blive gennemgået. Det skyldes, at før befordringsfradraget kan tages i brug, skal der være over 24 km tur/retur fra arbejdet, som gennemgås i afsnit 3.1.

Før beskatningen og godtgørelserne kan udregnes med henblik på at belyse konsekvenserne i vores antagelse, er nedenstående satser anvendt. Satserne er gældende skattesatser fra 2021.<sup>83</sup>

| Skattesatser, renter etc:                   |                 |         |
|---------------------------------------------|-----------------|---------|
| Moms %                                      |                 | 25,0%   |
| Bundgrænse beskatning fri bil               |                 | 160.000 |
| Beskatning fri bil < kr.                    | 300.000         | 25,0%   |
| Beskatning fri bil > kr.                    | 300.000         | 20,0%   |
| Skatte % (topskat) + 36% + 8%+15%           |                 | 61,0%   |
| Skatte % (renter)                           |                 | 42,0%   |
| Skattemæssig værdi, ligningsmæssige fradrag |                 | 36,0%   |
| Kørselsgodtgørelse <                        | 20.000 km.pr.år | 3,52    |
| Kørselsgodtgørelse >                        | 20.000 km.pr.år | 1,96    |
| Kørsel hjem/arbejde                         | 25 til 100 km.  | 1,96    |
| Kørsel hjem/arbejde >                       | 100 km          | 0,98    |
| Antal arbejdsdage pr. år                    |                 | 220     |

<sup>82</sup> Artikel 2019 - <https://finans.dk/privatokonomi/ECE12607930/saa-meget-stiger-eller-falder-prisen-paa-nye-biler-fra-nytaar/?ctxref=ext>

<sup>83</sup> SKM Satser 2021 - <https://www.skat.dk/SKAT.aspx?old=2035568>

|                                          |         |        |                |                                                |        |        |                |
|------------------------------------------|---------|--------|----------------|------------------------------------------------|--------|--------|----------------|
| <b>Privat bil, køb:</b>                  |         |        |                | <b>Privat bil, leasing:</b>                    |        |        |                |
| <b>Afskrivninger:</b>                    |         |        |                | <b>Afskrivninger:</b>                          |        |        |                |
| Anskaffelsessum                          | 300.000 |        |                | Anskaffelsessum                                | 0      |        |                |
| Scrap værdi                              | 240.000 |        |                | Scrap værdi                                    | 0      |        |                |
| Afskrivning pr. år                       |         |        | 60.000         | Afskrivning pr. år                             |        |        | 0              |
| <b>Driftsomkostninger:</b>               |         |        |                | <b>Driftsomkostninger:</b>                     |        |        |                |
| Ejer-/vægtafgift                         | 3.000   |        |                | Ejer-/vægtafgift                               | 3.000  |        |                |
| Forsikring                               | 6.000   |        |                | Forsikring                                     | 6.000  |        |                |
| Benzin                                   | 22.500  |        |                | Benzin                                         | 22.500 |        |                |
| Vedligeholdelse pr. år i alt             |         | 10.000 | 41.500         | Vedligeholdelse pr. år i alt                   |        | 10.000 | 41.500         |
| Kørselsgodtgørelse                       |         |        | -62.656        | Kørselsgodtgørelse                             |        |        | -62.656        |
| Befordringsfradrag                       | 0       | 36%    | 0              | Befordringsfradrag                             | 0      | 36%    | 0              |
| Renter lån (1.år)                        |         |        | 0              |                                                |        |        | 0              |
| Skat renter lån (1.år)                   | 0       | 42%    | 0              |                                                |        |        | 0              |
| <b>Købt privat bil, netto pr. år</b>     |         |        | <b>38.844</b>  | <b>Beregnet leasingydelse pr. (incl. moms)</b> |        |        | <b>37.500</b>  |
|                                          |         |        |                |                                                |        |        | <b>16.344</b>  |
|                                          |         |        | <b>38.844</b>  | <b>+Engangsydelse (forholdsmæssig andel)</b>   |        |        | <b>30.000</b>  |
| <b>Merudgift ved køb</b>                 |         |        | <b>-22.500</b> | <b>Leaset privat bil, netto pr. år</b>         |        |        | <b>46.344</b>  |
| <b>Omkostninger for arbejdsgiver:</b>    |         |        |                | <b>Omkostninger for arbejdsgiver:</b>          |        |        |                |
| Samlede driftsomkostninger               | 0       |        |                | Samlede driftsomkostninger                     | 0      |        |                |
| Lønreduktion                             | 0       |        |                | Lønreduktion                                   | 0      |        |                |
| Kørselsgodtgørelse                       |         |        | -62.656        | Kørselsgodtgørelse                             |        |        | -62.656        |
| <b>Omkostning for arbejdsgiver i alt</b> |         |        | <b>-62.656</b> | <b>Omkostning for arbejdsgiver i alt</b>       |        |        | <b>-62.656</b> |
| <b>Bilomkostninger i alt</b>             |         |        | <b>101.500</b> | <b>Bilomkostninger i alt</b>                   |        |        | <b>109.000</b> |

