

WYDATKI NA SAMOCHODY OSOBOWE

objaśnienia podatkowe Ministerstwa Finansów

Uwaga od redakcji	str.	3
I. WYKORZYSTYWANIE SAMOCHODU OSOBOWEGO W PROWADZONEJ DZIAŁALNOŚCI – ZMIANY W PODATKACH DOCHODOWYCH OD 2019 R.	str.	3
1. Zagadnienia intertemporalne (przepisy przejściowe)	str.	4
1.1. Obowiązki nowe regulacji	str.	4
1.2. Poszczególne regulacje przejściowe	str.	5
1.2.1. Umowy leasingu, najmu, dzierżawy, itp. samochodu osobowego zawarte przed dniem 1 stycznia 2019 r.	str.	5
1.2.2. Zbycie samochodu osobowego wprowadzonego do ewidencji środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych przed dniem 1 stycznia 2019 r.	str.	9
1.2.3. Podatnicy, których rok podatkowy jest inny niż kalendarzowy	str.	10
1.3. Data stosowania preferencji w odniesieniu do samochodów elektrycznych	str.	11
1.4. Pozostałe zagadnienia intertemporalne	str.	12
1.4.1. Stosowanie podwyższonego limitu odpisów z tytułu zużycia samochodu osobowego	str.	12
1.4.2. Stosowanie podwyższonego limitu (150.000 zł) odnoszącego się do kosztów ubezpieczenia samochodu osobowego	str.	13
1.4.3. Stosowanie przepisów ograniczających koszty używania samochodu osobowego wykorzystywanego do celów mieszanych	str.	13
2. Rozliczanie wydatków na nabycie samochodu osobowego przez podatnika	str.	14
2.1. Podwyższenie kwot limitów odpisów amortyzacyjnych z tytułu zużycia samochodu osobowego zaliczanych do kosztów uzyskania przychodów	str.	14
2.2. Wyłączenie limitu dla podatników, których przedmiotem działalności jest oddawanie samochodów osobowych w odpłatne używanie	str.	15

2.3. Sprzedaż (odpłatne zbycie) samochodu osobowego	str. 16
2.4. Składki na ubezpieczenie samochodu osobowego	str. 19
3. Rozliczanie opłat leasingowych, czynszu najmu, dzierżawy i innych umów o podobnym charakterze	str. 20
3.1. Zakres i sposób limitowania opłat z tytułu ww. umów	str. 21
3.1.1. Proporcja – zasady ogólne	str. 21
3.1.2. Opłaty z tytułu składek na ubezpieczenie samochodu	str. 22
3.1.3. Umowa leasingu – wyłączenie z limitowania części opłat przekraczających spłatę wartości samochodu osobowego	str. 22
3.2. Wartość samochodu będącego przedmiotem umowy leasingu, najmu, dzierżawy lub innej umowy o podobnym charakterze	str. 22
3.2.1. Umowy leasingu oraz umowy najmu, dzierżawy lub inne umowy o podobnym charakterze zawarte na okres równy lub dłuższy niż 6 miesięcy	str. 22
3.2.2. Umowy najmu, dzierżawy lub inne umowy o podobnym charakterze zawarte na okres krótszy niż 6 miesięcy	str. 24
4. Wykorzystywanie samochodu osobowego dla celów mieszanych albo wyłącznie dla celów prowadzonej działalności	str. 25
4.1. Wykorzystywanie samochodu osobowego do celów mieszanych – informacje wstępne	str. 26
4.1.1. Wykorzystywanie samochodów osobowych będących własnością zleceniobiorcy, członka zarządu itp., dla celów działalności podatnika CIT	str. 26
4.1.2. Korekta podatku VAT a wykorzystywanie samochodu osobowego dla celów mieszanych	str. 27
4.2. Wykorzystywanie samochodu osobowego wyłącznie dla celów prowadzonej działalności gospodarczej	str. 27
4.3. Rodzaje wydatków objętych limitowaniem w związku z wykorzystywaniem samochodu osobowego do celów mieszanych	str. 28
4.4. Koszty uzyskania przychodów z tytułu używania samochodu osobowego stanowiącego prywatną własność podatnika	str. 30
II. NAJCIEKAWSZE WYJAŚNIENIA MF DOTYCZĄCE SAMOCHODÓW OSOBOWYCH.....	str. 31
1. Ujęcie w PKPiR wydatków z tytułu używania prywatnego samochodu dla celów działalności gospodarczej	str. 31
2. Amortyzacja samochodu nabytego na współwłasność a limit 150.000 zł	str. 32
3. Ujmowanie w kosztach podatkowych wydatków na prywatne samochody wspólników	str. 33
4. Czy wydatki na przerejestrowanie samochodu należy rozliczać w ramach limitu 75%?	str. 34
5. Odszkodowanie od ubezpieczyciela a koszty uzyskania przychodów	str. 35

Publikacja w części I zawiera objaśnienia podatkowe Ministerstwa Finansów z dnia 9 kwietnia 2020 r., znajdujące się na stronie internetowej www.podatki.gov.pl. Na potrzeby niniejszego dodatku treść objaśnień została dostosowana i uzupełniona o wyjaśnienia Ministerstwa Finansów, będące odpowiedziami na pytania naszego Wydawnictwa.

I. WYKORZYSTYWANIE SAMOCHODU OSOBOWEGO W PROWADZONEJ DZIAŁALNOŚCI – ZMIANY W PODATKACH DOCHODOWYCH OD 2019 R.

Czego dotyczą objaśnienia podatkowe?

Niniejsze objaśnienia podatkowe (dalej: **objaśnienia**) dotyczą stosowania przez podatników podatków dochodowych przepisów odnoszących się do samochodów osobowych, w brzmieniu nadanym ustawą z dnia 23 października 2018 r. o zmianie ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych, ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych oraz niektórych innych ustaw (dalej: **ustawa nowelizująca**).

Których przepisów podatkowych dotyczą objaśnienia oraz jaki jest cel ich wydania?

Ustawa nowelizująca wprowadziła do ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (dalej: **ustawa o PIT**) i ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (dalej: **ustawa o CIT**) szereg przepisów modyfikujących zasady podatkowego rozliczania kosztów dotyczących nabycia, korzystania, eksploatacji oraz zbycia samochodów osobowych wykorzystywanych w prowadzonej przez podatników działalności.

Wprowadzone zmiany odnoszące się do samochodów osobowych polegają w szczególności na:

- podwyższeniu do 150.000 zł kwoty limitu wartości samochodu osobowego, do którego możliwe jest pełne odliczanie odpisów amortyzacyjnych z tytułu zużycia samochodu osobowego, a w przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym do kwoty 225.000 zł,
- podwyższeniu do 150.000 zł kwoty odnoszącej się do wartości samochodu przyjętej dla celów obliczenia składki z tytułu ubezpieczenia samochodu osobowego, jaka może być zaliczona do kosztów uzyskania przychodów,
- określeniu do 150.000 zł (w przypadku samochodów elektrycznych do 225.000 zł) kwoty limitu opłat zaliczanych do kosztów podatkowych wynikających z umowy leasingu, umowy najmu, dzierżawy lub innej umowy o podobnym charakterze,
- określeniu zasad rozliczania kosztów używania samochodów osobowych wykorzystywanych zarówno dla celów działalności gospodarczej, jak i dla innych celów (niezwiązanych z prowadzoną działalnością), czyli do tzw. „użytku mieszanego”,
- określeniu zasad związanych ze sprzedażą samochodu osobowego, w tym dotyczących ustalania wysokości kosztów uzyskania przychodów przy sprzedaży samochodu osobowego będącego środkiem trwałym.

Objaśnienia odnoszą się do następujących przepisów:

- w zakresie ustawy o PIT: art. 23 ust. 1 pkt 4, 46, 46a, 47 i 47a, ust. 3b, ust. 5 i ust. 5a–5h oraz art. 24 ust. 2a i 2b,
- w zakresie ustawy o CIT: art. 16 ust. 1 pkt 4, 49, 49a i 51, ust. 3b, ust. 5 i ust. 5a–5j,
- w zakresie ustawy nowelizującej: art. 8, art. 9, art. 13, art. 15 i art. 16.

Celem wprowadzonych zmian było przede wszystkim ujednolicenie sposobu rozliczania kosztów związanych z korzystaniem z samochodu osobowego, niezależnie od tytułu praw-

nego, na podstawie którego to korzystanie ma miejsce (umowa sprzedaży, leasingu, najmu, itp.). Kolejnym celem omawianych zmian było dostosowanie przepisów podatkowych do rzeczywistości gospodarczej poprzez podwyższenie dotychczasowych limitów odnoszących się do wartości nabytego samochodu osobowego zaliczanej do kosztów podatkowych (poprzez odpisy amortyzacyjne).

Istotnym elementem nowelizacji było również uwzględnienie polityki rządu w zakresie wspierania innowacji i ekologii, czego wyrazem jest wprowadzenie korzystniejszych rozwiązań podatkowych odnoszących się do samochodów elektrycznych. W obecnych realiach rozwoju technologii te korzystniejsze rozwiązania są jednakże wyrazem uwzględnienia dodatkowego kosztu wynikającego z wyboru przez podatnika rozwiązań prośrodowiskowych i prorozwojowych. Z tego względu należy je rozpatrywać przede wszystkim w kontekście działań wyrównujących te nierówności.

Celem objaśnień jest przedstawienie sposobu postępowania dla prawidłowego wypełnienia obowiązków podatkowych wynikających z wprowadzonych zmian. Zmienione przepisy wpływają na dotychczasową praktykę dokonywania rozliczeń podatkowych odnoszących się do samochodów osobowych, dlatego ważne jest pisemne przedstawienie kierunku interpretacji tych przepisów przez Ministra Finansów.

Jaka jest podstawa i moc prawna wydania objaśnień?

Objaśnienia stanowią ogólne wyjaśnienia przepisów prawa podatkowego i wydawane są na podstawie art. 14a § 1 pkt 2 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (dalej: **Ordynacja podatkowa**). Zgodnie z art. 14n § 4 pkt 1 Ordynacji podatkowej, zastosowanie się przez podatnika w danym okresie rozliczeniowym do objaśnień podatkowych powoduje **objęcie go ochroną przewidzianą w art. 14k-14m tej ustawy**. Zastosowanie się do niniejszych objaśnień powodować więc będzie objęcie zainteresowanego ochroną przewidzianą w przepisach podatkowych.

1. Zagadnienia intertemporalne (przepisy przejściowe)

1.1. Obowiązywanie nowych regulacji

Przepisy ustawy nowelizującej weszły w życie z dniem 1 stycznia 2019 r. (art. 17 ustawy nowelizującej). Wyjątki określone w tym przepisie nie dotyczą regulacji odnoszących się do samochodów osobowych.

Zgodnie z art. 16 ustawy nowelizującej, przepisy ustaw zmienianych w jej art. 1–3 (tj. m.in. ustawy o PIT oraz ustawy o CIT), w brzmieniu nadanym tą ustawą, stosuje się do dochodów (przychodów) uzyskanych od dnia 1 stycznia 2019 r. (...) Ustawodawca potwierdził tym samym jednoznacznie, że – co do zasady – **nowe przepisy dotyczące samochodów osobowych należy stosować również do stosunków prawnych powstałych (rozpoczętych) przed dniem 1 stycznia 2019 r., o ile ich skutki podatkowe realizują się od tego dnia**.

Istotnym w tym zakresie jest zatem moment powstania zdarzenia, z którym przepisy podatkowe (ustawa o PIT lub ustawa o CIT) wiążą określony skutek mający znaczenie prawne. W przypadku regulacji dotyczącej samochodów osobowych będzie to najczęściej moment poniesienia kosztu uzyskania przychodu, czyli kategorii wpływającej na dochód podatkowy. Przykłady zastosowania zasady bezpośredniego stosowania ustawy nowej dla poszczególnych stanów faktycznych omówione zostaną w dalszej części niniejszej sekcji.

Wyjątki od ww. zasady zawarte są w art. 8, art. 9 i art. 13 ustawy nowelizującej. Przepisy te regulują kwestie stosowania przepisów ustawy właściwej dla określenia skutków podatkowych dotyczących:

- zdarzeń wynikających z umów leasingu, najmu, dzierżawy oraz innych umów o podobnym charakterze dotyczących samochodu osobowego, zawartych przed dniem 1 stycznia 2019 r.,
- stosowania art. 24 ust. 2a ustawy o PIT oraz art. 16 ust. 5i ustawy o CIT, tj. przepisów dotyczących odpłatnego zbycia samochodu,
- podatników podatku CIT, których rok podatkowy jest inny niż kalendarzowy i rozpoczął się przed dniem 1 stycznia 2019 r., a zakończy się po dniu 31 grudnia 2018 r.

1.2. Poszczególne regulacje przejściowe

1.2.1. Umowy leasingu, najmu, dzierżawy, itp. samochodu osobowego zawarte przed dniem 1 stycznia 2019 r.

Treść omawianego przepisu:

Art. 8. 1. Do umów leasingu, najmu, dzierżawy oraz innych umów o podobnym charakterze dotyczących samochodu osobowego zawartych przed dniem 1 stycznia 2019 r. stosuje się przepisy ustaw zmienianych w art. 1 i art. 2, w brzmieniu dotychczasowym.

2. Do umów, o których mowa w ust. 1, zmienionych lub odnowionych po dniu 31 grudnia 2018 r. stosuje się przepisy ustaw zmienianych w art. 1 i art. 2, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Jak wskazano, jeden z wyjątków od zasady bezpośredniego stosowania ustawy nowej określony jest w art. 8 ustawy nowelizującej. Odnosi się on do umów leasingu, najmu, dzierżawy lub innych umów o podobnym charakterze dotyczących samochodu osobowego **zawartych przed dniem 1 stycznia 2019 r.** Omawiany przepis przejściowy (art. 8 ust. 1 ustawy nowelizującej) nakazuje stosowanie do takich umów **dotychczasowych** przepisów ustawy o PIT oraz ustawy o CIT, tj. przepisów obowiązujących na dzień 31 grudnia 2018 r. Oczwistym celem tej regulacji jest uniknięcie zarzutu pogorszenia sytuacji podatników wskutek wejścia w życie zmian wprowadzonych ustawą nowelizującą, a przez to naruszenia ich interesów w toku.

Odstępstwo od możliwości stosowania do ww. umów przepisów obowiązujących przed dniem 1 stycznia 2019 r. zawarte jest w ust. 2 art. 8 ustawy nowelizującej. Zgodnie z nim, nowe przepisy znajdą jednak zastosowanie do umów leasingu, najmu, dzierżawy lub innych umów o podobnym charakterze dotyczących samochodu osobowego zawartych przed dniem 1 stycznia 2019 r., jeżeli umowy takie zostały po dniu 31 grudnia 2018 r. zmienione lub odnowione. Regulacja ta ma przeciwdziałać sytuacji niezasadnego stosowania korzystniejszych rozwiązań przewidzianych w dotychczasowych przepisach.

W przypadku dokonania zmiany lub odnowienia zawartej przed dniem 1 stycznia 2019 r. umowy leasingu, najmu, dzierżawy, itp., zaprzestanie stosowania dotychczasowych przepisów będzie miało miejsce od momentu wystąpienia tej okoliczności (zmiany lub odnowienia umowy). Tym samym jest to moment, w którym zachodzi konieczność rozpoczęcia stosowania do tych umów nowych przepisów obowiązujących od dnia 1 stycznia 2019 r.

