

PRACE NAUKOWE

Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu

RESEARCH PAPERS

of Wrocław University of Economics

Nr 424

**Rachunek kosztów
Rachunkowość zarządcza
Controlling**



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
Wrocław 2016

Redakcja wydawnicza: Jadwiga Marcinek
Redakcja techniczna: Barbara Łopusiewicz
Korekta: Barbara Cibis
Łamanie: Beata Mazur
Projekt okładki: Beata Dębska

Informacje o naborze artykułów i zasadach recenzowania
znajdują się na stronach internetowych
www.pracnaukowe.ue.wroc.pl
www.wydawnictwo.ue.wroc.pl

Publikacja udostępniona na licencji Creative Commons
Uznanie autorstwa-Użycie niekomercyjne-Bez utworów zależnych 3.0 Polska
(CC BY-NC-ND 3.0 PL)



© Copyright by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu
Wrocław 2016

ISSN 1899-3192
e-ISSN 2392-0041

ISBN 978-83-7695-574-2

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Zamówienia na opublikowane prace należy składać na adres:
Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
53-345 Wrocław, ul. Komandorska 118/120
tel./fax 71 36 80 602; e-mail: econbook@ue.wroc.pl
www.ksiegarnia.ue.wroc.pl

Druk i oprawa: TOTEM

Spis treści

Wstęp	7
Tomasz Ankiewicz, Zofia Wiszkowska: Charakterystyka procesu ustalenia kosztu jednostkowego produktu w przedsiębiorstwie branży meblarskiej / Description of the establishment of the unit cost of manufacturing goods in a furniture branch company.....	9
Anna Balicka: Zewnętrzne źródła informacji w rachunkowości zarządczej przedsiębiorstw branży motoryzacyjnej / External sources of information for the accounting management of automotive sector enterprises	21
Magdalena Barańska: Analiza SWOT jako narzędzie controllingu strategicznego w międzynarodowym przedsiębiorstwie budowlanym / SWOT analysis as an instrument of strategic controlling – a case study of an international construction company.....	31
Piotr Bednarek: Niestandardowe wyznaczniki jakości audytu wewnętrznego / Non-standard indicators of internal audit quality	41
Magdalena Chmielowiec-Lewczuk: Controlling kosztów w zakładzie ubezpieczeń / Cost controlling in an insurance company	50
Joanna Dyczkowska: Prezentacja kosztów B+R w raportach rocznych europejskich spółek biotechnologicznych / Presentation of R&D costs in annual reports of biotechnological companies	60
Tomasz Dyczkowski: Wpływ źródeł finansowania na planowanie i kontrolę w organizacjach pożytku publicznego / An impact of financing sources on planning and control in public benefit organisations	72
Izabela Emerling: Wykorzystanie rachunku kosztów działań do planowania kosztów banku / Use of activity based costing to plan bank's costs	86
Rafał Jagoda, Magdalena Kryska: Koszt kredytów hipotecznych we franku szwajcarskim a ryzyko utraty wypłacalności gospodarstw domowych / Cost of mortgages in Swiss francs vs. a risk of insolvency of households	98
Zdzisław Kes: Strukturyzacja budżetów kosztów / Structuring of costs' budgets)	107
Marcin Klinowski: Podatkowe aspekty finansowania zakupu środka transportu w działalności gospodarczej / Tax aspects of the purchase of a passenger car financing in business	118
Roman Kotapski: Ośrodki odpowiedzialności i miejsca powstawania kosztów w podmiotach leczniczych / Responsibility centers and cost centers in healthcare institutions	130

Robert Kowalak: Mierniki dokonań w budżetowaniu przedsiębiorstwa / Performance indexes in enterprise budgeting	140
Marcin Kowalewski, Piotr Głowicki: Metoda hoshin kanri w przedsiębiorstwach wykorzystujących koncepcję lean management / Using hoshin kanri method in lean enterprise.....	154
Maria Nieplowicz: Analiza przypadków wdrożeń zrównoważonej karty wyników w jednostkach samorządu terytorialnego / The analysis of the Balanced Scorecard implementation in the local government units	164
Edward Nowak: Zasada równoważenia kosztów i korzyści z informacji dostarczanych przez sprawozdania finansowe / Applying the cost-benefit principle to information disclosed in financial statements	173
Marta Nowak: Praca biegłego rewidenta w ujęciu psychologicznym. Koncepcje cech, style atrybucji, strategie obronne oraz błędy i efekty poznawcze / Certified auditor's work in psychological dimension. Feature conceptions, attribution styles, defense strategies and cognitive biases and effects	182
Marta Nowak: Wpływ doświadczeń zawodowych studentów kierunków związanych z rachunkowością na preferencje w zakresie specyfiki, organizacji oraz kariery w przyszłej pracy / The impact of professional experiences of students of accounting-related specializations on their preferences concerning specification, organization and career in their future work	191
Michał Poszwa: Wynagrodzenia i składki ubezpieczeniowe w rachunku kosztów uzyskania przychodów / Salaries and contributions in cost accounting of revenues obtaining	204
Marcin Wierzbński: Rachunkowość zarządcza w identyfikacji szans i zagrożeń w otoczeniu zewnętrznym dla modelu biznesowego przedsiębiorstwa / Management accounting in the identification of opportunities and threats for business model in external environment of the company	212