\*) Engangsydelse leasing 1. år kr. 30000

|                                                    |         |        |                 |                                                 |           |        |                |
|----------------------------------------------------|---------|--------|-----------------|-------------------------------------------------|-----------|--------|----------------|
| <b>Firmabil, køb:</b>                              |         |        |                 | <b>Firmabil, leasing:</b>                       |           |        |                |
| Beskatningsgrundlag                                | 300.000 |        |                 | Beskatningsgrundlag                             | 300.000   |        |                |
| Til beskatning pr år                               | 25%/20% | 75.000 |                 | Til beskatning pr år                            | 25% / 20% | 75.000 |                |
| Skat at betale                                     | 61%     |        | 45.750          | Skat at betale                                  | 61%       |        | 45.750         |
| <b>Driftsomkostninger:</b>                         |         |        |                 | <b>Driftsomkostninger:</b>                      |           |        |                |
| Afskrivninger                                      | 60.000  |        |                 | Afskrivninger                                   | 0         |        |                |
| Driftudgifter i alt                                |         | 41.500 |                 | Driftudgifter i alt                             |           | 41.500 |                |
| Renter lån (1.år)                                  |         | 0      | 101.500         | Leasingydelse                                   |           | 37.500 | 79.000         |
| Kørselsgodtgørelse                                 |         |        | -62.656         | Kørselsgodtgørelse                              |           |        | -62.656        |
| Lønnedgang                                         |         | 0      |                 | Lønnedgang                                      |           | 0      |                |
| Skattebesparelse                                   | 61%     |        | 0               | Skattebesparelse                                | 61%       |        | 0              |
| <b>Firma bil, netto pr. år</b>                     |         |        | <b>45.750</b>   | <b>Firma bil, netto pr. år</b>                  |           |        | <b>45.750</b>  |
|                                                    |         |        |                 | <b>+Engangsydelse (forholdsmæssig andel)</b>    |           |        | <b>30.000</b>  |
|                                                    |         |        | <b>45.750</b>   | <b>Leaset privat bil, netto pr. år</b>          |           |        | <b>75.750</b>  |
| <b>Merudgift ved firmabil</b>                      |         |        | <b>-29.406</b>  | <b>Merudgift ved firmabil</b>                   |           |        | <b>-29.406</b> |
| <b>Omkostninger for arbejdsgiver (køb af bil):</b> |         |        |                 | <b>Omkostninger for arbejdsgiver (leasing):</b> |           |        |                |
| Samlede driftsomkostninger                         |         |        | -101.500        | Samlede driftsomkostninger                      |           |        | -79.000        |
| Lønreduktion                                       |         |        | 0               | Lønreduktion                                    |           |        | 0              |
| <b>Omkostning for arbejdsgiver i alt</b>           |         |        | <b>-101.500</b> | <b>Omkostning for arbejdsgiver i alt</b>        |           |        | <b>-79.000</b> |
| <b>Bilomkostninger i alt</b>                       |         |        | <b>147.250</b>  | <b>Bilomkostninger i alt</b>                    |           |        | <b>154.750</b> |

\*) Engangsydelse leasing 1. år kr. 30000

Version 1.1

Kilde: Egen tilvirkning

Ovenstående belyser konsekvenserne for både hovedaktionæren og selskabets skattebetaling, såfremt udgangspunktet er som nævnt for oven.

Der kan klart konkluderes, at fordelene og konsekvenserne afhænger i meget stor omfang af, om fordelingen af kørslen for erhvervs- og privatregi.

**Hovedaktionærens fordele og ulemper (1. scenarie):**

Hovedaktionæren vil ud fra angivende kørselsmønster, drage fordel af at lave en privatleasings aftale. Med udgangspunkt i de samme faste og variable omkostninger, vil vedkommende "tjene" mere på at få skattefri kørselsgodtgørelse. Det skyldes at hovedaktionærens reelle omkostninger til bilen drift, er lavere end satserne for skattefri kørselsgodtgørelse. Ved køb af privatbil bliver hovedaktionæren grundet den korte løbetid ramt af bilens afskrivning, hvorfor der her vil være en merudgift på 22.500 kr. kontra privatleasing. Som nævnt til at starte med, er hovedaktionæren i 1. scenarie, tæt op af topskattegrænsen. Det resulterer i, at beskatning af fri bil ikke vil være en fordel for hovedaktionæren, da vedkommende netop vil blive ramt af topskatten.

**Selskabets fordele og ulemper (1.scenarie):**

Selskabet vil i pågældende scenarie, drage fordel af at hovedaktionæren enten leaser eller køber bilen privat. Det skyldes, at beskatningen af bilen ikke overstiger bilens driftsudgifter. Her vil selskabet kun skulle dække den skattefrie kørselsgodtgørelse. Ved fri bil, skal selskabet dække, hvis leasing både driftsudgifterne herunder leasingydelse mm. Ved køb af firmabil, rammes selskabet af afskrivningen og udgifterne forbundet med bilens drift.

**Overordnet (1.scenarie):**

Som tommelfingeregelen siger man, at jo mere privatkørsel man har, desto mere fordelagtigt er det at lade sig blive beskattet af fri bil. Modsat er det samme gældende, hvis man som i følgende scenarie har et overvægt i den erhvervsmæssige kørsel, desto dyrere er det at blive beskattet af fri bil. For selskabets synsvinkel er det igen modsat. Køres der mere privat ved fri bil, er det hovedaktionæren som beskattes af den private del hvorfor selskabet ikke rammes af beskatningen.

***For at få en dybere forståelse i praksis vises nu 2. scenarie. Bilens data er uændret, men kørselsmønsteret for hovedaktionæren er ændret til følgende:***

| Hovedaktionærens kørselsbehov |           |    |        |
|-------------------------------|-----------|----|--------|
| Privat kørsel                 | km.pr.år  |    | 15.000 |
| Kørsel hjem/arbejde           | km.pr.dag | 30 | 6.600  |
| Erhvervs kørsel               | km.pr.år  |    | 3.000  |
| Årlig kørsel i alt            |           |    | 24.600 |

Kilde: Egen tilvirkning

Hovedaktionæren vil i følgende scenarie se, hvor den optimale skattebetaling finder sted, når kørselsmønsteret er ændret til ovenstående, samt bilen og dens anskaffelsessum er 400.000 kr. (2. scenarie)

| Bildata:        |              |         |
|-----------------|--------------|---------|
| Navn / model:   |              | VW Golf |
| Anskaffelsessum | kr.          | 400.000 |
| Periode         | år.          | 1       |
| Restværdi /     | 20%          |         |
| Nedskrivning    | nedskrivning | 80%     |

Kilde: Egen tilvirkning

Såfremt ovenstående scenarie finder sted, er der tale om følgende konsekvenser og fordele for hovedaktionæren og selskabet.