Zakres zastosowania art. 8 ust. 1 ustawy nowelizującej

Art. 8 ust. 1 ustawy nowelizującej odnosi się do umów leasingu, najmu, dzierżawy lub innych umów o podobnym charakterze. W związku z powyższym pojawia się pytanie o zakres

zastosowania tego przepisu. Mianowicie o to, jakich dotychczasowych przepisów ustawy o PIT i ustawy o CIT dotyczy ten przepis przejściowy. Jak wskazano na wstępie objaśnień, ustawa nowelizująca zawiera kilka niezależnych od siebie „grup regulacji” odnoszących się do samochodów osobowych. W tym kontekście regulacja limitująca wysokość zaliczanych przez podatnika do kosztów uzyskania przychodów opłat z tytułu umowy leasingu, umowy najmu, dzierżawy lub innej umowy o podobnym charakterze, jest regulacją odrębną od przepisów limitujących wysokość kosztów uzyskania przychodów w związku z używaniem samochodu osobowego do tzw. użytku mieszanego (celów mieszanych). Ta ostatnia regulacja nie dotyczy tylko i wyłącznie używania samochodu osobowego posiadanego na podstawie ww. umów. Ma ona charakter szerszy i dotyczy również korzystania z samochodu osobowego stanowiącego własność podatnika. Interpretacja, zgodnie z którą art. 8 ust. 1 ustawy nowelizującej odnosiłby się również do przepisów regulujących tzw. użytek mieszany, prowadziłaby do różnicowania skutków podatkowych związanych z korzystaniem z samochodu osobowego także do celów niezwiązanych z prowadzoną działalnością (prywatnych) w zależności od tytułu prawnego posiadania samochodu osobowego. Należy jednakże przyjąć, że tytuł prawny posiadania samochodu osobowego jest okolicznością nieistotną dla stosowania regulacji o użytku mieszanym. Z tego względu stwierdzić należy, iż przepis **art. 8 ust. 1 ustawy nowelizującej nie obejmuje swoim zakresem regulacji odnoszących się do tzw. użytku mieszanego, czyli m.in. przepisów art. 23 ust. 1 pkt 46a i ust. 3b ustawy o PIT (art. 16 ust. 1 pkt 51 i ust. 3b ustawy o CIT).**

W konsekwencji, w sytuacji, w której opłaty leasingowe (z tytułu najmu, dzierżawy, itp.) wynikające z umowy zawartej przed dniem 1 stycznia 2019 r. zostały skalkulowane w ten sposób, że zawierają w sobie koszty eksploatacji samochodu osobowego, wprowadzone od dnia 1 stycznia 2019 r. przepisy odnoszące się do tzw. użytku mieszanego (ograniczające do 75% wysokość możliwych do zaliczenia do kosztów uzyskania przychodów kosztów używania samochodu osobowego na potrzeby działalności gospodarczej) znajdują do takich opłat zastosowanie. A zatem opłata leasingowa w tej części, w jakiej odnosi się do kosztów eksploatacji samochodu osobowego, będzie objęta limitem.



Koszty opłat serwisowych wynikających z umowy leasingu zawartej przed dniem 1 stycznia 2019 r. podlegają ograniczeniom związanym z używaniem samochodu osobowego do celów mieszanych (25% poniesionych wydatków jest wyłączonych z kosztów uzyskania przychodów).

Przykład 1

Podatnik podpisał w listopadzie 2018 r. umowę leasingu operacyjnego samochodu osobowego niebędącego samochodem elektrycznym. Od dnia 1 stycznia 2019 r. podatnik zalicza do kosztów podatkowych:

- *wydatki eksploatacyjne związane z wykorzystywaniem tego samochodu do celów mieszanych w wysokości 75% tych wydatków (według nowych zasad),*
- *opłaty wynikające z zawartej umowy leasingu na dotychczasowych zasadach, tj. w pełnej wysokości (nie stosuje ograniczenia, o którym mowa w art. 23 ust. 1 pkt 47a ustawy o PIT i art. 16 ust. 1 pkt 49a ustawy o CIT).*

Jak rozumieć pojęcie „zawarcia” umowy (leasingu, najmu, dzierżawy lub innej umowy o podobnym charakterze) – problem dostarczenia pojazdu po dniu 31 grudnia 2018 r.

Mając na uwadze, że w praktyce zagadnienie to budzi najczęściej wątpliwości w kontekście **umowy leasingu**, to wątpliwości w tym zakresie zostaną wyjaśnione na przykładzie tej umowy.

Umowa leasingu (art. 709¹ i następne ustawy – Kodeks cywilny) ma charakter konsensualny. Staje się ona skuteczna przez samo złożenie zgodnych oświadczeń woli stron tej umowy. Oznacza to, że dla jej zawarcia nie jest konieczne wydanie rzeczy. W związku z tym należy przyjąć, że dotychczasowe regulacje związane z rozliczaniem opłat leasingowych wynikających z umowy leasingu znajdują zastosowanie również do umów zawartych w 2018 r. (przed dniem 1 stycznia 2019 r.), nawet jeżeli przewidywała ona późniejszy moment (np. w I kwartale 2019 r.) wydania przedmiotu leasingu.



Dla możliwości stosowania art. 8 ust. 1 ustawy nowelizującej, co do zasady, nie ma znaczenia moment fizycznego dostarczenia samochodu osobowego będącego przedmiotem umowy leasingu, najmu, dzierżawy lub innej umowy o podobnym charakterze, zawartych przed dniem 1 stycznia 2019 r.

Powyższa teza jest prawdziwa, o ile zawarta przed dniem 1 stycznia 2019 r. umowa leasingu, najmu, dzierżawy lub inna umowa o podobnym charakterze zawiera wszystkie istotne dla danego jej rodzaju elementy treści czynności prawnej.

Zgodnie z art. 709¹ Kodeksu cywilnego, przez umowę leasingu finansujący zobowiązuje się, w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa, nabyć rzecz od oznaczonego zbywcy na warunkach określonych w tej umowie i oddać tę rzecz korzystającemu do używania albo używania i pobierania pożytków przez czas oznaczony, a korzystający zobowiązuje się zapłacić finansującemu w uzgodnionych ratach wynagrodzenie pieniężne, równe co najmniej cenie lub wynagrodzeniu z tytułu nabycia rzeczy przez finansującego. Umowa leasingu powinna być zawarta na piśmie pod rygorem nieważności (art. 709² Kodeksu cywilnego).

Umowa leasingu powinna zatem obligatoryjnie zawierać:

- oznaczenie rzeczy oddawanej w leasing;
- oznaczenie zbywcy, od którego finansujący zobowiązuje się nabyć rzecz;
- wskazanie, czy finansujący oddaje korzystającemu rzecz do używania, czy też do używania i pobierania pożytków, oraz ewentualnie wskazanie takich pożytków, jeżeli korzystający ma być uprawniony do pobierania jedynie niektórych pożytków rzeczy;
- wysokość wynagrodzenia pieniężnego należnego finansującemu od korzystającego oraz terminy poszczególnych rat;
- oznaczenie czasu trwania leasingu (umowa nie może zostać zawarta na czas nieokreślony).

Jednocześnie należy zwrócić uwagę, iż dla celów podatkowych, zgodnie z art. 23a pkt 1 ustawy o PIT i art. 17a pkt 1 ustawy o CIT, przez umowę leasingu uważa się umowę nazwaną w Kodeksie cywilnym, a także każdą inną umowę, na mocy której jedna ze stron, zwana dalej „finansującym”, oddaje do odpłatnego używania albo używania i pobierania pożytków na warunkach określonych w ustawie drugiej stronie, zwanej dalej „korzystającym”, podlegające amortyzacji środki trwałe lub wartości niematerialne i prawne, a także grunty oraz prawo wieczystego użytkowania gruntów. Umowa taka powinna także spełniać szczegółowe warunki odnośnie okresu jej trwania oraz wysokości opłat leasingowych, które zostały przewidziane w przepisach ustawy o CIT albo ustawy o PIT (art. 23b oraz art. 23f ustawy o PIT lub art. 17b oraz art. 17f ustawy o CIT).

Przykład 2

Umowę leasingu samochodu osobowego niebędącego pojazdem elektrycznym zawarto w dniu 20 listopada 2018 r. Samochód pierwotnie miał być dostarczony korzystającemu w dniu 20 grudnia 2018 r. Jednakże w związku z napiętym harmonogramem dostaw i dużym zainteresowaniem klientów, przedmiot umowy został ostatecznie dostarczony korzystającemu dopiero w dniu 20 lutego 2019 r. Mimo fizycznego dostarczenia samochodu już w 2019 r., podatnik jest uprawniony do stosowania do tej umowy przepisów dotychczasowych, tj. nieprzewidujących ograniczenia (150 tys. zł) w zaliczaniu do kosztów uzyskania przychodów opłat leasingowych.

UWAGA! W przypadku zawarcia umowy ze znacznie odroczonym momentem wydania przedmiotu leasingu, nieuzasadnionym przyczynami natury obiektywnej (np. znaczną liczbą dostaw i związaną z nią koniecznością oczekiwania na dany model, itp.), działanie takie może być rozpatrywane jako obejście prawa podatkowego (podlegające ogólnej klauzuli przeciwko unikaniu opodatkowania). W przypadku zawarcia przed dniem 1 stycznia 2019 r. umowy leasingu, najmu, dzierżawy lub innej podobnej umowy o bardzo ogólnym charakterze (np. umowy ramowej), która w szczególności nie zawiera wszystkich istotnych dla danej umowy elementów (np. wyżej wymienionych w przypadku umowy leasingu), podatnik naraża się na ryzyko uznania, że umowa taka nie daje podstaw do stosowania regulacji przejściowej określonej w art. 8 ust. 1 ustawy nowelizującej, a tym samym nie jest możliwe stosowanie do niej dotychczasowych przepisów ustawy o PIT lub ustawy o CIT.

Od redakcji:

Podobnie wyjaśniło Ministerstwo Finansów w piśmie przesłanym do naszego Wydawnictwa w dniu 11 października 2018 r. Pisaliśmy o tym w BI nr 33 z 20 listopada 2018 r.

Art. 8 ust. 2 – czym jest zmiana lub odnowienie umowy?

Analizując wyjątek określony w art. 8 ust. 2 ustawy nowelizującej, w pierwszej kolejności należy ustalić, kiedy dochodzi do zmiany lub odnowienia umowy leasingu, najmu, dzierżawy, itp. Wątpliwości podatników może budzić kwestia, czy każda, nawet drobna zmiana treści umowy (np. adresu stron), powoduje skutki określone w omawianym przepisie. Minister Finansów opowiada się w tym zakresie za stanowiskiem dopuszczającym dokonywanie pewnych zmian treści umowy (leasingu, najmu, dzierżawy, itp.) niewpływających na możliwość stosowania zasady określonej w art. 8 ust. 1 ustawy nowelizującej. Innymi słowy, nie każda zmiana treści umowy pociąga za sobą utratę prawa do stosowania korzystniejszej, dotychczasowej regulacji. Aby zaistniał skutek w postaci utraty prawa do stosowania dotychczasowych przepisów, zmiana umowy musi mieć charakter istotnej zmiany treści stosunku prawnego łączącego strony, niewynikającej z treści samej umowy. Taką istotną zmianą będzie np. zmiana przedmiotu umowy leasingu, zmiana strony umowy (np. cesja leasingu).

Również zmiana strony umowy leasingu, będąca „efektem wtórnym” zawarcia umowy, np. podziału spółki przez wydzielenie na podstawie przepisów Kodeksu spółek handlowych i przeniesienia części majątku pomiędzy spółką dzieloną a spółką przejmującą (w postaci zorganizowanej części przedsiębiorstwa spółki dzielonej, w skład której wchodzi m.in. umowa leasingu), rodzi konieczność stosowania znowelizowanych przepisów. Należy uznać,

że przepisy ustawy o CIT i art. 8 ust. 1 i 2 ustawy zmieniającej stanowią „lex specialis” w stosunku do art. 93 i następnych Ordynacji podatkowej normujących kwestie sukcesji podatkowej.

Z uwagi na cel wprowadzenia omawianego przepisu (charakter antyabuzowy) należy dodać, iż istotną okolicznością dla oceny tego, czy w danej sytuacji zmiana umowy powinna zostać zakwalifikowana jako zmiana skutkująca koniecznością stosowania nowych regulacji, jest to, czy taka zmiana umowy wpływa na skutki podatkowe związane z rozliczeniem umowy leasingu, najmu, dzierżawy, itp. (w stosunku do stanu przed zmianą umowy). W szczególności, jest tu istotny wpływ takiej zmiany na wysokość możliwych do zaliczenia przez podatnika kosztów uzyskania przychodów.

W związku z powyższym, obowiązkowi stosowania nowych regulacji nie będą powodować np.:

- zmiany, które stanowią element wykonania umowy leasingu, tj. stanowią realizację zapisów tej umowy, o ile te zmiany umowy leasingu miały swoją podstawę w umowie,
- zmiany o charakterze technicznym (np. numeru VIN, specyfikacji pojazdu),
- zmiany dotyczące zakresu usług niezwiązanych z finansowaniem (np. ubezpieczenia pojazdu),
- zmiany warunków finansowych będących efektem zmian kursowych w umowach denominowanych w obcych walutach.

Od redakcji:

Za istotną zmianę umowy leasingu zawartej do końca 2018 r. nie powinna być uznawana też zmiana wysokości opłat leasingowych spowodowana zmianą oprocentowania lub stawki WIBOR. Tak wyjaśniło MF w piśmie udostępnionym naszemu Wydawnictwu w dniu 24 kwietnia 2020 r. Czytamy w nim:

„Zmiana oprocentowania czy stawki WIBOR, o ile jest wynikiem realizacji postanowień pierwotnie zawartej umowy leasingu, nie powinna być uznawana za istotną zmianę umowy i powodować konieczności stosowania limitu 150 tys. zł.”

1.2.2. Zbycie samochodu osobowego wprowadzonego do ewidencji środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych przed dniem 1 stycznia 2019 r.

- Treść omawianego przepisu:

Art. 9. Przepisy art. 24 ust. 2a ustawy zmienianej w art. 1 oraz art. 16 ust. 5i ustawy zmienianej w art. 2 stosuje się do samochodów osobowych wprowadzonych do ewidencji środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych po dniu 31 grudnia 2018 r.

Przytoczony przepis, odnoszący się do regulacji zawartej w art. 24 ust. 2a ustawy o PIT oraz art. 16 ust. 5i ustawy o CIT, określa zasady stosowania ograniczeń wynikających z tych przepisów w przypadku odpłatnego zbycia środka trwałego będącego samochodem osobowym nabytego przed dniem 1 stycznia 2019 r. (chodzi tu o stosowanie limitu 150.000 zł/225.000 zł – przyp. red.). Powołane przepisy art. 24 ust. 2a ustawy o PIT oraz art. 16 ust. 5i ustawy o CIT, tak jak inne przepisy ustawy nowelizującej, weszły w życie z dniem 1 stycznia 2019 r. W związku z tym (...), w przypadku braku odmiennych uregulowań przejściowych, nowe regulacje znalazłyby zastosowanie do wszystkich zdarzeń zaistniałych od tej daty, tj. do każdorazowego zbycia samochodu osobowego dokonanego po dniu

31 grudnia 2018 r. Mając powyższe na uwadze, ustawodawca wprowadził przepis, który ogranicza stosowanie w tym zakresie nowej regulacji (określonej w art. 24 ust. 2a ustawy o PIT oraz art. 16 ust. 5i ustawy o CIT) do samochodów osobowych wprowadzonych do ewidencji środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych po dniu 31 grudnia 2018 r.

Od redakcji:

Więcej na temat rozliczenia sprzedaży samochodu MF wyjaśniło w pkt 2.3. objaśnień (patrz: str. 16-19 tego dodatku).

1.2.3. Podatnicy, których rok podatkowy jest inny niż kalendarzowy

- Treść omawianego przepisu:

Art. 13. Podatnicy podatku dochodowego od osób prawnych, których rok podatkowy jest inny niż kalendarzowy i rozpoczął się przed dniem 1 stycznia 2019 r., a zakończy się po dniu 31 grudnia 2018 r., stosują do końca przyjętego przez siebie roku podatkowego przepisy ustawy zmienianej w art. 2, w brzmieniu dotychczasowym.

Przepis ten ma charakter ogólny i odnosi się do wszystkich regulacji wprowadzonych do ustawy o CIT na mocy ustawy nowelizującej. Podobnie jak większość przepisów ustawy nowelizującej, wszedł w życie z dniem 1 stycznia 2019 r. W kontekście przedmiotu niniejszych objaśnień istotna jest jego relacja do omówionych powyżej art. 8 i 9 ustawy nowelizującej. Zasadą w obu ww. przypadkach jest to, iż nowe regulacje nie znajdują zastosowania w trakcie „bieżącego” roku podatkowego podatnika, tj. roku rozpoczętego przed dniem 1 stycznia 2019 r. Kwestia wyboru właściwej ustawy (starej bądź nowej) regulującej sytuację podatnika w określonych stanach faktycznych wchodzi w grę dopiero z początkiem kolejnego roku podatkowego takiego podatnika, czyli od roku podatkowego rozpoczętego już w 2019 r. lub później.