Wstęp

We współczesnej gospodarce, przy zmieniających się bardzo dynamicznie warunkowaniach rynkowych, istotną rolę odgrywają systemy generowania informacji. Dla menedżerów wszystkich szczebli ważne jest, aby móc podejmować decyzje na podstawie rzetelnie przygotowanych raportów i rachunków kalkulacyjnych. Większość potrzebnych decydom informacji można pozyskać z wewnątrz przedsiębiorstwa, ale muszą zostać one odpowiednio zestawione i zaprezentowane. W związku z tym funkcje, jaką pełnią rachunek kosztów, rachunkowość zarządcza i controlling w rachunkowości oraz zarządzaniu, należy uznać za niezwykle ważne. Są to obszary, które ze względu na potrzeby jednostek gospodarczych nieustannie się rozwijają, co skutkuje pojawianiem się coraz to nowych rozwiązań. Na bieżąco publikowane są teoretyczne opracowania wielu nowych bądź ulepszanych instrumentów, które jednocześnie mają szerokie i realne zastosowanie w praktyce.

Rachunek kosztów dostarcza różnych informacji o kosztach, sposobach i metodach kalkulacji w zależności od potrzeb przedsiębiorstwa. Umożliwia wykorzystywanie tych informacji w rachunkach wyników i pozwala na świadomą kontrolę ich poziomu. Rachunkowość zarządcza jest systemem, który powinien uzupełniać dane księgowe i prezentować informacje, których w obligatoryjnej sprawozdawczości finansowej nie ma. Controlling natomiast powinien wspomagać proces zarządzania poprzez raportowanie wewnętrzne i właściwie przygotowane budżetowanie.

Przedstawione w niniejszej publikacji zagadnienia można przyporządkować do trzech głównych grup tematycznych:

1) rachunku kosztów – zawierające charakterystykę procesu ustalania jednostkowego kosztu produktu, klasyfikację kosztów na potrzeby controllingu, prezentację kosztów badań i rozwoju w raportach rocznych, wykorzystanie rachunku kosztów działań, kalkulację kosztów kredytów hipotecznych, a także prezentację zasady równoważenia kosztów i korzyści z informacji dostarczanych przez sprawozdania finansowe;

2) zarządczych instrumentów rachunkowości i controllingu – prezentowane tu kwestie dotyczą controllingu strategicznego, controllingu kosztów, wpływu źródeł finansowania na planowanie i kontrolę, mierników dokonań w budżetowaniu oraz rachunkowości zarządczej w identyfikacji szans i zagrożeń w otoczeniu zewnętrznym przedsiębiorstwa;

3) zastosowania specyficznych rozwiązań dla różnych branż i działalności – branży meblarskiej czy motoryzacyjnej, międzynarodowych przedsiębiorstw budowlanych, podmiotów leczniczych, europejskich spółek biotechnologicznych i branży finansowej.

Autorzy liczą na to, iż przedstawione przez nich koncepcje i metody zostaną z powodzeniem wykorzystane w praktyce gospodarczej bądź staną się przyczynkiem do dalszych dyskusji i poszukiwań jeszcze bardziej skutecznych instrumentów rachunku kosztów, rachunkowości zarządczej i controllingu.

Edward Nowak, Magdalena Chmielowiec-Lewczuk

Marcin Klinowski

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu
e-mail: marcin.klinowski@ue.wroc.pl

**PODATKOWE ASPEKTY FINANSOWANIA
ZAKUPU ŚRODKA TRANSPORTU
W DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ**

**TAX ASPECTS OF THE PURCHASE OF A PASSENGER
CAR FINANCING IN BUSINESS**

DOI: 10.15611/pn.2016.424.11

Streszczenie: Prowadzenie działalności gospodarczej związane jest z podejmowaniem wielu decyzji, których skutki odczuwane mogą być przez właścicieli przez wiele lat. Jedną z takich decyzji dotyczy bez wątpienia wyboru formy finansowania. Różne źródła finansowania działalności oznaczają dla przedsiębiorstwa różne skutki zarówno w wymiarze ekonomicznym, jak i prawnym. Dlatego zasadne jest każdorazowe przeprowadzenie co najmniej analizy kosztowo-podatkowej w celu podjęcia optymalnej dla przedsiębiorstwa decyzji w tym zakresie. Celem niniejszego artykułu jest analiza form finansowania w zakresie zakupu osobowego środka transportu przez osobę fizyczną prowadzącą działalność gospodarczą. Można też postawić tezę, że uwarunkowania podatkowe są decydującym czynnikiem przy wyborze formy takiego finansowania. Aby osiągnąć założony cel oraz zweryfikować tezę, najpierw przedstawione zostanie otoczenie podatkowe przedsiębiorcy, następnie możliwości finansowania zakupu samochodu osobowego w ramach działalności gospodarczej i na koniec zaprezentowane zostanie studium przypadku.