| Privat bil, køb:                         |         |     |                | Privat bil, leasing:                         |        |     |                |
|------------------------------------------|---------|-----|----------------|----------------------------------------------|--------|-----|----------------|
| <b>Afskrivninger:</b>                    |         |     |                | <b>Afskrivninger:</b>                        |        |     |                |
| Anskaffelsessum                          | 400.000 |     |                | Anskaffelsessum                              | 0      |     |                |
| Scrap værdi                              | 320.000 |     |                | Scrap værdi                                  | 0      |     |                |
| Afskrivning pr. år                       |         |     | 80.000         | Afskrivning pr. år                           |        |     | 0              |
| <b>Driftsomkostninger:</b>               |         |     |                | <b>Driftsomkostninger:</b>                   |        |     |                |
| Ejer-/vægtafgift                         | 3.000   |     |                | Ejer-/vægtafgift                             | 3.000  |     |                |
| Forsikring                               | 6.000   |     |                | Forsikring                                   | 6.000  |     |                |
| Benzin                                   | 22.140  |     |                | Benzin                                       | 22.140 |     |                |
| Vedligeholdelse pr. år i alt             | 10.000  |     | 41.140         | Vedligeholdelse pr. år i alt                 | 10.000 |     | 41.140         |
| Kørselsgodtgørelse                       |         |     | -10.560        | Kørselsgodtgørelse                           |        |     | -10.560        |
| Befordringsfradrag                       | -2.156  | 36% | -776           | Befordringsfradrag                           | -2.156 | 36% | -776           |
| Renter lån (1.år)                        |         |     | 0              |                                              |        |     |                |
| Skat renter lån (1.år)                   | 0       | 42% | 0              |                                              |        |     |                |
| <b>Købt privat bil, netto pr. år</b>     |         |     | <b>109.804</b> |                                              |        |     | <b>79.804</b>  |
|                                          |         |     |                | <b>+Engangsydelse (forholdsmæssig andel)</b> |        |     | <b>40.000</b>  |
|                                          |         |     | <b>109.804</b> | <b>Leaset privat bil, netto pr. år</b>       |        |     | <b>119.804</b> |
| <b>Merudgift ved køb</b>                 |         |     | <b>-51.854</b> | <b>Merudgift ved leasing *)</b>              |        |     | <b>-21.854</b> |
| <b>Omkostninger for arbejdsgiver:</b>    |         |     |                | <b>Omkostninger for arbejdsgiver:</b>        |        |     |                |
| Samlede driftsomkostninger               | 0       |     |                | Samlede driftsomkostninger                   | 0      |     |                |
| Lønreduktion                             | 0       |     |                | Lønreduktion                                 | 0      |     |                |
| Kørselsgodtgørelse                       |         |     | -10.560        | Kørselsgodtgørelse                           |        |     | -10.560        |
| <b>Omkostning for arbejdsgiver i alt</b> |         |     | <b>-10.560</b> | <b>Omkostning for arbejdsgiver i alt</b>     |        |     | <b>-10.560</b> |
| <b>Bilomkostninger i alt</b>             |         |     | <b>120.364</b> | <b>Bilomkostninger i alt</b>                 |        |     | <b>130.364</b> |

\*) Engangsydelse leasing 1. år kr. 40000

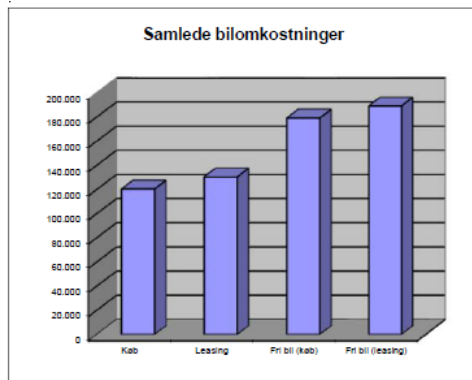
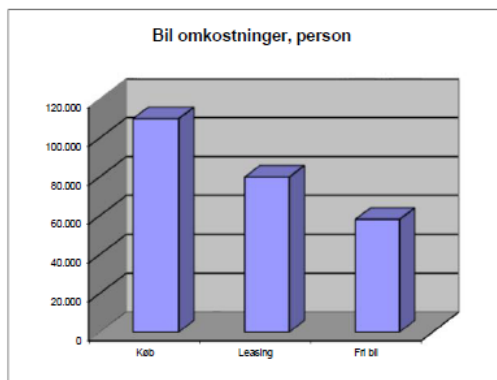
Kilde: Egen tilvirkning



| Firmabil, køb:                                     |         |         |                 | Firmabil, leasing:                              |           |         |                |
|----------------------------------------------------|---------|---------|-----------------|-------------------------------------------------|-----------|---------|----------------|
| Beskatningsgrundlag                                |         | 400.000 |                 | Beskatningsgrundlag                             |           | 400.000 |                |
| Til beskatning pr år                               | 25%/20% | 95.000  |                 | Til beskatning pr år                            | 25% / 20% | 95.000  |                |
| Skat at betale                                     | 61%     |         | 57.950          | Skat at betale                                  | 61%       |         | 57.950         |
| <b>Driftsomkostninger:</b>                         |         |         |                 | <b>Driftsomkostninger:</b>                      |           |         |                |
| Afskrivninger                                      |         | 80.000  |                 | Afskrivninger                                   |           | 0       |                |
| Driftudgifter i alt                                |         | 41.140  |                 | Driftudgifter i alt                             |           | 41.140  |                |
| Renter lån (1.år)                                  |         | 0       | 121.140         | Leasingydelse                                   |           | 50.000  | 91.140         |
| Kørselsgodtgørelse                                 |         |         | -10.560         | Kørselsgodtgørelse                              |           |         | -10.560        |
| Lønnedgang                                         |         |         | 0               | Lønnedgang                                      |           |         | 0              |
| Skattebesparelse                                   | 61%     |         | 0               | Skattebesparelse                                | 61%       |         | 0              |
| <b>Firma bil, netto pr. år</b>                     |         |         | <b>57.950</b>   | <b>Firma bil, netto pr. år</b>                  |           |         | <b>57.950</b>  |
|                                                    |         |         |                 | <b>+Engangsydelse (forholdsmæssig andel)</b>    |           |         | <b>40.000</b>  |
|                                                    |         |         | <b>57.950</b>   | <b>Leaset privat bil, netto pr. år</b>          |           |         | <b>97.950</b>  |
| <b>Besparelse ved firmabil</b>                     |         |         | <b>0</b>        | <b>Besparelse ved firmabil</b>                  |           |         | <b>0</b>       |
| <b>Omkostninger for arbejdsgiver (køb af bil):</b> |         |         |                 | <b>Omkostninger for arbejdsgiver (leasing):</b> |           |         |                |
| Samlede driftsomkostninger                         |         |         | -121.140        | Samlede driftsomkostninger                      |           |         | -91.140        |
| Lønreduktion                                       |         |         | 0               | Lønreduktion                                    |           |         | 0              |
| <b>Omkostning for arbejdsgiver i alt</b>           |         |         | <b>-121.140</b> | <b>Omkostning for arbejdsgiver i alt</b>        |           |         | <b>-91.140</b> |
| <b>Bilomkostninger i alt</b>                       |         |         | <b>179.090</b>  | <b>Bilomkostninger i alt</b>                    |           |         | <b>189.090</b> |