„Przesunięty rok podatkowy” a regulacja określona w art. 8 ustawy nowelizującej

Jak wskazano powyżej, podatnik z tzw. przesuniętym rokiem podatkowym stosuje dotychczasowe regulacje do końca swojego „bieżącego” roku podatkowego. Do końca tego roku podatkowego nie ma zatem znaczenia, kiedy została zawarta umowa leasingu, najmu, dzierżawy lub inna umowa o podobnym charakterze dotycząca samochodu osobowego, w związku z którą podatnik ponosi wydatki. Data zawarcia tej umowy będzie miała jednakże znaczenie dla określenia skutków podatkowych w kolejnym roku podatkowym takiego podatnika. W tym kolejnym roku podatkowym regulacja art. 8 ustawy nowelizującej powinna być stosowana wprost. Oznacza to, że dla takiego podatnika – tak samo jak dla podatników z rokiem podatkowym tożsamym z rokiem kalendarzowym – istotną cezurą czasową odnoszącą się do zawartych umów leasingu, najmu, dzierżawy, itp., będzie dzień 1 stycznia 2019 r. Do umów zawartych przed tą datą mogą być w dalszym ciągu stosowane regulacje dotychczasowe. Do umów zawartych po dniu 31 grudnia 2018 r. będą zaś stosowane nowe przepisy. Zasada ta rozciąga się również na regulację określoną w art. 8 ust. 2 ustawy nowelizującej, dotyczącą zmiany lub odnowienia umowy leasingu, najmu, dzierżawy, itp.

Przykład 3

Rokiem podatkowym podatnika jest okres od października 2018 r. do września 2019 r. Dnia 20 stycznia 2019 r. podatnik ten zawarł umowę leasingu samochodu osobowego. Oznacza to, że podatnik do zakończenia swojego bieżącego roku

podatkowego, tj. do dnia 30 września 2019 r. stosuje dotychczasowe regulacje. Począwszy od nowego roku podatkowego, tj. od dnia 1 października 2019 r., podatnik stosuje w pełnym zakresie regulacje wprowadzone ustawą nowelizującą.

„Przesunięty rok podatkowy” a regulacja określona w art. 9 ustawy nowelizującej

Analogiczna zasada, jak określona w poprzednim punkcie, znajdzie zastosowanie do podatnika o roku innym niż kalendarzowy w odniesieniu do przepisu art. 9 ustawy nowelizującej. Dla takiego podatnika również istotna jest data 1 stycznia 2019 r. w odniesieniu do terminu wprowadzenia samochodu osobowego do ewidencji środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych. W przypadku zatem wprowadzenia samochodu osobowego do tej ewidencji już po dniu 31 grudnia 2018 r., w kolejnym roku podatkowym podatnik będzie obowiązany do stosowania ograniczenia, o którym mowa w art. 16 ust. 5i ustawy o CIT (limitowania zaliczanych do kosztów wydatków na nabycie samochodu osobowego przy jego odpłatnym zbyciu).

Przykład 4

Rokiem podatkowym podatnika jest okres od października 2018 r. do września 2019 r. Dnia 20 stycznia 2019 r. podatnik ten wprowadził do ewidencji środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych samochód osobowy. Oznacza to, że podatnik w przypadku odpłatnego zbycia tego samochodu w dniu 2 października 2019 r. będzie obowiązany do stosowania ograniczenia wynikającego z limitowania zaliczanych do kosztów wydatków na jego nabycie.

1.3. Data stosowania preferencji w odniesieniu do samochodów elektrycznych

• Treść omawianego przepisu:

Art. 15. 1. Przepisy art. 23 ust. 1 pkt 4 lit. a i ust. 5e ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, oraz art. 16 ust. 1 pkt 4 lit. a i ust. 5e ustawy zmienianej w art. 2, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się do pojazdów elektrycznych w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. 317 i 1356), oddanych do używania od dnia następującego po dniu ogłoszenia pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej o zgodności pomocy publicznej przewidzianej w tych przepisach ze wspólnym rynkiem albo stwierdzenia przez Komisję Europejską, że przepisy te nie stanowią pomocy publicznej.

2. Do dnia, o którym mowa w ust. 1, w odniesieniu do samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych stosuje się limity odnoszące się do samochodów innych niż pojazdy elektryczne, określone w przepisach ustaw zmienianych w art. 1 i w art. 2, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Przepisy art. 51 i 52 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych podwyższyły z 20.000 euro do 30.000 euro – w odniesieniu do samochodów elektrycznych, w rozumieniu art. 2 pkt 12 ww. ustawy – kwotę limitu wartości odpisów amortyzacyjnych z tytułu zużycia samochodu osobowego. Stosowanie tych przepisów zostało uzależnione od identycznego warunku jak zawarty w art. 15 ust. 1 ustawy nowelizującej.

W dniu 18 grudnia 2018 r. Komisja Europejska przekazała stanowisko, w myśl którego proponowane w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz w ustawie nowelizującej regulacje dotyczące samochodów elektrycznych nie stanowią pomocy publicznej i dopuszczone jest ich stosowanie.

Zgodnie z powyższym, od dnia ogłoszenia stanowiska Komisji Europejskiej, tj. od dnia 18 grudnia 2018 r. do dnia 31 grudnia 2018 r. w odniesieniu do samochodów elektrycznych obowiązywał limit w wysokości 30.000 euro wynikający z ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Od dnia 1 stycznia 2019 r. obowiązuje zaś limit w wysokości 225.000 zł wynikający z przepisów ustawy nowelizującej, przy czym limit ten dotyczy samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym, który został oddany do używania po dniu 18 grudnia 2018 r.

W konsekwencji, do samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym oddanego do używania do dnia 18 grudnia 2018 r. włącznie mają zastosowanie:

- limit 20.000 euro do dnia 31 grudnia 2018 r., oraz
- limit 150.000 zł od dnia 1 stycznia 2019 r.,

W odniesieniu natomiast do samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym oddanego do używania po dniu 18 grudnia 2018 r. obowiązują limity:

- limit 30.000 euro do 31 grudnia 2018 r., oraz
- limit 225.000 zł od 1 stycznia 2019 r.

Od redakcji:

Ministerstwo Finansów w piśmie z 9 listopada 2018 r., stanowiącym odpowiedź na pytanie naszego Wydawnictwa wyjaśniło, że nowe limity w zakresie amortyzacji samochodów osobowych mają zastosowanie – od 1 stycznia 2019 r. – także do samochodów wprowadzonych do ewidencji środków trwałych do dnia 31 grudnia 2018 r. Czy jednak zasadne jest, aby do samochodów elektrycznych oddanych do używania do dnia 18 grudnia 2018 r. stosować limity właściwe dla pozostałych samochodów osobowych (tj. od 1 stycznia 2019 r. – 150.000 zł)? O wyjaśnienie tej kwestii wystąpiliśmy do Ministerstwa Finansów. O stanowisku MF poinformujemy na łamach naszego czasopiśma, niezwłocznie po jego otrzymaniu.

1.4. Pozostałe zagadnienia intertemporalne

Ustawa nowelizująca nie reguluje wszystkich sytuacji intertemporalnych, jakie można rozważać w kontekście nowowprowadzonych lub zmodyfikowanych przepisów odnoszących się do samochodów osobowych. Do tych sytuacji, w braku-szczególnych przepisów przejściowych, należy stosować ogólną zasadę bezpośredniego stosowania nowej ustawy (por. pkt 1.1. objaśnień). Poniżej przedstawiono przykłady stosowania nowych regulacji w określonych stanach faktycznych.

1.4.1. Stosowanie podwyższonego limitu odpisów z tytułu zużycia samochodu osobowego

Ustawa nowelizująca podwyższyła, zarówno w ustawie o PIT, jak i w ustawie o CIT, limit odpisów amortyzacyjnych z tytułu zużycia samochodu osobowego zaliczanych do kosztów uzyskania przychodów (z kwoty 20.000 euro do kwoty 150.000 zł, a w przypadku samochodów elektrycznych z 30.000 euro na 225.000 zł – przyp. red.).

W świetle zmienionych przepisów art. 23 ust. 1 pkt 4 ustawy o PIT (odpowiednio art. 16 ust. 1 pkt 4 ustawy o CIT), nie uważa się za koszty uzyskania przychodów odpisów z tytułu

zużycia samochodu osobowego, dokonywanych według zasad określonych w art. 22a-22o ustawy o PIT (odpowiednio art. 16a-16m ustawy o CIT), w części ustalonej od wartości samochodu przewyższającej kwotę:

- a) 225.000 zł – w przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych,
- b) 150.000 zł – w przypadku pozostałych samochodów osobowych.

W przypadku samochodów osobowych będących pojazdami elektrycznymi wyjaśnienia w zakresie regulacji przejściowych zostały zawarte w pkt 1.3. objaśnień.

Natomiast w odniesieniu do pozostałych samochodów osobowych wyższy limit przy obliczaniu odpisów amortyzacyjnych stosuje się od dnia 1 stycznia 2019 r. W przypadku podatników z innym rokiem podatkowym niż rok kalendarzowy, który rozpoczął się przed dniem 1 stycznia 2019 r. a zakończy się po dniu 31 grudnia 2018 r., podwyższony limit będzie stosowany z początkiem ich kolejnego roku podatkowego.

Przykład 5

Podatnik, którego rok podatkowy jest zbieżny z kalendarzowym, kupił w październiku 2015 r. samochód osobowy niebędący samochodem elektrycznym za kwotę 200.000 zł, tj. za kwotę przekraczającą obowiązujący wówczas limit 20.000 euro, i w tym miesiącu wprowadził ten samochód jako środek trwały do ewidencji środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych, przyjmując do celów amortyzacji stawkę wynoszącą 20%. Począwszy od dnia 1 stycznia 2019 r. podatnik zalicza do kosztów uzyskania przychodów pozostałą część odpisów amortyzacyjnych w proporcji, w jakiej kwota 150.000 zł pozostaje do wartości samochodu osobowego, tj. 200.000 zł – do końca okresu pozostałego do jego pełnego zamortyzowania. Podatnik nie może zaliczyć do kosztów podatkowych różnicy pomiędzy wartością stanowiącą równowartość 20.000 euro i kwoty 150.000 zł (kosztem nie będzie ta część odpisów, dokonanych przez dniem 1 stycznia 2019 r., która nie stanowiła kosztu w związku z obowiązującym limitem 20.000 euro). Proporcję należy stosować do każdorazowo dokonywanego po dniu 31 grudnia 2018 r. odpisu amortyzacyjnego.

UWAGA! Nowe limity (150.000 zł i 225.000 zł) nie dotyczą odpisów z tytułu zużycia samochodów osobowych w pełni zamortyzowanych przed dniem 1 stycznia 2019 r. Przepisy ustawy nowelizującej nie uprawniają do np. dokonywania korekt rozliczeń odpisów amortyzacyjnych za okres przed dniem 1 stycznia 2019 r. w związku z wejściem w życie nowych limitów.

1.4.2. Stosowanie podwyższonego limitu (150.000 zł) odnoszącego się do kosztów ubezpieczenia samochodu osobowego

W związku z brakiem w tym zakresie szczególnej regulacji przejściowej należy uznać, iż wyższy limit odnoszący się do składek na ubezpieczenie samochodu osobowego można stosować od dnia 1 stycznia 2019 r. W przypadku podatników z innym rokiem podatkowym niż rok kalendarzowy, który rozpoczął się przed dniem 1 stycznia 2019 r., a zakończy się po dniu 31 grudnia 2018 r., podwyższony limit będzie stosowany z początkiem ich kolejnego roku podatkowego.

1.4.3. Stosowanie przepisów ograniczających koszty używania samochodu osobowego wykorzystywanego do celów mieszanych

Ustawa nowelizująca nie zawiera również przepisu przejściowego dla regulacji ograniczającej koszty używania samochodu osobowego do tzw. użytku mieszanego. Tym samym re-

gulgacja ta – co do zasady – musi być stosowana począcwszy od 2019 roku. W przypadku podatników z innym rokiem podatkowym niż rok kalendarzowy, który rozpoczął się przed dniem 1 stycznia 2019 r., a zakończy się po dniu 31 grudnia 2018 r., rozwiązanie to będzie stosowane z początkiem ich kolejnego roku podatkowego.

2. Rozliczanie wydatków na nabycie samochodu osobowego przez podatnika

2.1. Podwyższenie kwot limitów odpisów amortyzacyjnych z tytułu zużycia samochodu osobowego zaliczanych do kosztów uzyskania przychodów

- Treść omawianych przepisów:

Ustawa o PIT

Art. 23.1. *Nie uważa się za koszty uzyskania przychodów: (...)*

4) *odpisów z tytułu zużycia samochodu osobowego, dokonywanych według zasad określonych w art. 22a–22o, w części ustalonej od wartości samochodu przewyższającej kwotę:*

a) *225.000 zł – w przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124, późn. zm.),*

b) *150.000 zł – w przypadku pozostałych samochodów osobowych.*

Ustawa o CIT

Art. 16.1. *Nie uważa się za koszty uzyskania przychodów: (...)*

4) *odpisów z tytułu zużycia samochodu osobowego, dokonywanych według zasad określonych w art. 16a–16m, w części ustalonej od wartości samochodu przewyższającej kwotę:*

a) *225.000 zł – w przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124, z późn. zm.),*

b) *150.000 zł – w przypadku pozostałych samochodów osobowych.*

Zgodnie z ogólną regułą zawartą w obu ustawach o podatkach dochodowych, do kosztów uzyskania przychodów nie zalicza się m.in. wydatków na nabycie środków trwałych. Wydatki te, zaktualizowane zgodnie z odrębnymi przepisami, pomniejszone o sumę odpisów amortyzacyjnych, są kosztem uzyskania przychodów dopiero w przypadku ich odpłatnego zbycia. Jednocześnie, zgodnie z art. 15 ust. 6 ustawy o CIT (art. 22 ust. 8 ustawy o PIT), kosztem uzyskania przychodów są odpisy z tytułu zużycia środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych (odpisy amortyzacyjne) dokonywane wyłącznie zgodnie z przepisami art. 16a–16m, z uwzględnieniem art. 16 (odpowiednio art. 22a–22o, z uwzględnieniem art. 23 ustawy o PIT).

W odniesieniu do samochodów osobowych przepisy obu ustaw o podatkach dochodowych zawierały przed 2019 r. ograniczenia w zaliczaniu do kosztów uzyskania przychodów dokonywanych od nich odpisów amortyzacyjnych.

Ustawą nowelizującą zmieniono limity dla amortyzacji samochodu osobowego wykorzystywanego przez podatników. Zmiana polega na podwyższeniu z 20.000 euro do 150.000 zł, a w przypadku samochodów elektrycznych – z 30.000 euro do 225.000 zł – kwot limitu war-

tości samochodu osobowego, do którego możliwe jest pełne odliczanie odpisów amortyzacyjnych z tytułu zużycia samochodu osobowego (art. 23 ust. 1 pkt 4 ustawy o PIT i art. 16 ust. 1 pkt 4 ustawy o CIT).

Przykład 6

W dniu 2 stycznia 2019 r. podatnik nabył na własność dla celów prowadzonej działalności gospodarczej samochód osobowy (niebędący samochodem elektrycznym) za kwotę 200.000 zł. Odpisów amortyzacyjnych dokonuje według 20% stawki (okres amortyzacji wynosi 5 lat). Oznacza to, że roczny odpis amortyzacyjny wynosi 40.000 zł, ale do kosztów podatkowych podatnik zaliczy kwotę 30.000 zł (w wyniku zastosowania limitu określonego omawianymi przepisami). Kwota 10.000 zł (różnica między rocznym odpisem amortyzacyjnym od kwoty 200.000 zł a rocznym odpisem amortyzacyjnym od kwoty 150.000 zł) nie będzie stanowiła w 2019 r. kosztu uzyskania przychodu. Łącznie w całym okresie amortyzacji podatnik ujmie w kosztach uzyskania przychodów odpisy amortyzacyjne w kwocie 150.000 złotych.