Słowa kluczowe: formy finansowania działalności, opodatkowanie przedsiębiorcy.

Summary: Running a business is connected with making many decisions whose effects may be felt by the owners for many years. One such a decision concerns the choice of forms of financing. Different sources of financing means for companies different effects both in the economic dimension as well as legal. It is therefore appropriate to carry at least cost and tax analysis in order to take optimal business decisions. The purpose of this article is to analyze forms of a passenger car financing by a sole trader. It can also be said that tax considerations are the decisive factor in choosing the form of such funding.

Keywords: forms of business funding, taxation of sole trader.

1. Wstęp

Prowadzenie działalności gospodarczej związane jest z podejmowaniem wielu decyzji, których skutki odczuwane mogą być przez właścicieli przez wiele lat. Jedną z takich decyzji jest bez wątpienia wybór formy finansowania. Odmienne źródła finansowania działalności oznaczają dla przedsiębiorstwa różne skutki zarówno w wymiarze ekonomicznym, jak i prawnym. Dlatego zasadne jest każdorazowe przeprowadzenie co najmniej analizy kosztowo-podatkowej w celu podjęcia optymalnej dla przedsiębiorstwa decyzji w tym zakresie.

Celem niniejszego artykułu jest analiza form finansowania w zakresie zakupu osobowego środka transportu przez osobę fizyczną prowadzącą działalność gospodarczą. Można też postawić tezę, że uwarunkowania podatkowe są decydującym czynnikiem przy wyborze formy takiego finansowania. Aby osiągnąć założony cel oraz zweryfikować tezę, najpierw przedstawione zostanie otoczenie podatkowe przedsiębiorcy, następnie możliwości finansowania zakupu samochodu osobowego w ramach działalności gospodarczej i na koniec zaprezentowane zostanie studium przypadku.

Podmiotem analizy w niniejszym opracowaniu będzie osoba fizyczna prowadząca działalność gospodarczą, która rozlicza się z podatku dochodowego na zasadach ogólnych w formule liniowej oraz jest czynnym płatnikiem podatku od towaru i usług. Jednocześnie stan prawny przyjęto na 1 lipca 2015 r.

2. Otoczenie podatkowe przedsiębiorcy

Prowadząc działalność gospodarczą, podatnik zobowiązany jest do obliczania i przekazywania do urzędu skarbowego szeregu danin publicznoprawnych. Stosując klasyfikację ze względu na przedmiot opodatkowania, możemy wyróżnić podatki [Ickiewicz 2009]:

- przychodowe,
- dochodowe,
- majątkowe,
- obrotowe.

W podatku przychodowym przedmiotem opodatkowania, jak sama nazwa wskazuje, jest przychód. Przy ustalaniu wysokości daniny pomijane są natomiast koszty poniesione dla uzyskania przychodu. Przyjmuje się tym samym domniemanie, że dochód został osiągnięty przez podatnika. Wybór formy finansowania działalności przedsiębiorstwa nie wpływa zatem na wysokość płaconego podatku. Bez względu bowiem na wysokość kosztów ponoszonych w związku z różnorodnymi metodami finansowania podatki przychodowe ustalone są w oderwaniu od kosztów ich uzyskania.

Zakup środka transportu w ramach działalności gospodarczej może natomiast oznaczać zobowiązanie z tytułu pozostałych wymienionych rodzajów podatków. Je-

zeli jednak w analizie podatkowej ograniczymy się do nowych samochodów osobowych, to rozważyć należy już tylko dwie grupy podatków, tj. dochodowe i obrotowe. Podatki majątkowe mają bowiem zastosowanie w ramach środków transportu w dwóch przypadkach. Po pierwsze, za nieosobowe samochody płacony jest podatek od środków transportu, którego wysokość określana jest corocznie przez właściwą dla podatnika gminę. Po drugie, przy zakupie samochodu używanego kupionego od osoby fizycznej niebędącej przedsiębiorcą istnieje obowiązek zapłaty podatku od czynności cywilnoprawnej PCC w wysokości 2% wartości umowy (nie dotyczy umów o wartości nieprzekraczających 1000 zł). W pozostałych przypadkach zakupu samochodu podatki majątkowe nie mają zastosowania.