\*) Engangsydelse leasing 1. år kr. 40000

Version 1.1



Kilde: Egen tilvirkning

### Hovedaktionærens fordele og ulemper (2. scenarie):

Med henblik på nævnte kørselsfordeling i scenariet, kan det for hovedaktionærens side bedre betale sig at blive beskattet af fri bil. Kørslen i privat regi, overstiger den erhvervsmæssige del gevaldigt. Med udgangspunkt i privat køb og privatleasing fremgår det, at hovedaktionæren vil lide af en merudgift. Merudgiften har dog en stor afvigelse på de to metoder, som igen skyldes afskrivningen på et år ved privat køb. Skattemæssigt vil den skattefrie kørselsgodtgørelse ikke være en gevinst for hovedaktionæren, grundet undertallet af kørsel ved erhvervsregi. Ved fri bil vil hovedaktionæren kunne få dækket driften, og i takt med at bilens anvendelse primært er i privat henseende, kan beskatningen af fri bil betale sig. I

scenariet, antages det igen at hovedaktionærens årlige indkomst er tæt op af topskattegrænsen. Det betyder her, at hovedaktionæren bliver ramt af topskattegrænsen, men dog er beskatningen af fri bil en bedre løsning i takt med kørselsbehovet. Hvis der skal sættes få ord på befordringsfradraget, er denne ordning i stor undertal, da fradraget ikke er lønsomt i forhold til de øvrige ordninger som skyldes at der kun befordres for 5 km dagligt. Holdes den skattefrie kørselsgodtgørelse op i mod befordringsfradraget, er den godtgørelse langt mere lønsomt, da satsen her også er væsentlig højere.

### **Selskabets fordele og ulemper (2.scenarie):**

Selskabet vil klart nyde godt af, hvis hovedaktionæren selv anskaffede sig bilen privat. Omkostningerne for selskabet, vil nemlig kun udgør 10.560 kr. så frem dette scenarie gør sig gældende. Da hovedaktionærens private kørsel er i overvægt, betyder dette at selskabet ikke vil skulle hæfte for andet, ud over kørsels og/eller- befordringsgodtgørelserne. Da det antages at hovedaktionæren vælger at blive beskattet af fri bil, vil det jf. ovenstående klart være en fordel at selskabet leaser bilen frem for at købe. Som det fremgår vil udgiften for køb overstige med knap 30.000 kr. i forhold til hvis selskabet leaser bilen. Bilens driftsudgifter overstiger beskatningen, og da hovedaktionæren har et overvægt i den private kørsel, er det selskabet som dækker udgifterne forbundet med driften.

### **Overordnet (2.scenarie):**

Bilens anskaffelsessum er 400.000 kr. hvorfor der beskattes med 25% op til de første 300.000 kr., hvorefter der beskattes med 20% på de resterende 100.000 kr. Udgiften for hovedaktionæren vil blot være den øgede beskatning, som i modsætning til den private købs afskrivningsgrundlag er lavere.

### **3.3.3. Delkonklusion på 3.3.**

Ud fra ovenstående kan det konkluderes, at der ikke er et klart svar på, hvornår det bedst kan svare sig for hovedaktionæren, at lade sig beskattes af fri bil kontra skattefri kørselsgodtgørelse. Det samme er gældende for selskabet, hvad angår fordelene og konsekvenserne.

Overordnet set afhænger de skattemæssige konsekvenser af ordningerne, en række parametre. Disse parametre, skal tilpasses til lovgivningen og holdes op i mod en række scenarier før det kan konkluderes om hvorvidt de enkelte ordninger har en påvirkning skattemæssigt og hvordan.

Som udgangspunkt er de væsentligste parametre:

- Hvor meget er der behov for at køre henholdsvis privat- og erhvervmæssigt?
- Bilens anskaffelsessum samt type
- Omkostningerne forbundet med bilens drift

Derfor skal det afklares, hvad behovet for kørselsmønstret skal være samt bilens specifikationer og pris. Som tidligere nævnt, er det oplagt at jo mere der køres i privatregi desto mere fordelagtigt er det at lade sig beskattes af fri bil. Hovedaktionæren her, vil nemlig få dækket driftsudgifterne mv. Der skal dog holdes for øje, om hvorvidt man er tæt på topskattegrænsen, over eller langt under. Dette skyldes, at beskatningen som tidligere nævnt, bliver en del af lønindkomsten vil kunne påvirke hovedaktionærens indkomstskat. Modsættende for selskabet, vil optimering af skattebetalingen også være afgørende af nævnte parametre, og det klart at, tommelfingerreglen også er entydigt her men dog med modsat virkning.

### 3.4. Hvordan optimere man den samlede skattebetaling både personligt og selskabsmæssigt, for en hovedaktionær inden for transportmiddel?

Afsnit 3.4 skal anses som værende et opsummerende afsnit, som sammensætter de tre forgående afsnit. Med de gennemgåede kapitler og emner, kan vi nu få et svar på hvordan den samlede skattebetaling kan optimeres for både selskabet og hovedaktionæren. Spørgsmålet er under vejs i afgangsprojektet, blevet berørt flere gange.

Teorien bag ordningerne, ordningernes virkning samt alternative ordninger er blevet klarlagt, således vi nu har en forståelse for hvordan vi bedst muligt kan vejlede hovedaktionæren.

Optimering af skattebetalingen, kan ud fra forrige afsnit, 3.2, belyses at det afhænger af den pågældende situation som hovedaktionæren og selskabet står overfor. Der spiller en række nævnte parametre ind, som afgør hvorvidt den ene ordning er mere fordelagtig i forhold til den anden. Kørselsmønstret og bilens type samt anskaffelsessum/værdi, er altafgørende for, hvorledes den skattemæssige optimering kan finde sted. Scenarierne gennemgået ved forrige afsnit, kan ændres og varieres således, at den ene fordel bliver den andens ulempe. Der blev gennemgået to scenarier, som havde i første omgang en skatteoptimerende virkning for hovedaktionæren og derefter for selskabet. Sammenligningsgrundlaget blev baseret på ordningerne, med udgangspunkt i privat køb, privat leasing og erhvervskøb samt erhvervsleasing.