2.2. Wyłączenie limitu dla podatników, których przedmiotem działalności jest oddawanie samochodów osobowych w odpłatne używanie

- Treść omawianych przepisów:

Art. 23 ust. 5b [art. 16 ust. 5b]. Przepisu ust. 1 pkt 4 nie stosuje się do odpisów z tytułu zużycia samochodu osobowego, jeżeli ten samochód został oddany przez podatnika do odpłatnego używania na podstawie umowy leasingu, o której mowa w art. 23a pkt 1 [art. 17a pkt 1], umowy najmu, dzierżawy lub innej umowy o podobnym charakterze, a oddawanie w odpłatne używanie na podstawie takiej umowy stanowi przedmiot działalności podatnika.

Celem wskazanej regulacji jest wyłączenie „podwójnego” limitowania wydatków dotyczących danego samochodu osobowego, w sytuacjach, w których właściciel pojazdu nie jest jego posiadaczem (podmiotem używającym samochodu), z uwagi na oddanie go w leasing, najem, dzierżawę, itp. W przypadku braku omawianej regulacji takie podwójne limitowanie miałyby miejsce u obu stron ww. umów, w trakcie ich trwania (poprzez limitowanie wysokości odpisów amortyzacyjnych oraz wysokości opłat leasingowych/czynszu najmu).

Z literalnego brzmienia przepisów wynika, że ograniczenia, o których mowa w art. 23 ust. 1 pkt 4 ustawy o PIT i art. 16 ust. 1 pkt 4 ustawy o CIT, nie znajdują zastosowania w przypadku, gdy przedmiotem działalności prowadzonej przez podatnika jest oddawanie samochodu osobowego w odpłatne używanie na podstawie np. umowy leasingu albo umowy najmu.

Należy zwrócić uwagę, iż ustawa posługuje się w tym zakresie wyrazem „oddawanie”, wskazującym na powtarzalność czynności zawierania ww. rodzajów umów. Musi to być bowiem działalność mieszcząca się w podstawowym zakresie działalności przedsiębiorstwa, a nie działalność mająca charakter poboczny, akcesoryjny w stosunku do podstawowej (podstawowych rodzajów) działalności.

Punktem wyjścia dla określenia możliwości korzystania przez podatnika z wyjątku przewidzianego w komentowanych przepisach, a tym samym niestosowania limitu wysokości odpisów amortyzacyjnych zaliczanych do kosztów uzyskania przychodów, jest ustalenie rodzaju oraz przedmiotu prowadzonej przez podatnika działalności gospodarczej.

Pomocne przy określaniu przedmiotu prowadzonej działalności gospodarczej, aczkolwiek nie przesądzające o możliwości korzystania z tych przepisów, mogą być dokumenty rejestro-

we złożone przez podatnika (np. formularz CEIDG-1, formularze KRS W1, W2, W3, W4, itp.), a także postanowienia wynikające z umowy spółki lub jej statutu, w których uwidoczniono odpowiednie kody Polskiej Klasyfikacji Działalności (dalej: **PKD**), np. kod 77.11.Z – Wynajem i dzierżawa samochodów osobowych i furgonetek.

Można uznać, że przepisy art. 23 ust. 5b ustawy o PIT i art. 16 ust. 5b ustawy o CIT znajdują zastosowanie w odniesieniu do np. firm leasingowych, carsharingowych lub innych podmiotów świadczących usługi wypożyczania samochodów.

UWAGA! W sytuacji, gdy podatnik, aby skorzystać z omawianej preferencji, oddaje w najem na bardzo krótki okres samochód, pomimo że takie czynności nie wchodzą w zakres jego działalności (np. w dokumentach rejestrowych podatnika w przedmiocie działalności nie widnieją odpowiednie kody PKD), tzn. nie stanowią jego podstawowej działalności operacyjnej, to działanie takie nie mieści się w zakresie normy wynikającej z omawianych przepisów i jako takie może być rozpatrywane przez pryzmat próby obejścia prawa.

Przykład 7

Przedsiębiorstwo zajmujące się logistyką, które w swoich dokumentach rejestrowych nie ma wpisanych odpowiednich kodów PKD, wynajmuje samochody swoim podwykonawcom. Z uwagi na fakt, iż przedmiotem działalności tego przedsiębiorstwa (tzw. core business) nie jest oddawanie samochodów osobowych w odpłatne używanie, podatnik ten nie może skorzystać z wyłączenia limitowania odpisów amortyzacyjnych.

2.3. Sprzedaż (odpłatne zbycie) samochodu osobowego

- Treść omawianych przepisów:

Ustawa o PIT

Art. 24. 2a. *Dochodem albo stratą w ramach działalności, o której mowa w ust. 2 zdanie drugie, z odpłatnego zbycia nabytego uprzednio samochodu osobowego będącego środkiem trwałym jest różnica między przychodem z odpłatnego zbycia tego samochodu a jego wartością początkową wykazaną w ewidencji środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych, w części nieprzekraczającej odpowiednio kwot, o których mowa w art. 23 ust. 1 pkt 4, po pomniejszeniu tej wartości o sumę odpisów amortyzacyjnych z tytułu zużycia tego samochodu zaliczonych do kosztów uzyskania przychodów.*

2b. *Przepis ust. 2a nie ma zastosowania przy ustalaniu dochodu (straty) z odpłatnego zbycia samochodu osobowego, jeżeli ten samochód został uprzednio oddany przez podatnika do odpłatnego używania na podstawie umowy leasingu, o której mowa w art. 23a pkt 1, umowy najmu, dzierżawy lub innej umowy o podobnym charakterze, a oddawanie w odpłatne używanie na podstawie takiej umowy stanowi przedmiot działalności podatnika.*

Ustawa o CIT

Art. 16. 5i. *Kosztem uzyskania przychodów z odpłatnego zbycia nabytego uprzednio samochodu osobowego będącego środkiem trwałym są wydatki na jego nabycie, zaktualizowane zgodnie z odrębnymi przepisami, w części nieprzekraczającej odpowiednio kwot, o których mowa w ust. 1 pkt 4, po pomniejszeniu tych wydatków o sumę odpisów amortyzacyjnych z tytułu zużycia tego samochodu zaliczonych do kosztów uzyskania przychodów.*

5j. *Przepis ust. 5i nie ma zastosowania przy ustalaniu kosztu uzyskania przychodów z odpłatnego zbycia samochodu osobowego, jeżeli ten samochód został uprzednio oddany przez podatnika do odpłatnego używania na podstawie umowy leasingu, o której mowa w art. 17a pkt 1, umowy najmu, dzierżawy lub innej umowy o podobnym charakterze, a oddawanie w odpłatne używanie na podstawie takiej umowy stanowi przedmiot działalności podatnika.*

Celem powyższych przepisów jest wyłączenie możliwości zaliczenia do kosztów ceny zakupu samochodu, przekraczającej kwoty wskazane w art. 16 ust. 1 pkt 4 ustawy o CIT, w związku z dokonaniem ich odpłatnego zbycia (zasadniczo sprzedaży).

Jak wskazano w pkt 2.1. objaśnień, zgodnie z zasadą ogólną, wydatki na nabycie (lub wytworzenie) samochodu osobowego, zaktualizowane zgodnie z odrębnymi przepisami, pomniejszone o sumę odpisów amortyzacyjnych są kosztem uzyskania przychodów w przypadku ich odpłatnego zbycia. Brak omawianej regulacji skutkowałby zatem możliwością ujęcia, na moment zbycia samochodu osobowego, wydatków na jego zakup w części, jaka nie została pokryta odpisami amortyzacyjnymi (stanowiącymi i niestanowiącymi kosztu). Takie podejście byłoby sprzeczne z ogólną intencją ustawodawcy niezaliczania do kosztów uzyskania przychodów wydatków dotyczących samochodów osobowych, których wartość przekracza 150.000 zł albo 225.000 zł, w zależności od rodzaju samochodu osobowego.

Przepisy te należy interpretować w ten sposób, iż kosztem uzyskania przychodów przy sprzedaży samochodu osobowego jest różnica między wydatkiem na jego nabycie – **nie wyższym jednak niż kwota odpowiedniego limitu, o którym mowa w art. 16 ust. 1 pkt 4 ustawy o CIT, tj. 150.000 zł albo 225.000 zł, w zależności od rodzaju samochodu osobowego** – a sumą odpisów amortyzacyjnych zaliczonych uprzednio przez podatnika do kosztów uzyskania przychodów.



Kwota wydatków na nabycie samochodu osobowego, o której mowa w przepisie art. 16 ust. 5i ustawy o CIT, nie może być wyższa niż odpowiedni limit, o którym mowa w art. 16 ust. 1 pkt 4 tej ustawy. Wydatki te, w oparciu o które ustalany jest dochód lub strata z odpłatnego zbycia samochodu osobowego, nie mogą zatem przekroczyć kwoty 150.000 zł (225.000 zł – w przypadku samochodu elektrycznego).

Jeżeli zatem cena, za jaką kupiono samochód osobowy jest wyższa niż ww. limity, jej część stanowiąca nadwyżkę ponad te limity nie będzie traktowana jak wydatek na nabycie samochodu osobowego (środka trwałego), o którym mowa w ogólnym przepisie odnoszącym się do odpłatnego zbywania środków trwałych.

Od redakcji:

Przykłady 8-11 opracowano przy założeniu, że nabycie samochodu nastąpiło od dnia wejścia w życie ustawy nowelizującej (tj. od 1 stycznia 2019 r.); podatnik CIT ma rok podatkowy równy kalendarzowemu.

Przykład 8

Podatnik sprzedał samochód osobowy, niebędący samochodem elektrycznym, za kwotę 100.000 zł, uprzednio nabyty za kwotę 300.000 zł. Do kosztów zaliczył odpisy amortyzacyjne w kwocie 40.000 zł (łącznie kwota dokonanych odpisów amortyzacyjnych – 80.000 zł, w związku z zastosowaniem limitu odpisów do kosztów zostało zaliczone 40.000 zł). Zgodnie z nowymi zasadami ustalania dochodu (straty) z tytułu odpłatnego zbycia samochodu osobowego, podatnik z tytułu tej sprzedaży wykaze stragę w wysokości 10.000 zł. Do obliczenia kwoty tego dochodu/straty można zastosować następujący wzór:*

$$D/S^* = P - (WN_{\text{limit}} - Am_{\text{koszt}})$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

D/S – dochód/stragę z odpłatnego zbycia samochodu osobowego

P – przychód z odpłatnego zbycia,

WN_{limit} – wydatki na nabycie samochodu do wysokości limitu,
 Am_{koszt} – odpisy amortyzacyjne zaliczone do kosztów uzyskania przychodów

$$D/S = 100.000 \text{ zł} - (150.000 \text{ zł} - 40.000 \text{ zł}) = 100.000 \text{ zł} - 110.000 \text{ zł} = - 10.000 \text{ zł}$$

***Od redakcji:**

MF w ww. przykładzie pokazało, jaki ostatecznie będzie wynik na sprzedaży samochodu osobowego (środka trwałego). Przypominamy jednak, że z tytułu takiej sprzedaży podatnik wykazuje zarówno przychód, jak i koszt podatkowy (a nie jedynie dochód/stratę per saldo).

Przykład 9

Podatnik sprzedał samochód osobowy, niebędący samochodem elektrycznym, za kwotę 200.000 zł, uprzednio nabyty za kwotę 300.000 zł. Do kosztów zaliczył odpisy amortyzacyjne w kwocie 20.000 zł. Zgodnie z nowymi zasadami ustalania dochodu (straty) z tytułu odpłatnego zbycia samochodu osobowego, podatnik z tytułu tej sprzedaży wykaże dochód w wysokości 70.000 zł.

$$D/S = 200.000 \text{ zł} - (150.000 \text{ zł} - 20.000 \text{ zł}) = 200.000 \text{ zł} - 130.000 \text{ zł} = 70.000 \text{ zł}$$



W przypadku, gdy wydatki na nabycie samochodu osobowego nie przekraczały kwoty 150.000 zł (225.000 zł w przypadku samochodu elektrycznego), przepis art. 16 ust. 5i ustawy o CIT nie znajdzie w praktyce zastosowania (nie ogranicza kwoty wydatków na nabycie samochodu ujmowanych jako koszt).

Przykład 10

Podatnik sprzedał samochód osobowy, niebędący samochodem elektrycznym, za kwotę 50.000 zł, uprzednio nabyty za kwotę 120.000 zł. Do kosztów zaliczył odpisy amortyzacyjne w kwocie 50.000 zł. Podatnik z tytułu sprzedaży tego samochodu wykaże stratę w wysokości 20.000 zł.

$$D/S = 50.000 \text{ zł} - (120.000 \text{ zł} - 50.000 \text{ zł}) = 50.000 \text{ zł} - 70.000 \text{ zł} = - 20.000 \text{ zł}$$

Przykład 11

Podatnik sprzedał samochód osobowy, niebędący samochodem elektrycznym, za kwotę 60.000 zł, uprzednio nabyty za kwotę 100.000 zł. Do kosztów zaliczył odpisy amortyzacyjne w kwocie 50.000 zł. Podatnik z tytułu sprzedaży tego samochodu wykaże dochód w wysokości 10.000 zł.

$$D/S = 60.000 \text{ zł} - (100.000 \text{ zł} - 50.000 \text{ zł}) = 60.000 \text{ zł} - 50.000 \text{ zł} = 10.000 \text{ zł}$$



Zgodnie z art. 16 ust. 5j ustawy o CIT, powyższe ograniczenie (limitowanie kwoty wydatków na nabycie samochodu osobowego przy jego odpłatnym zbyciu) nie ma zastosowania w przypadku, gdy dany samochód został uprzednio oddany przez podatnika do odpłatnego używania na podstawie umowy leasingu, umowy najmu, dzierżawy lub innej umowy o podobnym charakterze, a oddawanie w odpłatne używanie na podstawie takiej umowy stanowi przedmiot działalności podatnika.

W zakresie tego przepisu zastosowanie znajdują wyjaśnienia zawarte w pkt 2.2. objaśnień. Regulacja ta bezpośrednio nawiązuje do regulacji przewidzianej w art. 16 ust. 5b ustawy o CIT.

Należy pamiętać, że przedstawiony sposób ustalania dochodu (straty) ze sprzedaży samochodu osobowego **nie ma również zastosowania** do samochodów osobowych wprowadzonych do ewidencji środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych przed dniem 1 stycznia 2019 r. (zgodnie z art. 9 ustawy nowelizującej).

Z uwagi na nieznaczne różnice w zakresie ustalania dochodu z odpłatnego zbycia samochodu osobowego będącego środkiem trwałym w podatku dochodowym od osób fizycznych, powyższe wyjaśnienia znajdują odpowiednie zastosowanie w przypadku zbycia samochodu osobowego przez przedsiębiorcę będącego osobą fizyczną (art. 24 ust. 2a i ust. 2b ustawy o PIT).

2.4. Składki na ubezpieczenie samochodu osobowego

- Treść omawianych przepisów:

Nie uważa się za koszty uzyskania przychodów: (...) składek na ubezpieczenie samochodu osobowego [innego niż określony w pkt 46 – ustawa o PIT] w wysokości przekraczającej ich część ustaloną w takiej proporcji, w jakiej kwota 150.000 zł pozostaje do wartości samochodu przyjętej dla celów ubezpieczenia.

Ubezpieczenia samochodowe możemy podzielić na obowiązkowe i dobrowolne. Właściciele samochodów zobligowani są do zakupu obowiązkowej polisy OC, pozostałe ubezpieczenia mogą wybierać zgodnie z własnymi potrzebami. Należy zauważyć, że ubezpieczenia można podzielić na ubezpieczenia samochodu osobowego, których wysokość jest ustalana w oparciu o wartość samochodu przyjętą dla celów ubezpieczenia, np. nieobowiązkowe ubezpieczenia auto-casco (AC) lub Guaranteed Asset Protection (GAP) oraz na inne ubezpieczenia, dla których składki nie są ustalane w oparciu o wartość samochodu, czyli zasadniczo ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej (OC) i od następstw nieszczęśliwych wypadków (NNW).

Ustawą nowelizującą podwyższono również z 20.000 euro do 150.000 zł wysokość limitu branego pod uwagę, przy określaniu, jaka część składki na ubezpieczenie samochodu osobowego nie może stanowić kosztu uzyskania przychodów. Zgodnie z utrwalonym stanowiskiem, omawiane przepisy ustawy o PIT i ustawy o CIT dotyczą wyłącznie tych składek ubezpieczeniowych, które kalkulowane są w oparciu o wartość samochodu. Poza zakresem tej regulacji pozostaje obowiązkowe ubezpieczenie OC oraz ubezpieczenie NNW.