Zakup środka transportu ma natomiast zawsze wpływ na podatki dochodowe, pomimo że konsekwencje te występują najczęściej w okresach następujących po zakupie. W tej grupie danin publicznych przedmiotem opodatkowania jest dochód osiągnięty w ramach działalności gospodarczej. Dochód stanowi nadwyżka przychodów nad kosztami ich uzyskania w danym okresie rozliczeniowym. Wykorzystanie środka transportu w ramach działalności może bez wątplenia stanowić koszt podatkowy, zmniejszając tym samym podstawę opodatkowania i w konsekwencji wysokość samego podatku dochodowego. W zależności od formy finansowania zakupu samochodu koszty ustalane są w odmienny sposób. Z tego powodu podatek dochodowy stanowić będzie istotny element w analizie opłacalności form finansowania.

Podatki obrotowe są z kolei podatkami konsumpcyjnymi. Wśród nich możemy wymienić: podatek od towarów i usług (VAT), podatek akcyzowy oraz podatek od gier. Z punktu widzenia niniejszego opracowania największe znaczenie ma VAT. Jego podatnikami mogą być podmioty gospodarcze, które dokonują obrotu towarami i usługami. Techniczne rozliczenie VAT polega na obliczeniu różnicy pomiędzy należnym podatkiem od sprzedaży w ramach czynności opodatkowanej a podatkiem naliczonym zawartym w cenie nabywanych towarów i usług. Ostatecznie ciężar tego podatku spoczywa jednak na konsumencie, czyli finalnym odbiorcy.

W przypadku przedsiębiorców istnieje możliwość odliczenia przynajmniej części VAT od zakupionego środka transportu. W zależności od formy finansowania zakupu środka transportu możliwości tego odliczenia są nieco inne i związane są z odmiennymi obostrzeniami.

Warto przy tym zauważyć, że nie każdy podmiot gospodarczy jest podatnikiem podatku od towarów i usług. Zwolnienie z VAT może mieć charakter podmiotowy lub przedmiotowy. Możliwość zwolnienia podmiotowego dotyczy tych, dla których wartość sprzedaży nie przekroczy w roku podatkowym kwoty 150 000 zł. Ten podwyższony w ostatnich latach limit miał obowiązywać co prawda do końca 2015 r., ale Unia Europejska zezwoliła Polsce na dalsze utrzymywanie go na podwyższonym poziomie przez kolejne trzy lata, czyli do końca 2018 r. Zwolnienie przedmiotowe z kolei polega na wykluczeniu z opodatkowania niektórych czynności, które określo-

ne zostały przez przepisy ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług. Sprzedaż samochodów osobowych nie podlega przy tym temu zwolnieniu.

Podsumowując, zatem należy stwierdzić, że w ramach analizy można potencjalnie rozważać dwa przypadki dotyczące VAT. Pierwszy dotyczy czynnych podatników podatku od towarów i usług, którym przysługuje prawo do pomniejszenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego. VAT naliczony nie stanowi wtedy kosztu przy obliczaniu podatku dochodowego. Księgować dokonuje się w wartości netto. Drugi przypadek natomiast oznaczać będzie brak możliwości skorzystania z odliczenia VAT. W konsekwencji wszystkie faktury w kosztach księguje się w wartościach brutto.

Jeżeli przedsiębiorca będący czynnym płatnikiem VAT rozważa zakup samochodu osobowego, kluczowy z punktu widzenia tego podatku jest sposób wykorzystania pojazdu. Ustawodawca dopuszcza wówczas dwie możliwości:

1. samochód wykorzystywany będzie zarówno do działalności gospodarczej, jak również do celów prywatnych;
2. samochód wykorzystywany będzie tylko do działalności gospodarczej.

Podatnik, który chce wykorzystywać samochód do celów prywatnych, w ramach działalności gospodarczej ma prawo odliczenia 50% kwoty naliczonego VAT-u od:

- zakupu środka transportu,
- zakupu części do środka transportu,
- zakupu paliwa (możliwość taka powstała w związku ze zmianą właściwej ustawy od 1 lipca 2015 r.).