Vi ved fra tidligere, at der ikke er et entydigt svar på, hvorledes skattebetalingen bedst kan optimeres, da værdierne i forrige scenarie enten snakkede for eller imod parten og modparten, er der den sidste ordning som blev gennemgået i afsnit 3.2, nemlig splitleasing. Underspørgsmålet i følgende afsnit omhandler, hvorledes den **samlede** skattebetaling for både selskabet og hovedaktionæren kan optimeres. Som nævnt er splitleasing, en leasingform hvor den private kørsel og erhvervsmæssige kørsel samt alle udgifterne hertil forbundet splittes op i to dele.

### 3.4.1. Skattebetalingsoptimering / Splitleasing

Nedenstående er en konkret case i praksis illustreret, som skal forestille at være hovedaktionæren og selskabets muligheder for at opnå en skattebetalingsoptimering. Der tages udgangspunkt i en flexleasings aftale, hvor der køres 80% erhvervskørsel og 20% privatkørsel. Driftsudgifterne er tilsvarende scenarierne i afsnit 3.3.

Ud fra en case med en splitleasing eksempel, vil der klarlægges, hvordan dette er en mulighed for at optimere skattebetalingen.

Nedenstående data er splitleasingskontraktens forhold, som hovedaktionæren står overfor.

**Hovedaktionæren har en årlig indkomst på 522.000 kr. og ønsker at se sine muligheder for at optimere sin samlede skattebetaling for både selskabet og personligt.**

| Splitleasingskontakt (1)                   |          |                |
|--------------------------------------------|----------|----------------|
| <b>Afskrivninger:</b>                      |          |                |
| Anskaffelsessum                            | 300.000  |                |
| Restværdi                                  | 240.000  |                |
| Afskrivning pr. år                         |          | 60.000         |
| 1. gangsydelse til nedskrivning            |          | 60.000         |
| Md. Ydelse (forholdsmæssig afgift i år 1.) | 4000 md. | 48.000         |
| <b>Driftsomkostninger:</b>                 |          |                |
| Vægtafgift                                 | 3.000    |                |
| Forsikring                                 | 6.000    |                |
| Brændstof                                  | 22.500   |                |
| Vedligeholdelse i alt                      | 10.000   | 41.500         |
| <b>Udgifter i alt (Årligt)</b>             |          | <b>149.500</b> |

Kilde: Egen tilvirkning

| Splitleasingskontakt (Privatandel 20%) (2) |             |               |
|--------------------------------------------|-------------|---------------|
| Restværdi                                  | 48.000      |               |
| 1. gangsydelse til nedskrivning            | 12.000      |               |
| Md. Ydelse (forholdsmæssig afgift i år 1.) | 800 kr. md. | 9.600         |
| <b>Driftsomkostninger:</b>                 |             |               |
| Driftsudgifter i alt                       | 41.500      | 8.300         |
| <b>Udgifter i alt (Årligt)</b>             |             | <b>29.900</b> |

| Splitleasingskontakt (Erhvervsandel 80%) (3) |             |                |
|----------------------------------------------|-------------|----------------|
| Restværdi                                    | 192.000     |                |
| 1. gangsydelse til nedskrivning              | 48.000      |                |
| Md. Ydelse (forholdsmæssig afgift i år 1.)   | 3200 kr. md | 38.400         |
| <b>Driftsomkostninger:</b>                   |             |                |
| Driftsudgifter i alt                         | 41.500      | 33.200         |
| <b>Udgifter i alt (Årligt)</b>               |             | <b>119.600</b> |

Med udgangspunkt i vores viden jf. gennemgåede, vil ovenstående scenarie nu blive behandlet.

I kolonne "1" ses kontaktforslaget som helhed, hvor den på baggrund af splitleasing ordningen bliver fordelt, således at hovedaktionæren afholder 20% af udgifterne som ses i kolonne "2" og selskabet de resterende 20% som fremgår af kolonne "3".

#### **Hovedaktionærens skattebetalingsoptimering:**

Jf. scenariet, har hovedaktionæren en indkomst som op til topskattegrænsen på de 544.800 (2021)<sup>84</sup>. Det betyder at hvis hovedaktionæren ønsker at optimerer sin skattebetaling, er det som udgangspunkt ikke fri bil ordningen der skal til vælges men splitleasing i stedet som et oplagt alternativ.

Grunden til at splitleasing her, vil drage fordele hos hovedaktionæren er, at splitleasing ikke beskatter den private anvendelse af bilen. Uagtet om %-fordelingen til vælges som 50/50 eller anderledes, er der ingen beskatning som i dette tilfælde, vil medføre i at hovedaktionæren bliver ramt af topskatten. Da den private andel ikke er erhvervsmæssigt, kan udgifterne forbundet hertil ikke fradrages. Likviditetsmæssigt er hovedaktionæren kun forpligtet at stå for de afholdte kontra faktiske udgifter.

#### **Selskabets skattebetalingsoptimering:**

For selskabet, afholdes udgifterne for den erhvervsmæssige anvendelse. Den erhvervsmæssige skal som tidligere benævnt, overstige den private andel, før splitordningen kan være fordelagtig. I følgende scenarie, dækker selskabet 80% af udgifter, hvor der ikke er en skattemæssig beskatning eller lignende for selskabets side, men derimod kan der fradrages 25% af alle udgifterne i købsmoms, ud over forsikring.

#### **Samlet skattebetalingsoptimering:**

Samlet set, optimeres betalingen ved at hovedaktionæren dækker sin private andel og selskabet den erhvervsmæssige andel. Selskabet slipper for at godtgøre for skattefri kørselsgodtgørelse, eller afholde alle udgifterne som er forbundet med fri bil. Hovedaktionæren dækker sin procentdel samt slipper for at blive ramt af topskattegrænsen.