Ubezpieczenia OC i NNW nie podlegają limitowaniu na podstawie art. 23 ust. 1 pkt 47 ustawy o PIT i art. 16 ust. 1 pkt 49 ustawy o CIT.

Od redakcji:

Podobnie wyjaśniło MF w piśmie przesłanym do naszego Wydawnictwa w dniu 11 stycznia 2019 r., dotyczącym rozliczania składek OC i AC. Czytamy w nim:

„Składki na obowiązkowe ubezpieczenie OC w całości stanowią koszt uzyskania przychodu (nie ma do nich zastosowanie ograniczenie wynikające z art. 23 ust. 1 pkt 47 ustawy). Bez znaczenia pozostaje okoliczność, iż ubezpieczenie to związane jest z samochodem osobowym będącym środkiem trwałym w firmie.

Składki na dobrowolne ubezpieczenie AC stanowią koszty uzyskania przychodu do wysokości limitu określonego w art. 23 ust. 1 pkt 47 ustawy, czyli nie stosuje się limitu 75% (art. 23 ust. 1 pkt 46a ustawy PIT).

Te same zasady obowiązują w przypadku samochodów osobowych wykorzystywanych przez osoby prawne. (...)”

W wyniku prawie dwukrotnego podniesienia ww. limitu dużo większa liczba ubezpieczeń objętych zakresem omawianej regulacji będzie mogła zostać zaliczona do kosztów uzyskania przychodów w całości. Dotyczy to ubezpieczenia wszystkich tych samochodów osobowych, których wartość przyjęta do celów ubezpieczenia nie przekracza kwoty 150.000 zł.



Limit określony w omawianych przepisach (150.000 zł) nie jest różnicowany z uwagi na rodzaj napędu samochodu osobowego. Limit ten odnosi się zatem również do samochodów elektrycznych.

W przypadku podatników PIT omawiana regulacja **nie ma zastosowania** w odniesieniu do samochodów, o których mowa w art. 23 ust. 1 pkt 46 ustawy o PIT, tj. samochodu osobowego stanowiącego własność podatnika, lecz nieprzypisanego do majątku związanego z prowadzoną przez niego działalnością (niebędącego składnikiem majątku wskazanym w art. 14 ust. 2 pkt 1 ustawy o PIT). Przepis art. 23 ust. 1 pkt 46 ustawy o PIT reguluje kwestię zaliczania do kosztów składki na ubezpieczenie takiego samochodu w sposób samoistny.

Na podstawie art. 23 ust. 1 pkt 46 ustawy o PIT, składki na ubezpieczenie samochodu osobowego stanowiącego prywatną własność podatnika objęte są limitem 20% poniesionych wydatków, pod warunkiem, że samochód ten jest wykorzystywany również do celów związanych z działalnością gospodarczą prowadzoną przez podatnika.

3. Rozliczanie opłat leasingowych, czynszu najmu, dzierżawy i innych umów o podobnym charakterze

- Treść omawianych przepisów (...):

Art. 23. 1. Nie uważa się za koszty uzyskania przychodów: (...)

47a) dotyczących samochodu osobowego opłat wynikających z umowy leasingu, o której mowa w art. 23a pkt 1 [art. 17a pkt 1 – ustawa o CIT], umowy najmu, dzierżawy lub innej umowy o podobnym charakterze, z wyjątkiem opłat z tytułu składki na ubezpieczenie samochodu osobowego, w wysokości przekraczającej ich część ustaloną w takiej proporcji, w jakiej kwota 150.000 zł pozostaje do wartości samochodu osobowego będącego przedmiotem tej umowy.

Art. 23 ust. 5a ustawy o PIT i art. 16 ust. 5a ustawy o CIT

Art. 23. 5a. Poniesione wydatki, o których mowa w ust. 1 pkt 46 i 46a [art. 16 ust. 1 pkt 51 – ustawa o CIT], oraz kwota, o której mowa w ust. 1 pkt 47a [art. 16 ust. 1 pkt 49a – ustawa o CIT], obejmują także podatek od towarów i usług, który zgodnie z przepisami o podatku od towarów i usług nie stanowi podatku naliczonego, oraz naliczony podatek od towarów i usług, w tej części, w jakiej zgodnie z przepisami o podatku od towarów i usług podatnikowi nie przysługuje obniżenie kwoty lub zwrot różnicy podatku od towarów i usług.

Art. 23 ust. 5c ustawy o PIT i art. 16 ust. 5c ustawy o CIT

Art. 23. 5c. W przypadku samochodu osobowego oddanego do używania na podstawie umowy leasingu, o której mowa w art. 23a pkt 1 [art. 17a pkt 1 – ustawa o CIT], ograniczenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 47a [art. 16 ust. 1 pkt 49a – ustawa o CIT], stosuje się do tej części opłaty, która stanowi spłatę wartości samochodu osobowego.

Art. 23 ust. 5d ustawy o PIT i art. 16 ust. 5d ustawy o CIT

Art. 23. 5d. W przypadku gdy umowa najmu, dzierżawy lub inna umowa o podobnym charakterze została zawarta na okres krótszy niż 6 miesięcy, przez wartość samochodu, o której mowa w ust. 1 pkt 47a [art. 16 ust. 1 pkt 49a – ustawa o CIT], rozumie się wartość przyjętą dla celów ubezpieczenia.

Art. 23 ust. 5e ustawy o PIT i art. 16 ust. 5e ustawy o CIT

Art. 23. 5e. W przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych kwota limitu, o którym mowa w ust. 1 pkt 47a [art. 16 ust. 1 pkt 49a – ustawa o CIT], wynosi 225.000 zł.

3.1. Zakres i sposób limitowania opłat z tytułu ww. umów

3.1.1. Proporcja – zasady ogólne

Ustawą nowelizującą wprowadzono limit zaliczania do kosztów uzyskania przychodów dotyczących samochodu osobowego opłat wynikających z umowy leasingu, umowy najmu, dzierżawy lub innej umowy o podobnym charakterze (art. 23 ust. 1 pkt 47a ustawy o PIT i art. 16 ust. 1 pkt 49a ustawy o CIT). Limit ten koresponduje z (podwyższonym) limitem stosowanym przy dokonywaniu odpisów amortyzacyjnych od nabytego samochodu i ustalany jest proporcją **wartości samochodu** będącego przedmiotem umowy leasingu, najmu, itp. i **kwoty 150.000 zł (225.000 zł w przypadku samochodu elektrycznego)**.



Tak ustaloną proporcję należy stosować do opłaty uwzględniającej kwotę netto oraz nieodliczony podatek VAT z tego tytułu w ramach ww. umów. Wyjątki od tej reguły zostały omówione poniżej.

Przykład 12

W dniu 2 stycznia 2019 r. podatnik prowadzący działalność gospodarczą zawarł umowę leasingu operacyjnego samochodu osobowego, którego wartość netto to 200.000 zł. Wartość brutto to natomiast 246.000 zł (200.000 zł netto plus 46.000 zł VAT). Podatnikowi przysługuje prawo do odliczenia 50% VAT z rat leasingowych. Całkowita wartość rat leasingowych to 250.920 zł brutto (dla uproszczenia przyjęto założenie, że kwota ta stanowi wyłącznie spłatę wartości samochodu osobowego – przyp. red.). Podatnik uiszczył czynsz inicjalny (opłatę wstępną) w wysokości 49.200 zł brutto. Pozostałe raty leasingowe w wysokości 201.720 zł brutto podatnik będzie uiszczał w równej miesięcznej wysokości wynoszącej 3.362 zł brutto przez cały okres trwania umowy leasingu. Umowa została zawarta na 5 lat.

Kwota 150.000 zł stanowi 67,26% kwoty wynoszącej 223.000 zł (kwota netto samochodu plus 50% nieodliczony VAT). Podatnik będzie ujmował w kosztach uzyskania przychodu 67,26% każdej raty leasingowej.

W wartości kosztów podlegających ograniczeniom z art. 23 ust. 1 pkt 47a ustawy o PIT i art. 16 ust. 1 pkt 49a ustawy o CIT należy uwzględnić wartość nieodliczonego VAT.

Oznacza to, że czynsz inicjalny (opłata wstępna) będzie stanowił koszt uzyskania przychodów w kwocie wynoszącej 29.997,96 zł (44.600 zł × 67,26%), natomiast pozostałe raty leasingowe będą stanowiły koszt uzyskania przychodów w kwocie 2.049,86 zł (3.047,66 zł × 67,26%). Proporcja w wysokości 67,26% znajduje zatem zastosowanie do kwoty netto raty leasingowej oraz nieodliczonego VAT z tego tytułu, np. opłata wstępna w kwocie 44.600 zł (40.000 zł kwota netto + 4.600 zł nieodliczony VAT).

3.1.2. Opłaty z tytułu składek na ubezpieczenie samochodu

Jeden z wyjątków od ww. zasady został wprost wskazany w treści omawianych przepisów i odnosi się do opłat z tytułu składek na ubezpieczenie samochodu osobowego będącego przedmiotem takiej umowy. Składki na ubezpieczenie samochodu są bowiem limitowane na podstawie odrębnego przepisu (art. 23 ust. 1 pkt 47 ustawy o PIT i art. 16 ust. 1 pkt 49 ustawy o CIT – zob. pkt 2.4 objaśnień).



Poza zakresem regulacji art. 23 ust. 1 pkt 47a ustawy o PIT (art. 16 ust. 1 pkt 49a ustawy o CIT) pozostają składki na wszelkiego rodzaju ubezpieczenia samochodu osobowego, w tym również te nieobjęte zakresem przepisu art. 23 ust. 1 pkt 47 ustawy o PIT (art. 16 ust. 1 pkt 49 ustawy o CIT). Oznacza to, że np. składka z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC faktycznie opłacana przez np. leasingobiorcę (zwrot kosztów) nie podlega limitowaniu w oparciu o omawiane przepisy (w związku z limitem 150.000 zł/225.000 zł).

3.1.3. Umowa leasingu – wyłączenie z limitowania części opłat przekraczających spłatę wartości samochodu osobowego

Zgodnie z ww. przepisami, w przypadku samochodu osobowego oddanego do używania na podstawie umowy leasingu, o której mowa w art. 23a pkt 1 ustawy o PIT (art. 17a pkt 1 ustawy o CIT), omawiane ograniczenie stosuje się do tej części opłaty, która stanowi spłatę wartości samochodu osobowego.

Celem ww. przepisu jest wspomniane już na wstępie niniejszych objaśnień analogiczne traktowanie na gruncie podatku dochodowego skutków zawarcia umowy leasingu z nabyciem samochodu osobowego przez podatnika na własność. W tym drugim przypadku nie budzi wątpliwości możliwość zaliczania do kosztów uzyskania przychodów podatnika ponoszonych przez niego **kosztów finansowania zakupu składnika majątku (samochodu osobowego)**, np. kosztów odsetek od zaciągniętego kredytu na zakup takiego samochodu. Podobną funkcję pełni korzystanie z samochodu osobowego na mocy umowy leasingu określonej w art. 23a pkt 1 ustawy o PIT (art. 17a pkt 1 ustawy o CIT). Oznacza to tym samym, że w przypadku leasingu, opłaty przekraczające spłatę wartości samochodu osobowego nie będą podlegały limitowaniu, o którym mowa w art. 23 ust. 1 pkt 47a ustawy o PIT (art. 16 ust. 1 pkt 49a ustawy o CIT).

Należy zauważyć też, że w wyniku wprowadzenia do ustawy o PIT art. 23 ust. 1 pkt 47a (art. 16 ust. 1 pkt 49a w ustawie o CIT) nastąpiło zrównanie podatkowych skutków umów leasingu finansowego i leasingu operacyjnego. W przypadku leasingu finansowego ograniczenie kosztów do 150.000 zł wynika z art. 23 ust. 1 pkt 4 ustawy o PIT (art. 16 ust. 1 pkt 4 ustawy o CIT), natomiast w przypadku leasingu operacyjnego – z art. 23 ust. 1 pkt 47a ustawy o PIT (art. 16 ust. 1 pkt 49a ustawy o CIT).

3.2. Wartość samochodu będącego przedmiotem umowy leasingu, najmu, dzierżawy lub innej umowy o podobnym charakterze

3.2.1. Umowy leasingu oraz umowy najmu, dzierżawy lub inne umowy o podobnym charakterze zawarte na okres równy lub dłuższy niż 6 miesięcy

Ustawodawca w treści art. 23 ust. 1 pkt 47a i ust. 5e ustawy o PIT i art. 16 ust. 1 pkt 49a i ust. 5e ustawy o CIT odwołał się do **wartości samochodu osobowego** będącego przed-

miotem ww. umów **bez sprecyzowania, o jaką wartość chodzi**. Podobny zabieg legiślacyjny stosowany jest w wielu innych przepisach obu ustaw o podatkach dochodowych. Jednakże nie jest to zabieg powszechny. Ustawy te posługują się również pojęciami „wartości rynkowej” (transakcji, składników majątku, udziałów lub akcji), „wartości nominalnej” (udziałów lub akcji), „wartości początkowej” środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych.

Przy interpretacji odesłania do „wartości” samochodu osobowego będącego przedmiotem umowy leasingu, najmu, dzierżawy, itp., należy sięgnąć do wykładni celowościowej i systemowej wewnętrznej. Jak wskazano na wstępie niniejszych objaśnień, celem regulacji ograniczającej koszty opłat z tytułu ww. umów było *„ujednolicenie sposobu rozliczania kosztów związanych z korzystaniem z samochodu osobowego, niezależnie od tytułu prawnego, na podstawie którego to korzystanie ma miejsce (umowa kupna, leasingu, najmu, itp.)”*.

Przejawem tego dążenia ustawodawcy było wprowadzenie tożsamyh limitów (150.000 zł, 225.000 zł) zarówno w przepisach odnoszących się do opłat z tytułu leasingu operacyjnego (najmu, dzierżawy), jak i w przepisach odnoszących się do samochodu nabytego przez podatnika na własność lub wykorzystywanego na podstawie umowy leasingu finansowego (art. 23 ust. 1 pkt 4 ustawy o PIT i art. 16 ust. 1 pkt 4 ustawy o CIT). Te ostatnie przepisy również posługują się odesłaniem do „wartości samochodu” bez dookreślenia jej rodzaju. Z całokształtu tej regulacji (wykładnia systemowa wewnętrzna) można jednak wysnuć wniosek, iż należy ją utożsamiać z wartością początkową samochodu osobowego (przepisy art. 23 ust. 1 pkt 4 ustawy o PIT i art. 16 ust. 1 pkt 4 ustawy o CIT odnoszą się do odpisów amortyzacyjnych, czyli kategorii bezpośrednio powiązanej z wartością początkową środków trwałych).

W przypadku umów leasingu operacyjnego, najmu, dzierżawy, itp., wartość początkowa samochodu osobowego (środka trwałego) jest kategorią występującą u leasingodawcy (wynajmującego, itp.). Zgodnie z art. 23b ust. 1 pkt 3 ustawy o PIT (art. 17b ust. 1 pkt 3 ustawy o CIT), jednym z warunków uznania opłat z tytułu leasingu za koszt uzyskania przychodu korzystającego jest to, aby suma ustalonych opłat w umowie leasingu, pomniejszona o należny podatek od towarów i usług, odpowiadała co najmniej wartości początkowej środków trwałych będących przedmiotem umowy leasingu. Wartością początkową nabytego środka trwałego jest z kolei cena nabycia, tj. zasadniczo kwota należna zbywcy pomniejszona o podatek od towarów i usług. W przypadku przedsiębiorstwa zajmującego się leasingiem, czy też najmem samochodów osobowych, wartością początkową samochodu osobowego będzie zatem w praktyce jego wartość bez podatku od towarów i usług, tj. wartość netto samochodu osobowego.

Z definicji wartości początkowej wynika, iż zawiera ona w sobie tę część kwoty podatku od towarów i usług, jaka nie stanowi podatku naliczonego albo w jakiej podatnikowi nie przysługuje obniżenie kwoty należnego podatku o podatek naliczony albo zwrot różnicy podatku w rozumieniu ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (dalej: ustawa o VAT).