Jeżeli jednak samochód wykorzystywany ma być tylko i wyłącznie w ramach działalności gospodarczej, podatnik ma prawo odliczyć 100% kwoty naliczonego VAT-u od wymienionych wcześniej zakupów. Niestety, możliwość odliczenia pełnego VAT-u oznacza dla przedsiębiorcy dodatkowe obowiązki (poza pojazdami specjalnymi). Należy przede wszystkim poinformować o tym fakcie właściwy urząd skarbowy, zgłaszając pojazd (druk VAT-26). Następnie wymagane jest prowadzenie skrupulatnej ewidencji przebiegu pojazdu, wskazując m.in. kto, kiedy, dokąd i w jakim celu jechał danym samochodem. Podatnik nie może przy tym swobodnie korzystać z samochodu. Wszystkie trasy, jakie pokonuje pojazd, muszą być związane z prowadzoną działalnością gospodarczą. Między innymi ta uciążliwość sprawia, że zdecydowana większość podatników nie decyduje się na odliczenie pełnego podatku od towarów i usług od osobowego środka transportu. Dodatkowo warto zauważyć, że urzędy skarbowe nagminnie kontrolują podatników korzystających z pełnego odliczenia VAT od pojazdów i nawet jednorazowe wykorzystanie samochodu do celów prywatnych skutkować może nałożeniem na podatnika sankcji w postaci grzywny nawet do 720 stawek dziennych. W 2015 r. stawka dzienna wahała się od 58,33 zł do 23 332 zł. Oznacza to, że kara grzywny może wynieść od 583,33 zł do 16 799 040 zł. Wszystko to sprawia, że na pełne odliczenie VAT od samochodu osobowego decydują się nieliczni przedsiębiorcy. Dlatego w dalszej części niniejszego opracowania analiza form finansowania ograniczać się będzie do przypadku, w którym samochód wykorzystywany jest zarówno do działalności gospodarczej, jak również prywatnie.

3. Formy finansowania zakupu środków trwałych

Przedsiębiorca, który chce kupić osobowy środek transportu, ma możliwość skorzystania z wielu różnych form finansowania. Oprócz zakupu z własnych środków może wybrać np. kredyt lub leasing. Każda z tych opcji niesie z sobą konsekwencje nie tylko natury prawnej, ale również podatkowej, co decyduje w znacznej mierze o opłacalności dla każdej z form. Analiza podatkowa w dalszej części niniejszego opracowania bazować będzie na dwóch podatkach: dochodowym oraz od towarów i usług.

3.1. Finansowanie ze środków własnych

Zakup samochodu z własnych środków wydaje się najtańszym sposobem finansowania. Nie występują wówczas żadne koszty pozyskania kapitału oraz nie są ponoszone koszty związane z procedurami kredytowymi czy leasingowymi, takie jak np. opłaty przygotowawcze. Jedynymi kosztami mogą być utracone korzyści. Ponadto w związku z zakupem nie mamy do czynienia z obniżeniem zdolności kredytowej. Z punktu widzenia prawnego sytuacja również jest komfortowa. W momencie zakupu samochodu od razu nabywane jest prawo własności, które umożliwia swobodne dysponowanie środkiem transportu. Ewentualna sprzedaż samochodu również może mieć miejsce w dowolnym czasie.

Z punktu widzenia podatku dochodowego zakup środka transportu jest równoznaczny z jego amortyzacją ze stawką maksymalnie 20%. Przez 5 kolejnych lat zatem dochód pomniejszany będzie o najwyżej 1/5 ceny nabycia pojazdu z pewnym zastrzeżeniem. Zgodnie z art. 23 ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych (odpowiednio art. 16 ust. ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych) nie uznaje się za koszt podatkowy odpisów amortyzacyjnych z tytułu zużycia samochodu osobowego, w części ustalonej od wartości samochodu przewyższającej równowartość 20 000 euro, przeliczonej na złote według kursu średniego euro ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski z dnia przekazania samochodu do używania. Na potrzeby ubezpieczenia przyjmuje się kurs z dnia zawarcia umowy ubezpieczenia. Oznacza to, że jeżeli samochód osobowy wraz z ubezpieczeniem jest droższy niż 20 000 euro, to nadwyżka ponad ten limit nie stanowi kosztu uzyskania przychodów i jest jedynie wydatkiem (luksusem).

Odliczenie z tytułu podatku od towarów i usług możliwe jest natomiast w dwóch wariantach przedstawionych już w niniejszym opracowaniu. Należy przy tym zaznaczyć, że limit 20 000 euro nie ma zastosowania w stosunku do VAT. Istotne też, że podatnik może zaliczyć do kosztów uzyskania przychodów całą kwotę odpisów amortyzacyjnych od samochodu osobowego, którego będzie używać nie tylko do celów działalności gospodarczej, ale też prywatnie.

3.2. Finansowanie kredytem

Nie zawsze możliwy lub pożądanym jest zakup z własnych środków. Jedną z podstawowych zewnętrznych form finansowania zakupu samochodu jest kredyt. Jego pozyskanie wiąże się naturalnie z poniesieniem pewnych dodatkowych kosztów, wynikających chociażby z procedury przyznania kredytu (np. prowizja). Ponadto przy ocenie opłacalności należy wziąć pod uwagę oprocentowanie kredytu, które obecnie oscyluje najczęściej wokół 10%. Warto również zauważyć, że banki często wymagają też wpłaty własnej dla obniżenia ryzyka, chociaż kredyty na 100% wartości samochodu również są udzielane.