#### **3.4.2. Delkonklusion på 4.1.**

Ud fra ovenstående kan det konkluderes at, splitleasing er en oplagt løsning til at optimerer den samlede skattebetaling for både hovedaktionæren og selskabet. Det skal dog nævnes, at det overordnet set er møntet på kørselsbehovet og de øvrige parametre som også spillede ind på de andre ordninger. Fordelen ved splitleasingen er, at selskabet afholder sine udgifter og kan fradrage for købsmoms og

---

<sup>84</sup>SKM Satser 2021 - <https://www.skm.dk/skattetal/satser/tidsserier/centrale-skattesatser-i-skattelovgivning-2018-2021/>

hovedaktionæren kan undgå at blive beskattet. Så frem hovedaktionæren har en indkomst tæt op af topskattegrænsen, er dette en optimal løsning.

## 4. Konklusion

På baggrund af afgangsprojektet kan det konkluderes, at når det kommer til, hvordan en hovedaktionær som er ansat i et dansk selskab, kan optimere sin skattebetaling personligt og erhvervsmæssigt ved anvendelse af transportmidler, er der ikke noget simpelt svar. Der er mange parametre som spiller ind, og de afhænger af, hvordan hovedaktionæren står i en aktuelle situation.

Det første hovedaktionæren skal have afstemt er transportbehovet, hvorefter der skal ses på, hvad selskabet kan tilbyde. Om det er fri bil, skattefri kørselsgodtgørelse, befodringsfradraget eller alternative ordninger, der er den rette og bedste skattebetalings optimering, afhænger i første omgang af behovet for kørsel i henholdsvis privat og erhvervshenseende. Ud fra kørselsbehovet kan hovedaktionæren udelukke nogle af ordningerne fra start, da ordningerne spiller en afgørende rolle for skatteoptimeringen så frem der køres mest privat eller mest erhverv.

Overvejelserne der skal gøres op inden hovedaktionæren træffer en beslutning i forhold til problemformuleringen er, hvis der takkes ja til at benytte sig af selskabets bil, skal beskatningen ske efter reglerne i LL §16 stk. 4. Her spiller bilens type og værdi en afgørende rolle for beskatningsgrundlaget, som derved påvirker hovedaktionærens personlige beskatning alt efter den estimerede kørselsbehov. Herudover har omkostningerne til driftsudgifterne ligeledes en betydning for konstellationen om, hvorvidt der kan bespares for hovedaktionæren.

Hvis hovedaktionæren ønsker at anvende sin egen bil, er det igen afhængigt af kørselsmønstret. Befodringsfradragets satsen er væsentlig lavere end satsen for skattefri kørselsgodtgørelse, hvorfor der typisk i den situation hovedaktionæren står overfor, oftest bedst kan betale sig at anvende den skattefrie godtgørelsesordning. Selvfølgelig er det møntet på, om der er kørsel i erhvervshenseende, da ordningens fravalg af beskatning og den skattefrie godtgørelse, typisk overstiger befodringsfradraget, da satserne afviges væsentligt fra hinanden.

Det kan også være relevant for optimeringen af skattebetalingen ved at vælge deleleasing. Ved denne konstellation splittes udgifterne mellem selskabet og hovedaktionæren, og afregner særskilt med leasingselskabet. Det skyldes, at der netop er indgået separate og uafhængige kontrakter. Her kan hovedaktionæren undgå at blive beskattet af sin private andels anvendelse, i takt med, at det ikke er selskabet, der stiller en bil til rådighed, men i stedet er det leasingselskabet. Selskabet har derfor ikke

bundet penge i bilens anskaffelsessum, og afregner ligeledes kun for kørslen i erhvervshenseende, hvor driftsudgifterne samtidig kan fradrages i moms. Dog skal der leves op til de strikse krav som skattestyrelsen stiller, før ordningen kan accepteres, da der både skal administreres for to kontrakter samtidigt med at føre en grundig kørebog.

På baggrund af afgangsprøjet, kan der derfor konkluderes, at hovedaktionæren bør gøre sig nogen overvejelser, som skal tages i betragtning før den optimale skattebetaling ud ved anvendelse af transportmidler ud fra ordningerne samt alternativer kan belyses. Hovedaktionæren skal ud fra kørselsmønstret og tilknytning til selskabet overveje, om det bedre kan betale sig at have bilen privat, eller om selskabets skal anvendes. Derfor kan der gøres brug af mange løsninger på kørsels- og transportområdet, som ud fra en grundig vurdering kan optimere den skattemæssige baggrund.

## 5. Litteraturliste

**Alt litteratur er blevet anvendt og behandlet i perioden 02.01.2021 → 09.05.2021**

### 5.1. Bøger

- Andersen, Ib (2019). *Den skinbarlige virkelighed – Videns produktion i samfundsvidenskaberne*
- Michelsen, Aage (2019). m.fl.: *Lærebog om indkomstskat* (18. udg.) Djøf Forlag.

### 5.2. Artikler

- AL Finans. (2021). *Splitleasing*. <https://alfinans.dk/erhverv/erhvervsleasing/splitleasing>
- Asmussen, Mette. (2020). *Kørselsgodtgørelse*. <https://www.advodan.dk/da/privat/mit-liv/personligt/skatteradgivning/kørselsgodtgørelse/> -
- BDO. (2020). *I 2021 stiger topskattegrænsen til 544.800 kr.* <https://www.bdo.dk/da-dk/depechen-artikler-2020/i-2021-stiger-topskattegrænsen-til-544-800-kr>
- Bilforum. (2019). *Splitleasing*. <https://www.bilforum.as/leasing/splitleasing/>
- Blog. (2019). *Hvad er flexleasing*. <https://hvadflexleasing.dk/>
- Danleasing. (2020). *Erhvervsleasing*. <https://danleasing.dk/om-leasing/erhvervsleasing/>
- Danleasing. (2020). *Privat flexleasing*. <https://danleasing.dk/om-leasing/privat-flexleasing/>
- Danleasing. (2020). *Om leasing*. <https://danleasing.dk/om-leasing/>
- Danleasing. (2020). *Splitleasing*. <https://danleasing.dk/om-leasing/splitleasing/>
- Danmarks statistik. (2021). *Penge og kapitalmarked*. <https://www.dst.dk/da/Statistik/emner/penge-og-kapitalmarked/andre-finansielle-formidlere/finansieringsselskaber-deleleasing>
- DMF. (2020). *Beskatning af fri bil*. <https://danskmotorfinans.dk/erhverv/beskatning-af-fri-bil/>
- FDM. (2020). *12 nye bilafgifter*. <https://fdm.dk/nyheder/bilist/2020-12-nye-bilafgifter-se-hvordan-de-regnes-ud>
- Flensborg, Asta. (2020). *Beskatning af fri bil*. <https://www.ageras.dk/blog/beskatning-af-fri-bil>
- Fleetcomplete. (2018.) *Leasing*. <https://fleetcomplete.dk/leasing/> -
- Firstlease. (2020). *Beskatning af leasingbiler ved erhvervsleasing*. <https://firstlease.dk/nyheder/beskatning-af-leasingbiler-ved-erhvervsleasing/>
- Finansministeriet. (2020, Maj). *Styrket og forenklet erhvervsfremmeindsats*. <https://fm.dk/nyheder/nyhedsarkiv/2020/maj/styrket-og-forenklet-erhvervsfremmeindsats/>
- Hedevang, Kurt. (2015). *Splitleasing kan blive dyrt*. <https://finans.dk/live/okonomi/ECE7095165/revisor-splitleasing-kan-blive-dyrt1/?ctxref=ext>