Wartość samochodu, o której mowa w art. 23 ust. 1 pkt 4a ustawy o PIT i art. 16 ust. 1 pkt 4a ustawy o CIT, to wartość netto wynikająca z umowy powiększona o podatek od towarów i usług, który zgodnie z przepisami o podatku od towarów i usług nie stanowi dla korzystającego podatku naliczonego oraz naliczony podatek od towarów i usług, w tej części, w jakiej zgodnie z przepisami o podatku od towarów i usług podatnikowi korzystającemu nie przysługuje obniżenie kwoty lub zwrot różnicy podatku od towarów i usług. Wartość samochodu wynikająca z umowy musi odpowiadać faktycznej (aktualnej) wartości rynkowej takiego samochodu na dzień jej zawarcia.

Przykład 13

W dniu 10 stycznia 2019 r. podatnik prowadzący działalność gospodarczą zawarł umowę leasingu operacyjnego samochodu osobowego (niebędącego samochodem elektrycznym) o wartości netto 130.000 zł. Kwota podatku od towarów i usług wynikającego z tej umowy wynosi 29.900 zł. Podatnik (leasingobiorca) zamierza wykorzystywać ten samochód również do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą (do celów mieszanych), w związku z czym przysługuje mu do odliczenia jedynie 50% kwoty podatku wynikającego z otrzymanej faktury (14.950 zł).

Oznacza to, że w tym przypadku wartość samochodu, do której należy odnosić kwotę 150.000 zł, wynosi 144.950 zł. Kwota ta, tym samym, „obejmuje” również niepodlegającą odliczeniu część podatku od towarów i usług. Jako że tak ustalona wartość samochodu jest niższa od kwoty 150.000 zł, całość uiszczanych w związku z tą umową opłat leasingowych podlegać będzie zaliczeniu do kosztów uzyskania przychodów.

Przykład 14

W dniu 8 lutego 2019 r. podatnik prowadzący działalność gospodarczą zawarł umowę leasingu operacyjnego samochodu osobowego (niebędącego samochodem elektrycznym) o wartości netto 300.000 zł. Kwota podatku od towarów i usług wynikającego z tej umowy wynosi 69.000 zł. Podatnik (leasingobiorca) zamierza wykorzystywać ten samochód również do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą (do celów mieszanych), w związku z czym przysługuje mu do odliczenia jedynie 50% kwoty podatku wynikającego z otrzymanej faktury (34.500 zł). Dla celów określenia proporcji, o której mowa w omawianych przepisach, należy przyjąć wartość samochodu wynoszącą 334.500 zł.

3.2.2. Umowy najmu, dzierżawy lub inne umowy o podobnym charakterze zawarte na okres krótszy niż 6 miesięcy

W przypadku umów najmu krótkoterminowego problematyczne w praktyce byłoby określanie bieżącej wartości samochodu osobowego na dzień każdorazowego zawarcia takiej umowy. Z tego względu w ww. przepisach wprowadzono rozwiązanie, zgodnie z którym, w przypadku zawarcia umowy najmu (dzierżawy lub innej umowy o podobnym charakterze) na okres krótszy niż 6 miesięcy, przez wartość samochodu dla celów ustalenia proporcji, o której mowa w ust. 1 pkt 47a ustawy o PIT (art. 16 ust. 1 pkt 49a ustawy o CIT), rozumie się **wartość przyjętą dla celów ubezpieczenia**. Wartość tę należy traktować jako obowiązującą do wszystkich zawieranych przez podatnika umów dotyczących danego samochodu osobowego, o ile żadna z nich nie trwa co najmniej 6 miesięcy.



W większości przypadków podatnik w ogóle nie będzie musiał stosować omawianego limitu. W oczywistych sytuacjach, np. kiedy najwyższa katalogowa cena za konkretny model samochodu mieści się w limicie 150.000 zł i 225.000 zł dla samochodu elektrycznego, wystarczy, że podatnik posiada odpowiednie dokumenty potwierdzające wartość tego samochodu (np. cennik producenta danego modelu samochodu), z których wynika, że dany model mieści się w omawianym limicie. Tego typu sytuacje mogą w praktyce dotyczyć wynaję-

cia samochodu za granicą. W przypadku najmu krótkoterminowego (np. carsharingu) informację taką może też dostarczać sam przedsiębiorca zajmujący się tego rodzaju działalnością (np. poprzez przekazanie klientom informacji o wartościach poszczególnych modeli samochodów dostępnych w jego ofercie).

4. Wykorzystywanie samochodu osobowego dla celów mieszanych albo wyłącznie dla celów prowadzonej działalności

- Treść omawianych przepisów:

art. 23 ust. 1 pkt 46 i 46a ustawy o PIT oraz art. 16 ust. 1 pkt 51 ustawy o CIT

Art. 23. 1. Nie uważa się za koszty uzyskania przychodów: (...)

46) poniesionych wydatków z tytułu kosztów używania, stanowiącego własność podatnika prowadzącego działalność gospodarczą, samochodu osobowego niebędącego składnikiem majątku, o którym mowa w art. 14 ust. 2 pkt 1, oraz składek na ubezpieczenie takiego samochodu; te wydatki i składki w wysokości 20% stanowią jednak koszty uzyskania przychodów pod warunkiem, że samochód ten jest wykorzystywany również do celów związanych z działalnością gospodarczą prowadzoną przez podatnika.

46a) 25% poniesionych wydatków, z zastrzeżeniem pkt 36, z tytułu kosztów używania samochodu osobowego, innego niż określony w pkt 46, na potrzeby prowadzonej przez podatnika działalności gospodarczej – jeżeli samochód osobowy jest wykorzystywany również do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą prowadzoną przez podatnika.

Art. 16. 1. Nie uważa się za koszty uzyskania przychodów: (...)

51) 25% poniesionych wydatków, z zastrzeżeniem pkt 30, z tytułu kosztów używania samochodu osobowego na potrzeby działalności gospodarczej – jeżeli samochód osobowy jest wykorzystywany również do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą prowadzoną przez podatnika.

art. 23 ust. 3b ustawy o PIT oraz art. 16 ust. 3b ustawy o CIT

3b. W przypadku gdy opłata, w tym czynsz, z tytułu umowy leasingu, o której mowa w art. 23a pkt 1 [art. 17a pkt 1 – ustawa o CIT], umowy najmu, dzierżawy lub innej umowy o podobnym charakterze została skalkulowana w sposób obejmujący koszty eksploatacji samochodu osobowego, przepis ust. 1 pkt 46a [art. 16 ust. 1 pkt 51 – ustawy o CIT] stosuje się do tej części opłaty, która obejmuje koszty eksploatacji samochodu osobowego.

Art. 23 ust. 5a ustawy o PIT i art. 16 ust. 5a ustawy o CIT

Art. 23. 5a. Poniesione wydatki, o których mowa w ust. 1 pkt 46 i 46a [art. 16 ust. 1 pkt 51 – ustawa o CIT], oraz kwota, o której mowa w ust. 1 pkt 47a [art. 16 ust. 1 pkt 49a – ustawy o CIT], obejmują także podatek od towarów i usług, który zgodnie z przepisami o podatku od towarów i usług nie stanowi podatku naliczonego, oraz naliczony podatek od towarów i usług, w tej części, w jakiej zgodnie z przepisami o podatku od towarów i usług podatnikowi nie przysługuje obniżenie kwoty lub zwrot różnicy podatku od towarów i usług.

Art. 23 ust. 5f – 5h ustawy o PIT i art. 16 ust. 5f–5h ustawy o CIT

5f. W przypadku nieprowadzenia przez podatnika ewidencji, o której mowa w art. 86a ust. 4 ustawy o podatku od towarów i usług, uznaje się, że samochód osobowy jest wykorzystywany również do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą podatnika.

5g. Przepisu ust. 5f nie stosuje się, jeżeli podatnik na podstawie przepisów ustawy o podatku od towarów i usług nie jest obowiązany do prowadzenia takiej ewidencji, z wyjątkiem

przypadku, gdy brak tego obowiązku wynika z art. 86a ust. 5 pkt 2 lit. a) ustawy o podatku od towarów i usług.

5h. W przypadku ustalenia, że podatnik, niezgodnie ze stanem faktycznym, nie stosował ograniczenia wynikającego z ust. 1 pkt 46a [art. 16 ust. 1 pkt 51 – ustawy o CIT], przepis ten stosuje się od dnia rozpoczęcia używania przez podatnika danego samochodu osobowego.

4.1. Wykorzystywanie samochodu osobowego do celów mieszanych – informacje wstępne

W przepisach art. 23 ust. 1 pkt 46a ustawy o PIT i art. 16 ust. 1 pkt 51 ustawy o CIT wprowadzono regułę ograniczającą w sposób ryczałtowy zaliczane do kosztów uzyskania przychodów wydatki z tytułu używania samochodu osobowego przez podatników do tzw. celów mieszanych.

UWAGA! Omawiana regulacja dotyczy zarówno samochodów osobowych wpisanych do ewidencji środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych, jak również używanych przez podatnika np. na podstawie umowy leasingu, umowy najmu, dzierżawy.

Podatnik może zaliczyć do kosztów uzyskania przychodów 75% poniesionych wydatków związanych z używaniem samochodu osobowego, jeżeli wykorzystuje ten samochód również do celów niezwiązanych z prowadzoną działalnością, czyli również do celów prywatnych. Okoliczność, że samochód jest wykorzystywany również do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą powoduje, że z kosztów podatkowych należy wyłączyć 25% poniesionych przez podatnika wydatków z tytułu kosztów używania takiego samochodu.

Omawiane ograniczenie nie ma zastosowania, gdy samochód osobowy wykorzystywany jest przez podatnika wyłącznie do celów prowadzonej działalności.

UWAGA! Samochód osobowy jest wykorzystywany dla celów niezwiązanych z prowadzoną działalnością gospodarczą podatnika również w przypadku, gdy samochód jest wykorzystywany dla celów prywatnych przez pracownika podatnika oraz innych osób związanych z podatnikiem, np. zleceniobiorców, członków zarządu, akcjonariuszy, udziałowców.

4.1.1. Wykorzystywanie samochodów osobowych będących własnością zleceniobiorcy, członka zarządu itp., dla celów działalności podatnika CIT

Znowelizowany przepis art. 16 ust. 1 pkt 51 ustawy o CIT nie wskazuje jednoznacznie, że jego brzmienie ma zastosowanie jedynie do samochodów osobowych stanowiących składniki majątku podatnika, należy uznać, że ma zastosowanie do każdego samochodu osobowego używanego, czy to na podstawie umowy leasingu, najmu, dzierżawy, czy też każdej innej umowy cywilno-prawnej, w tym także samochodu będącego własnością członka zarządu, zleceniobiorcy, udziałowca używanego przez niego w celu odbycia podróży służbowej.

Zwrot wydatków powinien być uregulowany aktem, z którego wynikałby obowiązek ponoszenia kosztów z tytułu używania samochodu. Obowiązek taki może być np. przewidziany w uchwale zgromadzenia wspólników powołującej członka zarządu do pełnienia funkcji, zawartej umowie cywilno-prawnej o używanie samochodu na potrzeby podatnika, umowie najmu/dzierżawy lub użyczenia samochodu na rzecz spółki.

Podstawą zaliczenia przez spółkę do kosztów podatkowych wydatków poniesionych na używanie samochodu osobowego powinny być faktury lub inne dokumenty będące podstawą zapisu w księgach, w myśl ustawy o rachunkowości, wystawione na spółkę.

4.1.2. Korekta podatku VAT a wykorzystywanie samochodu osobowego dla celów mieszanych

W przypadku, gdy w wyniku ewentualnej korekty podatku VAT nastąpi zwiększenie podatku odliczonego, wówczas na gruncie podatków dochodowych podatnik jest obowiązany do wykazania przychodu (art. 14 ust. 2 pkt 7f ustawy o PIT oraz art. 12 ust. 1 pkt 4g ustawy o CIT). Natomiast w sytuacji, gdy w wyniku dokonanej korekty dojdzie do zmniejszenia podatku odliczonego, dla celów podatku dochodowego podatnik jest uprawniony do zaliczenia wartości korekty do kosztów uzyskania przychodów (art. 23 ust. 1 pkt 43 ustawy o PIT oraz art. 16 ust. 1 pkt 46 ustawy o CIT).

Stosownie natomiast do art. 23 ust. 1 pkt 46a ustawy o PIT (art. 16 ust. 1 pkt 51 ustawy o CIT), do kosztów uzyskania przychodów nie podlega zaliczeniu 25% poniesionych wydatków z tytułu kosztów używania samochodu osobowego na potrzeby prowadzonej przez podatnika działalności gospodarczej – jeżeli samochód osobowy jest wykorzystywany również do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą prowadzoną przez podatnika. Jednocześnie, jak wynika z art. 23 ust. 5a ustawy o PIT (art. 16 ust. 5a ustawy o CIT), poniesione wydatki, o których mowa powyżej, obejmują także podatek od towarów i usług, który zgodnie z przepisami o podatku od towarów i usług nie stanowi podatku naliczonego, oraz naliczony podatek od towarów i usług, w tej części, w której zgodnie z przepisami o podatku od towarów i usług podatnikowi nie przysługuje obniżenie kwoty lub zwrot różnicy podatku od towarów i usług.

Zatem, jeżeli ewentualna korekta podatku od towarów i usług, dotycząca kosztów używania samochodu osobowego, powoduje możliwość zwiększenia kosztów uzyskania przychodów, to wówczas zastosowanie znajdą rozwiązania art. 23 ust. 1 pkt 46a i ust. 5a ustawy o PIT (art. 16 ust. 1 pkt 51 i ust. 5a ustawy o CIT). W konsekwencji podatnik będzie mógł zaliczyć do kosztów uzyskania przychodów 75% kwoty wynikającej z dokonanej korekty w podatku od towarów i usług.

4.2. Wykorzystywanie samochodu osobowego wyłącznie dla celów prowadzonej działalności gospodarczej

Możliwość zaliczenia do kosztów uzyskania przychodów 100% wydatków eksploatacyjnych dotyczy tylko sytuacji, w której samochód osobowy wykorzystywany jest wyłącznie w prowadzonej działalności gospodarczej. Podatnik, co do zasady, obowiązany jest prowadzić na tę okoliczność ewidencję potwierdzającą wykorzystywanie samochodu osobowego wyłącznie do celów związanych z prowadzoną przez niego działalnością gospodarczą. Ustawodawca odniósł się w tym zakresie do ewidencji stosowanej dla celów podatku od towarów i usług, o której mowa w art. 86a ust. 4 ustawy o VAT. Poprzez odwołanie się do już funkcjonujących rozwiązań, ustawa nowelizująca nie wprowadziła żadnych nowych obowiązków sprawozdawczych dla podatników podatków dochodowych. Zgodnie z wprowadzonymi rozwiązaniami, podatnicy będą zatem wykorzystywać ewidencję przebiegu pojazdu prowadzoną dla celów podatku od towarów i usług (w przypadkach określonych w ustawie o VAT) również dla celów rozliczeń dokonywanych w podatku dochodowym.



W przypadku nieprowadzenia przez podatnika ewidencji dla celów podatku VAT (ze względu na to, że podatnik wykorzystuje samochód osobowy do działalności mieszanej, tj. zarówno do celów działalności gospodarczej, jak i do celów niezwiązanych z tą działalnością, np. do celów prywatnych), również dla celów

podatku dochodowego przyjmuje się, że samochód osobowy jest wykorzystywany także do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą podatnika. Domniemanie to nie dotyczy przypadków, w których na podstawie przepisów ustawy o VAT podatnik nie jest w ogóle zobowiązany do prowadzenia takiej ewidencji (poza przypadkiem, o którym mowa w art. 86a ust. 5 pkt 2 lit. a ustawy o VAT).

UWAGA! W sytuacji, w której podatnik zwolniony z obowiązku prowadzenia ewidencji na podstawie ustawy o VAT, wykorzystuje samochód w sposób „mieszany”, co powoduje, że powinien stosować ograniczenie kosztów na podstawie art. 23 ust. 1 pkt 46a ustawy o PIT (art. 16 ust. 1 pkt 51 ustawy o CIT), ograniczenie to znajduje zastosowanie od daty rozpoczęcia używania przez podatnika danego samochodu osobowego (art. 23 ust. 5h ustawy o PIT i art. 16 ust. 5h ustawy o CIT).