Z punktu widzenia prawnego należy zauważyć, że w przypadku kredytowanego zakupu swoboda dysponowania samochodem jest nieco ograniczona. Kredytodawca może bowiem wymagać, aby ustanowić go współwłaścicielem pojazdu. Ponadto kredytobiorca zobligowany jest najczęściej do ubezpieczenia AC wskazanego przez bank.

Potencjalne korzyści podatkowe wynikające z finansowania zakupu pojazdu uzależnione są przede wszystkim od rodzaju kredytu. Rozważyć przy tym należy kredyt samochodowy oraz obrotowy. Kredyt samochodowy zgodnie z nazwą przyznawany jest na określony środek transportu. Regułą jest jego niższe oprocentowanie (obecnie od 6%) w stosunku do kredytu obrotowego. Wynika to z głównie z faktu, że kredytobiorca jako zabezpieczenie stosuje wpis do dowodu rejestracyjnego jako współwłaściciel. Najczęściej współwłasność trwa aż do czasu całkowitej spłaty kredytu. Dla przedsiębiorcy oznacza to nie tylko pewne utrudnienia w swobodnym dysponowaniu samochodem, ale również ograniczenia w stosowaniu amortyzacji. W takich przypadkach bowiem wartość początkowa pojazdu dla celów amortyzacji zgodnie z art. 22g ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych ustalona musi być w takiej proporcji jego wartości, w jakiej pozostaje udział przedsiębiorcy we własności. Najczęściej współwłasność banku określana jest na poziomie 50%. Niekiedy jednak kredytodawca zastrzega sobie pełną własność pojazdu aż do czasu całkowitej spłaty. Wówczas amortyzacja możliwa jest dopiero po uzyskaniu prawa własności pojazdu przez podatnika.

Warto również zauważyć, że rozliczenie wszelkiego typu opłat oraz odsetek od kredytu uzależnione jest od momentu naliczenia i zapłaty. Wobec tego wszystkie opłaty i odsetki od kredytu naliczone i zapłacone do momentu przyjęcia do użytkowania środka trwałego w postaci pojazdu stanowią zwiększenie wartości początkowej tegoż składnika majątku. Natomiast odsetki naliczone i zapłacone po wprowadzeniu pojazdu do ewidencji środków trwałych zaliczane powinny być bezpośrednio do kosztów uzyskania przychodu w dacie ich poniesienia.

Kredyt obrotowy z kolei, pomimo najczęściej wyższego oprocentowania (obecnie powyżej 10%) w stosunku do kredytu samochodowego, nie powoduje tylu komplikacji w ramach podatku dochodowego. Podatnik bowiem poprzez kredyt uzyskuje finansowanie na dowolny cel związany z prowadzeniem działalności gospodarczej,

w tym również związany z zakupem samochodu osobowego. Tym samym jako jedyny właściciel ma pełne prawo nie tylko do amortyzowania środka trwałego, ale również do zaliczenia w koszty wszystkich opłat i odsetek związanych z kredytem na działalność gospodarczą.

Bez względu jednak na rodzaj kredytu i sposób ustalenia wartości początkowej pojazdu przy obliczaniu amortyzacji zastosowanie ma ograniczenie, które zostało już opisane w niniejszym opracowaniu. Amortyzacja nowego samochodu osobowego nie może być krótsza niż 5 lat oraz wartość pojazdu wraz z ubezpieczeniem powyżej 20 000 euro nie stanowi kosztu uzyskania przychodu.

W ramach podatku od towarów i usług natomiast podatnik, finansując zakup pojazdu kredytem, stosuje identyczne mechanizmy obniżenia podatku należnego o podatek naliczony, jak w przypadku zakupu za gotówkę.

3.3. Finansowanie leasingiem

Ciekawą alternatywą dla kredytu może być leasing, który wybierany jest przez przedsiębiorców coraz chętniej i częściej. Leasing jest w zasadzie umową cywilnoprawną, w której finansujący (dawniej: leasingodawca) przekazuje prawo do korzystania z określonych składników majątku trwałego w ustalonym okresie w zamian za raty leasingowe płacone przez korzystającego (dawniej: leasingobiorcę) [Kowalska i in. 2014]. Nie bez znaczenia jest również fakt, że formalności związane z przyznaniem leasingu są znacznie mniej uciążliwe dla przedsiębiorców w porównaniu z kredytem. Leasing nie wymaga bowiem żadnego innego zabezpieczenia poza samym przedmiotem umowy. Sprawdzenie zdolności kredytowej ogranicza się najczęściej do oświadczenia korzystającego o osiągniętych dochodach. Jednocześnie przyznanie leasingu nie obniża zdolności kredytowej. Ponadto zakupu i rejestracji pojazdu dokonuje finansujący. Mało skomplikowana procedura przyznawania leasingu powoduje, że przedsiębiorcy chętnie korzystają z tej formy finansowania bez względu nawet na dodatkowe korzyści, na jakie mogą liczyć w ramach tej formy finansowania. Użytkowanie środka transportu w ten sposób możliwe jest przy tym z wykorzystaniem leasingu operacyjnego (bieżącego) lub finansowego (kapitałowego).