- Jacobsen, Lars. (2021, februar.) *Skattefrie kørepenge*. <https://www.bdo.dk/da-dk/faglig-info/skat-og-moms/skattefrie-koerepenge>
- LHN. (2020). *Hovedaktionær – Fri bil eller splitleasing*. <https://www.lhn.dk/nyheder/hovedaktionar-fri-bil-eller-splitleasing/>
- Middelhede, Kim. (2017). *Leasing for nybegyndere*. <https://biltesteren.dk/leasing-for-nybegyndere/>
- Nellemann Gruppen. (2020). *Hvad betyder restværdi*. <https://nellemannleasing.dk/hvad-betyder-restvaerdi/> -
- Nellemann Gruppen. (2020). *Splitleasing*. <https://nellemannleasing.dk/splitleasing/>
- Nordania Bank. (2020). *Finanslov 2020 firmabiler*. <https://nordania.dk/erhverv/nyheder/2019/finanslov-2020-firmabiler>
- Nordic Leasing. (2021). *Operationel eller finansiel leasing*. <https://nordicleasing.dk/guide/operationel-eller-finansiel-leasing>
- Olesen, Jesper. (2019). *Skat på leasing af firmabiler bliver strammet*. <https://finans.dk/politik/ECE11796262/skat-paa-leasing-af-firmabiler-bliver-strammet/?ctxref=ext> -
- PWC. (2021). *Kørselsfradrag – hvad er det og hvornår kan man få det?*. <https://www.pwc.dk/da/services/sme/artikler/koerselsfradrag.html>
- Santander Bank. (2020). *Biler fra Tyskland sådan gør du*. <https://santanderconsumer.dk/magasinet/bil-og-mc/vil-du-importere-bil-fra-tyskland-saadan-goer-du/>
- Skattestyrelsen. (2020). *Kørselsfradraget og befordringsgodtgørelsen falder i 2020*. [www.skat.dk/Koerselsfradraget-og-befordringsgodtgorelsen-falder-i-2020](http://www.skat.dk/Koerselsfradraget-og-befordringsgodtgorelsen-falder-i-2020)
- TAX.dk, (2019). *Kørselsgodtgørelse*. <https://tax.dk/skat/koerselsgodtgoerelse.htm>
- TVC ADVOKATER. (2021) *Beskatning af firmabil*. <https://tvc.dk/specialer/skatte-og-afgifter/beskatning-af-firmabil/>

### 5.3. Publikationer

- BDO Danmark (2020). *Skat, moms og personalegoder 2021*
- BDO Danmark (2021). *Skattefrie kørepenge*
- Buusjensen (2021), *Personalegoder 2021*
- Dansk Revision (2020). *Undgå beskatning af fri bil*
- Finans og Leasing (2011). *Leasing*
- Finansloven (2021). *Finansloven*
- PWC Danmark (2019). *Firmabiler*

- Skatteministeriet (2002). ”sorte pletter” på skatte- og afgiftsområdet

#### 5.4. Lovgivning

- Aktieavancebeskatningsloven (ABL)
- Finansloven (FL)
- Ligningsloven (LL)
- Personskatteloven (PSL)
- Selskabsskatteloven (SEL)
- Statsskatteloven (SL)

#### 5.5. Ministerier

- Erhvervsministeriet
- Finansministeriet
- Skatteministeriet

#### 5.6. Den Juridiske Vejledning

- Den Juridiske Vejledning 2021-1. C.A.4.3.3.3.1 *Den erhvervsmæssige befordring, generelle regler.*
- Den Juridiske Vejledning 2021-1. C.A.4.3.3.3.2 *Godtgørelse for erhvervsmæssig befordring.*
- Den Juridiske Vejledning 2021-1. C.A.5.1.1 *Regler for personalegoder.*
- Den Juridiske Vejledning 2021-1. C.A.5.14.1.1 *Regel.*
- Den Juridiske Vejledning 2021-1. C.A.5.14.1.2 *Personer omfattet af reglen.*
- Den Juridiske Vejledning 2021-1. C.A.5.14.1.5 *Privat kørsel.*
- Den Juridiske Vejledning 2021-1. C.A.5.14.1.10 *Særlige bilordninger.*
- Den Juridiske Vejledning 2021-1. C.A.5.14.1.11 *Vurdering af hvornår en bil er til rådighed for privat kørsel.*
- Den Juridiske Vejledning 2021-1. C.A.5.14.4.4 *Frikort til offentlige transportmidler til transport mellem hjem og arbejdsplads.*
- Den Juridiske Vejledning 2021-1. C.A.5.13.2.2 *Særligt om hovedaktionær mv.*
- Den Juridiske Vejledning 2021-1. C.D.1.1 *Fuld skattepligtige selskaber*
- Den Juridiske Vejledning 2021-1. I.A.1.7.7 *Leasingkøretøj*