4.3. Rodzaje wydatków objętych limitowaniem w związku z wykorzystywaniem samochodu osobowego do celów mieszanych

Do wydatków związanych z używaniem samochodu osobowego (wydatków eksploatacyjnych) zalicza się np. wydatki ponoszone na:

- nabycie paliw silnikowych,
- serwis samochodu,
- wymianę opon,
- myjnię,
- naprawy i części zamienne,
- wymianę płynu hamulcowego oraz płynu do spryskiwaczy,
- opłaty za przejazd autostradą,
- badania diagnostyczne,
- abonament radiowy wyłącznie za radio wykorzystywane w samochodzie,
- czynsz najmu/dzierżawy garażu/miejsca postojowego/parkingu,
- remont powypadkowy samochodu.

Od redakcji:

Podobnie wyjaśniło MF w piśmie z dnia 30 maja 2019 r., przesłanym naszemu Wydawnictwu. Czytamy w nim:

„(...) w przepisach art. 23 ust. 1 pkt 46a Ustawy o PIT i art. 16 ust. 1 pkt 51 Ustawy o CIT wprowadzono regułę ograniczającą w sposób ryczałtowy zaliczane do kosztów uzyskania przychodów wydatki z tytułu używania samochodu osobowego przez podatników do tzw. celów mieszanych. Podatnik może zaliczyć do kosztów uzyskania przychodów 75% poniesionych wydatków związanych z używaniem samochodu osobowego, jeżeli wykorzystuje ten samochód również do celów niezwiązanych z prowadzoną działalnością, czyli również do celów prywatnych. Okoliczność, że samochód jest wykorzystywany również do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą powoduje, że z kosztów podatkowych należy wyłączyć 25% poniesionych przez podatnika wydatków z tytułu kosztów używania takiego samochodu.

Do wydatków związanych z używaniem samochodu osobowego (wydatków eksploatacyjnych) można zaliczyć w szczególności wydatki ponoszone na: nabycie paliw sil-

nikowych, serwis samochodu, wymianę opon, myjnię, naprawy i części zamienne, wymianę płynu hamulcowego oraz płynu do spryskiwaczy, opłaty parkingowe, opłaty za przejazd autostradą, opłaty rejestracyjne, badania diagnostyczne. (...) wydatki na miejsce postojowe (własne, za które płaci się czynsz do wspólnoty lub wynajmowane) albo garaż (własny lub wynajmowany) również podlegają limitowi wynikającemu z art. 23 ust. 1 pkt 46a Ustawy o PIT i art. 16 ust. 1 pkt 51 Ustawy o CIT.”

W ramach omawianego limitu (75%) należy rozliczać także wydatki na powypadkową naprawę samochodu osobowego wykorzystywanego do celów mieszanych. Tak wyjaśnił MF w odpowiedzi udzielonej naszemu Wydawnictwu w dniu 25 czerwca 2019 r.

Limitu tego nie należy natomiast stosować do składek na ubezpieczenie samochodu. Tak wyjaśnił MF w piśmie przesłanym do naszego Wydawnictwa w dniu 11 stycznia 2019 r. (cytujemy je na str. 19-20 tego dodatku).

Zgodnie z art. 23 ust. 5a ustawy o PIT (art. 16 ust. 5a ustawy o CIT), poniesione wydatki z tytułu używania samochodu osobowego obejmują także podatek od towarów i usług, który zgodnie z przepisami o podatku od towarów i usług nie stanowi podatku naliczonego, oraz naliczony podatek od towarów i usług, w tej części, w jakiej zgodnie z przepisami o podatku od towarów i usług podatnikowi nie przysługuje obniżenie kwoty lub zwrot różnicy podatku od towarów i usług.

Przykład 15

*Podatnik wykorzystujący samochód osobowy do użytku mieszanego kupił paliwo za 1.000 zł plus 230 zł VAT. Podatnik odlicza połowę VAT z tytułu nabycia paliwa, czyli 115 zł. Od dnia 1 stycznia 2019 r., wydatek netto na paliwo, jak i nieodliczony od niego VAT są kosztem uzyskania przychodów na gruncie ustawy o PIT i ustawy o CIT w 75%. Podatnik może więc zaliczyć do kosztów uzyskania przychodów łącznie kwotę **836,25 zł** ($1.115 \text{ zł} \times 75\%$).*

UWAGA! Wydatki na ulepszenie środków trwałych (np. zakup dodatkowego wyposażenia samochodu osobowego) nie podlegają limitowaniu wynikającemu z art. 23 ust. 1 pkt 46a ustawy o PIT (art. 16 ust. 1 pkt 51 ustawy o CIT). Wydatki takie mogą zwiększać wartość początkową środka trwałego, którego dotyczy ulepszenie. Od dnia 1 stycznia 2018 r. graniczna kwota wydatków na ulepszenie środka trwałego zwiększającego jego wartość początkową została podwyższona z 3.500 zł do 10.000 zł. Kwota wydatków na ulepszenie będącego środkiem trwałym samochodu osobowego, np. na montaż czujników cofania lub instalacji gazowej, o wartości nieprzekraczającej 10.000 zł, może być w całości, bezpośrednio uwzględniona w kosztach uzyskania przychodów.

Od redakcji:

Podobnie wyjaśnił Ministerstwo Finansów w odpowiedzi na pytanie naszego Wydawnictwa (z dnia 18 listopada 2019 r.), dotyczące rozliczania wydatków na montaż nawigacji, czujników cofania, czy instalacji gazowej. W piśmie tym czytamy:

„(...) stosownie do treści art. 16 ust. 1 pkt 51 ustawy (...) o podatku dochodowym od osób prawnych, nie uważa się za koszty uzyskania przychodów 25% poniesionych wydatków, z zastrzeżeniem pkt 30, z tytułu kosztów używania samochodu osobowego na potrzeby działalności gospodarczej – jeżeli samochód osobowy jest wykorzystywany również do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą prowadzoną przez podatnika. Przepis ten wprowadza regułę ograniczającą w sposób ryczałtowy zaliczanie do kosztów uzyskania przychodów wydatków eksploatacyjnych. W przypadku osób

fizycznych, reguła ograniczająca w sposób ryczałtowy zaliczanie do kosztów uzyskania przychodów wydatków eksploatacyjnych wynika z art. 23 ust. 1 pkt 46a ustawy (...) o podatku dochodowym od osób fizycznych. Wydatki na ulepszenie środków trwałych (np. zakup dodatkowego wyposażenia samochodu osobowego) nie podlegają limitowaniu, o którym mowa powyżej. Wydatki takie mogą zwiększać wartość początkową środka trwałego, którego dotyczy ulepszenie. Od dnia 1 stycznia 2018 r. graniczna kwota wydatków na ulepszenie środka trwałego zwiększającego jego wartość początkową została podwyższona z 3.500 zł do 10.000 zł. Oznacza to, że w obowiązującym stanie prawnym, kwota wydatków na ulepszenie będącego środkiem trwałym samochodu osobowego, np. na montaż czujników cofania lub instalacji gazowej, o wartości nieprzekraczającej 10.000 zł, może być w całości, bezpośrednio uwzględniona w kosztach uzyskania przychodów.”

4.4. Koszty uzyskania przychodów z tytułu używania samochodu osobowego stanowiącego prywatną własność podatnika

W podatku dochodowym od osób fizycznych uproszczono sposób zaliczania do kosztów uzyskania przychodów wydatków związanych z używaniem samochodu osobowego będącego własnością podatnika. Zmiany te dotyczą **prywatnego samochodu osobowego**, który nie stanowi w prowadzonej działalności gospodarczej składnika majątku, o którym mowa w art. 14 ust. 2 pkt 1 ustawy o PIT, a jest wykorzystywany w tej działalności.

Od dnia 1 stycznia 2019 r., zamiast wykorzystywanej dotychczas ewidencji przebiegu pojazdu, tzw. kilometrówki, wprowadzono uproszczony sposób kwalifikowania do kosztów podatkowych wydatków związanych z używaniem samochodu osobowego stanowiącego prywatną własność podatnika. Podatnik, który dla potrzeb działalności gospodarczej wykorzystuje prywatny samochód osobowy stanowiący jego własność, do kosztów uzyskania przychodów może zaliczyć 20% poniesionych wydatków (80% poniesionych wydatków wyłączono z kosztów podatkowych).



Limit wydatków zaliczanych do kosztów uzyskania przychodów w wysokości 20% dotyczy wszystkich rodzajów samochodów osobowych, w tym również samochodów elektrycznych.

W celu ustalenia limitu wydatków zaliczanych do kosztów podatkowych podatnik uwzględni wszystkie wydatki związane z używaniem prywatnego samochodu osobowego, w tym również składki na ubezpieczenie takiego samochodu.

Wydatkami związanymi z używaniem samochodu osobowego są wszelkie wydatki związane z wykorzystywaniem samochodu. Są to zatem wszelkiego rodzaju wydatki eksploatacyjne i inne koszty wynikające z używania samochodu, takie jak np.: zakup paliwa, ogumienia i innych materiałów eksploatacyjnych, koszty napraw i części zamiennych.

Wydatki z tego tytułu są zaliczane do kosztów podatkowych, pod warunkiem, że samochód ten jest wykorzystywany również do celów związanych z działalnością gospodarczą prowadzoną przez podatnika. Do zaliczenia do kosztów podatkowych 20% poniesionych wydatków związanych z używaniem i ubezpieczeniem prywatnego samochodu osobowego nie wystarcza sam fakt, że podatnik jest jego właścicielem. W przypadku, gdy samochód osobowy nie jest wykorzystywany również dla celów związanych z prowadzoną działalnością gospodarczą, to podatnikowi nie przysługuje prawo do zaliczania wydatków związanych z jego używaniem i ubezpieczeniem do kosztów uzyskania przychodów.

Przepisy ustawy o PIT nie wskazują sposobu wykazania przez podatnika faktu, że samochód osobowy jest wykorzystywany również do celów związanych z działalnością gospodarczą prowadzoną przez podatnika. Zastosowanie znajdą zatem przepisy Ordynacji podatkowej w części dotyczącej dowodów i ogólna zasada, zgodnie z którą, jako dowód należy dopuścić wszystko, co może przyczynić się do wyjaśnienia sprawy, a nie jest sprzeczne z prawem.



Wydatki z tytułu kosztów używania i ubezpieczenia samochodu osobowego są zaliczane do kosztów uzyskania przychodów w wysokości 20% poniesionych wydatków również w przypadku, gdy samochód osobowy stanowi współwłasność podatnika.

W ramach limitu w wysokości 20% poniesionych wydatków uwzględnia się również podatek od towarów i usług, który zgodnie z przepisami o podatku od towarów i usług nie stanowi podatku naliczonego oraz naliczony podatek od towarów i usług, w tej części, w jakiej zgodnie z przepisami o podatku od towarów i usług podatnikowi nie przysługuje obniżenie kwoty lub zwrot różnicy podatku od towarów i usług (art. 23 ust. 5a ustawy o PIT).

Przykład 16

Podatnik korzystający ze zwolnienia od podatku od towarów i usług używa do celów związanych z prowadzoną działalnością gospodarczą prywatny samochód osobowy. Samochód nie został wpisany do ewidencji środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych. W lutym 2019 r. podatnik poniósł wydatki związane z używaniem samochodu, z tytułu zakupu paliwa i wymiany żarówek, w kwocie 800 zł. Do kosztów uzyskania przychodów podatnik zalicza kwotę 160 zł ($20\% \times 800 \text{ zł}$).

II. NAJCIEKAWSZE WYJAŚNIENIA MF DOTYCZĄCE SAMOCHODÓW OSOBOWYCH

1. Ujęcie w PKPiR wydatków z tytułu używania prywatnego samochodu dla celów działalności gospodarczej

Z art. 23 ust. 1 pkt 46 ustawy o PDOF wynika, że do kosztów uzyskania przychodu zalicza się 20% wydatków z tytułu używania takich samochodów oraz 20% kwoty składek na ich ubezpieczenie. Zniesiono również wymóg prowadzenia dla takich samochodów ewidencji przebiegu pojazdu.

Początkowo wprowadzeniu nowych zasad rozliczania kosztów z tytułu używania samochodu osobowego, o którym mowa, nie towarzyszyły zmiany w zakresie ujmowania tych kosztów w podatkowej księdze.

Powstały wątpliwości, czy pomimo zmiany zasad rozliczania kosztów używania na potrzeby działalności gospodarczej prywatnych samochodów osobowych przez podatników:

- nadal dopuszczalne jest sporządzanie miesięcznego zestawienia poniesionych wydatków i ujmowanie ich (w wysokości nieprzekraczającej 20%) na tej podstawie w księdze – jak wynikało to z ust. 13 Objaśnień do podatkowej księgi obowiązujących do końca 2019 r., czy też
- podatnicy powinni ujmować te wydatki (w wysokości nieprzekraczającej 20%) na podstawie dowodów bezpośrednio potwierdzających ich poniesienie.

Z takim pytaniem zwróciliśmy się do MF. W odpowiedzi z dnia 11 lutego 2019 r. czytamy:
 „(...) zgodnie z art. 23 ust. 1 pkt 46 ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych, nie uważa się za koszty uzyskania przychodów poniesionych wydatków z tytułu kosztów używania, stanowiącego własność podatnika prowadzącego działalność gospodarczą, samochodu osobowego niebędącego składnikiem majątku, o którym mowa w art. 14 ust. 2 pkt 1, oraz składek na ubezpieczenie takiego samochodu; te wydatki i składki w wysokości 20% stanowią jednak koszty uzyskania przychodów pod warunkiem, że samochód ten jest wykorzystywany również do celów związanych z działalnością gospodarczą prowadzoną przez podatnika.

Zatem poczynsz od 1 stycznia 2019 r. wydatki z tytułu używania prywatnego samochodu osobowego niebędącego składnikiem majątku firmy nie są już limitowane przebiegiem tego pojazdu.

Podatnicy prowadzący podatkową księgę przychodów i rozchodów powinni 20% wydatków ujmować w księdze bezpośrednio na podstawie dowodów dokumentujących ich poniesienie (podkreśl. red.).

Tym samym, ustęp 13 Objaśnień do podatkowej księgi przychodów i rozchodów określonych w rozporządzeniu Ministra Finansów z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie prowadzenia podatkowej księgi przychodów i rozchodów (w brzmieniu obowiązującym do końca 2019 r. – przyp. red.), w części odnoszącej się do ewidencjonowania wydatków związanych z używaniem prywatnego samochodu osobowego, nie ma już zastosowania. (...)”

Nadmieniamy, że od 1 stycznia 2020 r. obowiązuje nowe rozporządzenie w sprawie prowadzenia podatkowej księgi przychodów i rozchodów (Dz. U. z 2019 r. poz. 2544). W tym rozporządzeniu, w ust. 13 Objaśnień do księgi nie ma już mowy o sporządzaniu miesięcznego zestawienia poniesionych wydatków na samochód niewprowadzony do ewidencji środków trwałych.

2. Amortyzacja samochodu nabytego na współwłasność a limit 150.000 zł

W przypadku nabycia samochodu osobowego (kwalifikowanego jako środek trwały) na współwłasność, jego wartość początkową zasadniczo ustala się w takiej proporcji jego wartości, w jakiej pozostaje udział podatnika w jego własności (art. 22g ust. 11 ustawy o PODOF). Może się zatem zdarzyć, że choć łącznie wartość takiego samochodu przekroczy ustawowy limit 150.000 zł (lub 225.000 zł w przypadku samochodów elektrycznych), o których mowa w art. 23 ust. 1 pkt 4 ustawy o PODOF, to u każdego ze współwłaścicieli wartość ta zmieści się w kwocie limitu. Mogą zatem powstać wątpliwości, czy każdemu ze współników przysługuje odrębny limit w wysokości 150.000 zł (225.000 zł).

Wątpliwość tę wyjaśniło MF w piśmie przesłanym do naszego Wydawnictwa w dniu 22 maja 2019 r. Czytamy w nim:

„(...) stosownie do art. 22g ust. 11 ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (...), zwanej dalej ustawą PIT, w razie gdy składnik majątku stanowi współwłasność podatnika, wartość początkową tego składnika ustala się w takiej proporcji jego wartości, w jakiej pozostaje udział podatnika we własności tego składnika majątku.

Zatem każdy ze współwłaścicieli powinien ująć samochód osobowy w swojej ewidencji środków trwałych w przypadającym na niego udziale we współwłasności (podkreśl. red.).