Główna cecha rozróżniająca wymienione rodzaje leasingu dotyczy amortyzacji przedmiotu umowy. Leasing finansowy udzielany jest na okres dłuższy niż rok (zbliżony do normatywnego okresu używania) i wiąże się z wprowadzeniem przedmiotu leasingu do ewidencji środków trwałych i amortyzowaniem go przez korzystającego. Jednocześnie po opłaceniu ostatniej raty przedmiot leasingu może stać się własnością korzystającego [Biskupski 2014].

Na potrzeby podatku dochodowego przedsiębiorca może w kosztach uzyskania przychodów ująć część odsetkową raty leasingowej oraz odpisy amortyzacyjne dotyczące przedmiotu leasingu. Wartość początkowa środka trwałego w przypadku pojazdu nabytego w formie leasingu finansowego stanowi sumę rat kapitałowych

w umowie leasingowej. Wartość ta może być dodatkowo powiększona o koszty poniesione w związku zakupem pojazdu do dnia przyjęcia pojazdu do używania. Mogą to być np. koszty rejestracji samochodu lub VAT naliczony niepodlegający odliczeniu. Do kosztów nie jest wliczany natomiast tzw. czynsz inicjalny. Ponadto, podobnie jak we wcześniejszych formach finansowania, amortyzacja nowego samochodu osobowego nie może być krótsza niż 5 lat oraz wartość pojazdu wraz z ubezpieczeniem powyżej 20 000 euro nie stanowi kosztu uzyskania przychodu.

VAT w leasingu finansowym opłacany jest przez korzystającego w całości z góry wraz z pierwszą ratą. Wynika to z traktowania leasingu finansowego jako dostawy towaru. Ponadto stosuje się odliczenie z tytułu podatku od towarów i usług w dwóch wariantach przedstawionych już w niniejszym opracowaniu (wariant mieszany 50% oraz pełny 100%).

Z uwagi na większe korzyści podatkowe w stosunku do leasingu finansowego, przedsiębiorcy w celu użytkowania samochodu osobowego zdecydowanie częściej wybierają jednak wersję operacyjną. W leasingu operacyjnym następuje przekazanie do użytkownika składnika majątku, z tym że w przeciwieństwie do poprzedniego wariantu odpisów amortyzacyjnych dokonuje finansujący. Minimalny okres umowy leasingu operacyjnego zgodnie z obowiązującymi przepisami stanowi 40% normalnego okresu użytkowania. Oznacza to, że w przypadku pojazdów osobowych wyniesie on 24 miesiące. Okres maksymalny natomiast zależy już od finansującego i w praktyce określany jest najczęściej na poziomie 4 lat. W umowie może również wystąpić zapis gwarantujący prawo korzystającego do wykupu przedmiotu umowy leasingowej po określonej wartości końcowej.

W ramach podatku dochodowego korzystający zalicza w koszty uzyskania przychodu wpłatę początkową oraz płacone co miesiąc raty. Warto przy tym zauważyć, że z punktu widzenia korzystającego nie ma zastosowania przedstawiany już kilkakrotnie limit amortyzacji w wysokości 20 000 euro. Bez względu na wartość, wszystkie raty leasingowe mogą stanowić koszty podatkowe. Właśnie ta cecha leasingu operacyjnego w dużej mierze stanowi o jego przewadze nad wariantem kapitałowym w ramach korzyści podatkowych.

Ponadto w leasingu operacyjnym należny podatek od towarów i usług traktowany jest jak świadczenie usług. Oznacza to, że jest on ujmowany w każdej racie osobno, a nie z góry za cały okres trwania umowy. Pozostałe zasady rozliczeń z tytułu VAT są analogiczne, jak w przypadku leasingu finansowego (wariant mieszany 50% oraz pełny 100%).

4. Studium przypadku

Aby lepiej zobrazować różnice w formach finansowania, przedstawiony został przykład zakupu środka transportu w dwóch wariantach: gdy cena netto pojazdu wynosi 70 000 zł oraz 140 000 zł. W analizie korzyści podatkowych uwzględniono trzy najpopularniejsze formy finansowania zakupu pojazdu: środki własne, kredyt oraz

leasing operacyjny. Przyjmuje się przy tym założenie, że przedsiębiorca jest czynnym podatnikiem podatku od towaru i usług, oświadcza mieszane wykorzystanie samochodu na potrzeby VAT (do celów działalności gospodarczej oraz prywatnych) oraz rozlicza się podatkiem dochodowym na zasadach ogólnych w formule liniowej. Dla zachowania przejrzystości w obliczeniach nie stosuje się dyskontowania w kolejnych latach i wyniki zaokrąglone są do pełnych złotych.