#### 5.7. Domme, afgørelser mv.

- LSR1997.611-1826-784
- SKM2008.354.SKAT
- SKM2008.371.SKAT

- SKM2019.5.BR
- SKM2019.337.BR
- SKM2005.438.LSR
- SKM2005.307.VLR
- TFS 1999, 952

## 6. Bilag

### Bilag 1.

| Beregning af leasingydelser       |  |        |  |         |
|-----------------------------------|--|--------|--|---------|
| Løbetid i år                      |  |        |  | 1       |
| Beskatningsgrundlag               |  |        |  | 300.000 |
| Restværdi                         |  | 80,0%  |  | 240.000 |
| Afskrivning i leasingperioden     |  |        |  | 60.000  |
| 1. ydelse                         |  |        |  | 30.000  |
|                                   |  |        |  |         |
| Rente                             |  |        |  | 0,0%    |
| Ydelse pr. år (excl./incl. moms)  |  | 30.000 |  | 37.500  |
| Ydelse pr. md. (excl./incl. moms) |  | 2.500  |  | 3.125   |

### Bilag 2.

| Afvikling af lån:            |          |         |         |          |
|------------------------------|----------|---------|---------|----------|
| Primo                        | Rente    | Ydelse  | Afdrag  | Ultimo   |
| -300.000                     | 0        | 300.000 | 300.000 | 0        |
| Afvikling af leasingkontrakt |          |         |         |          |
| År                           | Primo    | Rente   | Ydelse  | Ultimo   |
| 1                            | -270.000 | 0       | 30.000  | -240.000 |

## Bilag 3.

**LEASINGFORSLAG (PRIVAT)**

|                       |     |            |           |                                |            |                  |
|-----------------------|-----|------------|-----------|--------------------------------|------------|------------------|
| Leasingafgift*        | kr. | 4.480,37   | pr. måned | Ekstraordinær 1. leasingafgift | kr.        | 68.734,98        |
|                       |     |            |           | <b>Total</b>                   | <b>kr.</b> | <b>68.734,98</b> |
| Leasingperiode        |     | 12         | måneder   |                                |            |                  |
| Kilometer i perioden  |     | 25.000     | km        |                                |            |                  |
| Km-stand v/opstart    |     | 32.000     | km        | I alt at betale over perioden  | kr.        | 122.499,46       |
| Overkørte km          | kr. | 1,00       |           |                                |            |                  |
| Underkørte km         | kr. | 0,50       |           |                                |            |                  |
| Leasingafgift er      |     | Fast       |           |                                |            |                  |
| Leasingafgift betales |     | Forud      |           |                                |            |                  |
| Første leasingafgift  |     | 01-06-2021 |           |                                |            |                  |
| Sidste leasingafgift  |     | 01-05-2022 |           |                                |            |                  |

\*Den månedlige leasingafgift indeholder kontogebyr.

Ved leasingperiodens udløb den 31-05-2022:  
Kontakt AL Finans A/S

**Bemærkninger:**

- Alle beløb er inkl. moms
- Sammen med første ydelse betales panthaverdeklaration kr. 1.562,50 inkl. moms, medmindre omkostninger er medfinansieret
- Sammen med første ydelse betales forholdsmeæssig leasingafgift fra leveringsdato og frem til første forfald

Ovennævnte er et leasingforslag. Endeligt tilbud er betinget af AL Finans A/S's godkendelse.

Leasingforslaget indhold accepteres herved. Leasingforslaget er udarbejdet af forhandler og er uden ansvar for AL Finans i enhver henseende.

## Bilag 4.

**LEASINGFORSLAG (ERHVERV)****Finansieringsdetaljer**

|                               |     | <u>Beløb pr. måned</u> |  | <u>Ved levering betales kontant til forhandler:</u> |            |                   |
|-------------------------------|-----|------------------------|--|-----------------------------------------------------|------------|-------------------|
| Leasingafgift                 | kr. | 4.333,28               |  | Ekstraordinær 1. leasingafgift                      |            | 90.000,00         |
| Forsikring*                   | kr. | 1.033,00               |  | Moms i alt                                          | kr.        | 22.500,00         |
| Grøn Ejerafgift*              | kr. | 745,00                 |  | <b>Total inkl. moms</b>                             | <b>kr.</b> | <b>112.500,00</b> |
| Vejhjælp*                     | kr. | 55,00                  |  |                                                     |            |                   |
| Ydelse i alt excl. moms       | kr. | 6.166,28               |  |                                                     |            |                   |
| Moms                          | kr. | 1.083,32               |  |                                                     |            |                   |
| Ydelse i alt inkl. moms       | kr. | 7.249,60               |  |                                                     |            |                   |
| Momsfradrag                   | kr. | 1.083,32               |  |                                                     |            |                   |
| Nettoydelse efter momsfradrag | kr. | 6.166,28               |  |                                                     |            |                   |

|                       |     |            |                     |
|-----------------------|-----|------------|---------------------|
| Leasingperiode        |     | 12         | måneder             |
| Km-stand v/opstart    |     | 122.000    | km                  |
| Kilometer i perioden  |     | 15.000     | km                  |
| Overkørte km          | kr. | 0,80       | ekskl. evt. service |
| Underkørte km         | kr. | 0,00       |                     |
| Leasingafgift er      |     | Variabel   |                     |
| Leasingafgift betales |     | Forud      |                     |
| Første leasingafgift  |     | 01-04-2021 |                     |
| Sidste leasingafgift  |     | 01-03-2022 |                     |

|                                                        |     |                     |
|--------------------------------------------------------|-----|---------------------|
| Vejl. momsfradrag pr. måned                            | kr. | 1.083,32            |
| Efter 36 måneder                                       | kr. | 1.083,32            |
| <b>Beskatningsgrundlag (uden ansvar for AL Finans)</b> | kr. | <b>1.001.756,00</b> |

Ved leasingperiodens udløb den 31-03-2022:

Kontakt AL Finans A/S.

**Bemærkninger:**

- Alle beløb er ekskl. moms
- Beløb med\* markering er momsfrie
- Beskatningsgrundlaget er oplyst af forhandleren, og er uden ansvar for AL Finans A/S. De skattemæssige konsekvenser, der i øvrigt måtte være for de, der benytter sig af oplysningen om beskatningsgrundlaget, kan ikke tilregnes AL Finans.**
- Omkostninger for panthaverdeklaration er medfinansieret.
- Sammen med første ydelse betales forholdsmeæssig leasingafgift fra leveringsdato og frem til første forfald
- Periode for vejledende momsfradrag pr. måned regnes fra bilens første indregistreringsdato 03-04-2017 og de følgende 36 måneder.
- Delafgift opkræves fra levering til 1. forfald.
- Kontogebyr kr. 50,00 inkl. i leasingafgift.