Natomiast zgodnie z art. 23 ust. 1 pkt 4 ustawy PIT, nie uważa się za koszty uzyskania przychodów odpisów z tytułu zużycia samochodu osobowego, w części ustalonej od wartości samochodu przewyższającej kwotę ustawowego limitu 225.000,00 zł lub 150.000,00 zł.

Powyższy przepis stanowi więc o wartości samochodu przewyższającego kwotę limitu, a nie wartości początkowej przyjętej przez każdego ze współwłaścicieli.

Przykładowo, jeżeli przedsiębiorcy nabywają wspólnie samochód osobowy o łącznej wartości przekraczającej ustawowy limit 150.000,00 zł, np. o wartości 300.000,00 zł, to każdy z nich ujmuje go w swojej ewidencji środków trwałych, w przypadającym na niego udziale we współwłasności, np. w częściach równych po 50%. Chociaż wartość początkowa przyjęta do amortyzacji przez każdego z nich nie przekracza równowartości 150.000,00 zł, to ustawowy limit jest rozdzielony zgodnie z posiadanym udziałem, dlatego każdy z podatników będzie ograniczony limitem amortyzacji w kosztach podatkowych do 75.000,00 zł.”

Podobnie MF wyjaśniło również w innym piśmie, będącym odpowiedzią na zapytanie naszego Wydawnictwa (dotyczące udziału we współwłasności zakupionego samochodu do prowadzonych odrębnie firm), z dnia 28 maja 2019 r.:

„(...) w (...) przykładowym stanie faktycznym dwaj przedsiębiorcy na potrzeby prowadzonych odrębnie działalności gospodarczej nabywają wspólnie samochód osobowy o łącznej wartości przekraczającej 150.000 zł, np. o wartości 300.000 zł i każdy z nich ujmuje go w swojej ewidencji środków trwałych w przypadającym na niego udziale we współwłasności, przykładowo w częściach równych, tj. obaj po 50%. W ten sposób wartość początkowa przyjęta do amortyzacji przez każdego z nich nie przekracza równowartości 150.000 zł. Zauważyć należy jednak, iż art. 16 ust. 1 pkt 4 (ustawy o PDOP – przyp. red.) stanowi o wartości samochodu przewyższającego kwotę 150.000 zł, a nie wartości początkowej przyjętej przez każdego z podatników. Zatem, **w takiej sytuacji limit 150.000 zł jest rozdzielony zgodnie z posiadanym udziałem – w powyższym stanie w częściach równych po 50%** (podkreśl. red.). Dlatego każdy z podatników będzie ograniczony limitem amortyzacji w kosztach podatkowych do 75.000 zł.”

3. Ujmowanie w kosztach podatkowych wydatków na prywatne samochody wspólników

Wspólnicy spółek osobowych (cywilnych/jawnych/komandytowych) często wykorzystują na potrzeby prowadzonej działalności gospodarczej prywatne samochody osobowe (składniki ich majątku prywatnego). Czy zaliczając do kosztów uzyskania przychodów wydatki związane z używaniem tych pojazdów w celach służbowych należy stosować limit w wysokości 20% (art. 23 ust. 1 pkt 46 ustawy o PDOP), czy 75% (art. 23 ust. 1 pkt 46a ustawy o PDOP)?

Z informacji udzielanych przez Krajową Informację Skarbową wynika, że limit w wysokości 75% ma zastosowanie tylko do wydatków związanych z prywatnymi samochodami osobowymi wspólników spółki, oddanymi spółce we władanie, np. na podstawie umowy użyczenia. W sytuacji natomiast, gdy samochód osobowy nie został oddany takiej spółce we władanie, stosuje się ww. limit w wysokości 20%.

Tak też uznało MF w odpowiedzi z dnia 29 sierpnia 2019 r. na nasze zapytanie w tej sprawie. W piśmie tym czytamy:

(...) stosownie do przepisu z art. 23 ust. 1 pkt 46 ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. zwanej dalej „ustawą PIT”, nie uważa się za koszty uzyskania przychodów poniesionych wydatków z tytułu kosztów używania, stanowiącego własność podatnika prowadzącego działalność gospodarczą, samochodu osobowego niebędącego składnikiem majątku, o którym mowa w art. 14 ust. 2 pkt 1, oraz składek na ubezpieczenie takiego samochodu.

Wydatki te i składki w wysokości 20% stanowią jednak koszty uzyskania przychodów pod warunkiem, że samochód ten jest wykorzystywany również do celów związanych z działalnością gospodarczą prowadzoną przez podatnika.

Natomiast zgodnie z art. 23 ust. 1 pkt 46a ustawy PIT, nie uważa się za koszty uzyskania przychodów 25% poniesionych wydatków, z zastrzeżeniem pkt 36, z tytułu kosztów używania samochodu osobowego, innego niż określony w pkt 46, na potrzeby prowadzonej przez podatnika działalności gospodarczej – jeżeli samochód osobowy jest wykorzystywany również do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą prowadzoną przez podatnika.

MF podziela stanowisko, że **w przypadku współnika wykorzystującego swój prywatny samochód może zaliczyć on do kosztów podatkowych związane z tym wydatki w wysokości 20% stosownie do przepisu art. 23 ust. 1 pkt 46 ustawy PIT.** W konsekwencji, skoro współnik nie oddał do władania samochodem spółce i tylko on używa samochodu do prowadzenia spraw spółki cywilnej, każdy ze współników zalicza do kosztów uzyskania przychodów tylko wydatki związane z używaniem własnego samochodu.

W przypadku, gdy współnik spółki oddaje w najem lub użyczenie samochód osobowy spółce i wydatki związane z używaniem tego samochodu ponosi spółka, wówczas wydatki te mogą być zaliczone do kosztów podatkowych do wysokości 75% (podkreśl. red.).”

4. Czy wydatki na przerejestrowanie samochodu należy rozliczać w ramach limitu 75%?

Stosownie do art. 23 ust. 1 pkt 46a ustawy o PDOP i art. 16 ust. 1 pkt 51 ustawy o PDOP, nie uważa się za koszty uzyskania przychodów (z pewnymi wyjątkami) 25% poniesionych wydatków z tytułu kosztów używania samochodu osobowego na potrzeby działalności gospodarczej – jeżeli samochód osobowy jest wykorzystywany również do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą prowadzoną przez podatnika.

Czy wydatki związane z przerejestrowaniem samochodu osobowego na nowego właściciela mieszczą się w pojęciu „kosztów używania samochodu”, o których mowa w powołanych przepisach i w związku z tym podlegają ograniczeniu w zaliczaniu ich do kosztów uzyskania przychodów, czy też wydatki te nie mieszczą się w tym pojęciu i są kosztami uzyskania przychodów w pełnej wysokości?

MF w piśmie przesłanym naszemu Wydawnictwu dnia 16 sierpnia 2019 r. wyjaśniło:

„Ustawą z dnia 23 października 2018 r. o zmianie ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych, ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2159) wprowadzono do ustawy (...) o podatku dochodowym od osób prawnych (...), zwanej dalej „ustawą o CIT”, oraz do ustawy (...) o podatku dochodowym od osób fizycznych (...), zwanej dalej „ustawą o PIT”, przepisy modyfikujące zasady podatkowego rozliczania kosztów używania samochodów osobowych wykorzystywanych zarówno dla celów działalności gospodarczej, jak i dla innych celów (niezwiązanych z prowadzoną przez podatnika działalnością). Stosownie do art. 15 ust. 1 ustawy o CIT (art. 22 ust. 1 ustawy o PIT), kosztami uzyskania przychodów są koszty poniesione w celu osiągnięcia przychodów lub w celu zachowania albo zabezpieczenia ich źródła, o ile nie zostały wyłączone na podstawie art. 16 ust. 1 ustawy o CIT (art. 23 ustawy o PIT). Zgodnie zaś z art. 16 ust. 1 pkt 51 (art. 23 ust. 1 pkt 46a ustawy o PIT), nie uważa się za koszty uzyskania przychodów 25% poniesionych wydatków, z zastrzeżeniem pkt 30, z tytułu kosztów używania samochodu osobowego na potrzeby działalności gospodarczej – jeżeli samochód osobowy jest wykorzystywany również do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą prowadzoną przez podatnika. **Przez koszty używania samochodu osobowego należy rozumieć koszty związane**

z jego bieżącym wykorzystywaniem w prowadzonej działalności gospodarczej, np. zakup paliwa, koszty przeglądu, naprawy, wymiany płynów, jak również opłaty rejestracyjne. Zatem poniesione przez podatnika koszty związane z przerejestrowaniem samochodu na nowego właściciela podlegają wyłączeniu, o którym mowa w art. 16 ust. 1 pkt 51 ustawy o CIT (art. 23 ust. 1 pkt 46a ustawy o PIT) (podkreśl. red.).

5. Odszkodowanie od ubezpieczyciela a koszty uzyskania przychodów

Na podstawie art. 16 ust. 1 pkt 51 ustawy o PDOP zaliczeniu do kosztów uzyskania przychodów podlega jedynie 75% wydatków poniesionych na naprawę samochodu. Pojawiła się wątpliwość, czy otrzymane od ubezpieczyciela odszkodowanie autocasco (AC), również będzie przychodem tylko w 75%, a pozostałą część kwoty tego odszkodowania na podstawie art. 12 ust. 4 pkt 6a ustawy o PDOP należy wykluczyć z przychodów, uznając ją za zwrot wydatku niezaliczonego do kosztów uzyskania przychodów?

Zapytaliśmy MF, czy aktualne pozostaje stanowisko Ministerstwa Finansów wyrażone w piśmie z 27 kwietnia 2007 r., nr MB8/232/2007, będącym odpowiedzią na pytanie naszego Wydawnictwa, że „(...) w świetle art. 12 ust. 4 pkt 6a updop, nie zalicza się do przychodów otrzymanego odszkodowania w kwocie odpowiadającej kosztom remontu powypadkowego samochodu, które nie zostały zaliczone do kosztów podatkowych. Przychodem będzie natomiast nadwyżka otrzymanego odszkodowania nad poniesionymi kosztami remontu powypadkowego uszkodzonego samochodu”.

MF w odpowiedzi z dnia 13 listopada 2019 r. uznało, iż:

„(...) istota problemu dotyczy możliwości zastosowania art. 12 ust. 4 pkt 6a ustawy (...) o podatku dochodowym od osób prawnych (...), w odniesieniu do odszkodowania otrzymanego od ubezpieczyciela w tej części, w jakiej wydatki poniesione na naprawę samochodu osobowego nie stanowią kosztu uzyskania przychodu, na podstawie art. 16 ust. 1 pkt 51 updop.

(...) Zgodnie z art. 12 ust. 4 pkt 6a updop, do przychodów nie zalicza się zwróconych innych wydatków niezaliczonych do kosztów uzyskania przychodów.

Z art. 16 ust. 1 pkt 51 updop wynika, że jeżeli samochód osobowy jest wykorzystywany również do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą prowadzoną przez podatnika, to nie uważa się za koszty uzyskania przychodów 25% poniesionych wydatków z tytułu kosztów używania tego samochodu na potrzeby działalności gospodarczej.

Rozpatrując niniejszą sprawę, w pierwszej kolejności należy ustalić, czy kwota odszkodowania stanowi „zwrot innych wydatków”, o których mowa w art. 12 ust. 4 pkt 6a updop.

Co do zasady uznaje się, że „zwróconym innym wydatkiem” nie jest uzyskana przez podatnika kwota, która tylko odpowiada wartości poniesionego wydatku, lecz nie stanowi jego zwrotu. Dla wyłączenia z przychodów odszkodowań otrzymanych od ubezpieczyciela istotna jest ich prawnopodatkowa kwalifikacja.

W świetle art. 12 ust. 4 pkt 6a updop, odszkodowanie należy zakwalifikować jako przychód podlegający opodatkowaniu, otrzymany w związku z zaistnieniem warunków ujętych w umowie ubezpieczenia. Odszkodowanie stanowi wyrównanie poniesionego wydatku (zwrot odpowiadający poniesionemu wydatkowi), a nie zwrot tego wydatku. A zatem nie ma podstaw do zastosowania art. 12 ust. 4 pkt 6a updop w odniesieniu do przedmiotowego odszkodowania.

Powyższe stanowisko znajduje potwierdzenie w wyroku WSA w Warszawie z dnia 17 stycznia 2013 r., sygn. akt III Sa/Wa 105/13 oraz w wyroku WSA w Gorzowie Wielkopolskim z dnia 31 sierpnia 2016 r., sygn. akt I Sa/Go 199/16, który został utrzymany przez Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z dnia 8 stycznia 2019 r., sygn. akt II FSK 3612/16.

Podkreślenia wymaga, że odszkodowanie od ubezpieczyciela nie stanowi zwrotu tego samego wydatku, który poniósł podatnik, lecz świadczenie z innego tytułu (tj. z umowy ubezpieczenia).

W konsekwencji, otrzymane od ubezpieczyciela odszkodowanie w całości stanowi przychód podatkowy (podkreśl. red.). (...)"

BIULETYN INFORMACYJNY DLA SŁUŻB EKONOMICZNO-FINANSOWYCH. DODATEK

Redakcja: Redaktor Naczelna: Kamila Andrzejewska
Z-ca Redaktor Naczelnej: Andrzej Zborowski
Dodatek opracował: Zespół
adres: 66-400 Gorzów Wlkp., ul. Owocowa 8
e-mail: biuletyn@gofin.pl

NAKŁAD **22 150**

Wydawca: Wydawnictwo Podatkowe GOFIN sp. z o.o.
adres: 66-400 Gorzów Wlkp., ul. Owocowa 8
tel.: 95 720 85 40, faks 95 720 85 60



PRENUMERATA 2020 szczegóły na **www.sklep.gofin.pl**

Numer kompletu	Komplety promocyjne z nagrodami na IV-XII 2020 r.	Cena promocyjna
KOMPLET nr 1	Komplet czasopism (tab. 2 poz. 6) + Gazeta Podatkowa	1830,75 zł
KOMPLET nr 2	Komplet czasopism (tab. 2 poz. 6)	1518,75 zł
KOMPLET nr 3	Biuletyn Informacyjny (tab. 2 poz. 1) + Gazeta Podatkowa	723,75 zł

Lp.	Tytuł czasopisma	Cykl wydawniczy	PRENUMERATA 2020		
			IV-XII	II półrocze	III kwartał
1.	Biuletyn Informacyjny dla Służb Ekonomiczno-Finansowych z comiesięcznym dodatkiem Serwis Podatkowy + on-line	co 10 dni	411,75 zł	274,50 zł	137,25 zł
2.	Ubezpieczenia i Prawo Pracy + on-line	dwutygodnik	283,50 zł	189,00 zł	94,50 zł
3.	Poradnik VAT + on-line	dwutygodnik	274,50 zł	183,00 zł	91,50 zł
4.	Zeszyty Metodyczne Rachunkowości + on-line	dwutygodnik	279,00 zł	186,00 zł	93,00 zł
5.	Przegląd Podatku Dochodowego + on-line	dwutygodnik	270,00 zł	180,00 zł	90,00 zł
6.	KOMPLET CZASOPISM (poz. 1-5) + Serwis Głównego Księgowego	patrz poz. 1-5	1518,75 zł	1012,50 zł	506,25 zł
7.	Biuletyn Informacyjny dla Służb Ekonomiczno-Finansowych bez dodatku Serwis Podatkowy + on-line	co 10 dni	344,25 zł	229,50 zł	114,75 zł

Warunkiem prenumeraty jest złożenie zamówienia (np. na www.sklep.gofin.pl) oraz **jednoczesne dokonanie wpłaty** na konto: Wydawnictwo Podatkowe GOFIN, BH w Warszawie S.A. nr: 14 1030 1133 0000 0000 3533 0000.
Po otrzymaniu wpłaty wystawiamy fakturę.

Informacje o innych produktach: Internetowy Serwis Głównego Księgowego, Czasopisma Księgowych on-line, Gazeta Podatkowa, Program DRUKI Gofin, Serwis Budżetowy, segregatory i boksy, dostępne są na stronie internetowej:

www.sklep.gofin.pl

Informacji udziela także **Biuro Obsługi Klienta** - tel. **95 720 85 40**, infolinia **800 162 732**

Publikacje zamieszczone w czasopismach nie stanowią opinii prawnych, urzędowej interpretacji przepisów ani innego oficjalnego stanowiska organów państwowych.

Wszelkie prawa zastrzeżone: kopiowanie, przedruk i rozpowszechnianie zabronione.