Tabela 1. Podatkowe konsekwencje zakupu samochodu ze środków własnych

Lp.	Środki własne	Wariant I	Wariant II
1	Wartość brutto samochodu	86 100 zł	172 200 zł
2	Wartość netto samochodu	70 000 zł	140 000 zł
3	Wartość VAT niepodlegająca odliczeniu (50%)	8 050 zł	16 100 zł
4	Wartość początkowa środka trwałego [2+3]	78 050 zł	156 100 zł
5	Limit amortyzacji uznawanej za koszty uzyskania przychodów w przeliczeniu na PLN	83 200 zł	
6	Współczynnik kwalifikowalności amortyzacji do kosztów uzyskania przychodów	100,00%	53,30%
7	Stawka amortyzacyjna	20%	
8	Amortyzacja za okres 5 lat, w tym:	78 050 zł	156 100 zł
	a. stanowiąca koszty uzyskania przychodów (koszty podatkowe)	78 050 zł	83 200 zł
	b. niestanowiąca kosztów uzyskania przychodów	0 zł	72 900 zł
9	Stawka podatku dochodowego	19%	
10	Odliczenia w podatku dochodowym [8a×9]	14 830 zł	15 808 zł
11	Wartość VAT podlegająca odliczeniu (50%)	8 050 zł	16 100 zł
12	Suma korekt podatkowych [10+11]	22 880 zł	31 908 zł
13	Ciężar nabycia samochodu [1–12]	63 221 zł	140 292 zł

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 1. prezentuje podatkowe konsekwencje występujące przy zakupie samochodu osobowego z własnych środków. Dla obliczenia limitu amortyzacji przyjęto kurs 4,16 zł/euro. Ciężar nabycia osobowego środka transportu wynosi odpowiednio 63 221 zł i 140 292 zł. Korzyści podatkowe wynikają z zastosowania amortyzacji środka trwałego oraz odliczenia 50% VAT. Warto przy tym zauważyć, że część podatku od towarów i usług, która nie podlega odliczeniu, stanowi koszt uzyskania przychodu dla przedsiębiorcy.

W tabeli 2. przedstawione zostały konsekwencje podatkowe wynikające z zastosowania 5-letniego kredytu o stałych ratach, oprocentowanego 6-procentową stopą, 1-procentową prowizją i udziałem własnym 10%. Korzyści podatkowe liczone są wówczas analogicznie, jak w przypadku zakupu ze środków własnych. Ciężar nabycia środka transportu powinien uwzględnić dodatkowo całkowite koszty kredytu wraz z prowizją.

Tabela 2. Podatkowe konsekwencje zakupu samochodu na kredyt

Lp.	Kredyt	Wariant I	Wariant II
1	Wartość brutto samochodu	86 100 zł	172 200 zł
2	Udział własny (10%)	8 610 zł	17 220 zł
3	Kwota kredytu [1-2]	77 490 zł	154 980 zł
4	Całkowity koszt kredytu z prowizją	13 295 zł	26 589 zł
5	Wartość netto samochodu	70 000 zł	140 000 zł
6	Wartość VAT niepodlegająca odliczeniu (50%)	8 050 zł	16 100 zł
7	Wartość początkowa środka trwałego	78 050 zł	156 100 zł
8	Limit amortyzacji uznawanej za koszty uzyskania przychodów w przeliczeniu na PLN	83 200 zł	
9	Współczynnik kwalifikowalności amortyzacji do kosztów uzyskania przychodów	100,00%	53,30%
10	Stawka amortyzacyjna	20%	
11	Amortyzacja za okres 5 lat, w tym:	78 050 zł	156 100 zł
	a. stanowiąca koszty uzyskania przychodów (koszty podatkowe)	78 050 zł	83 200 zł
	b. niestanowiąca kosztów uzyskania przychodów	0 zł	72 900 zł
12	Koszty podatkowe [4+11a]	91 345 zł	109 789 zł
13	Stawka podatku dochodowego	19%	
14	Odliczenia w podatku dochodowym [12×0,19]	17 356 zł	20 860 zł
15	Wartość VAT podlegająca odliczeniu (50%)	8 050 zł	16 100 zł
16	Suma korekt podatkowych [14+15]	25 406 zł	36 960 zł
17	Ciężar nabycia samochodu [1+4–16]	73 989 zł	161 829 zł

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 3. Podatkowe konsekwencje zakupu samochodu w leasingu operacyjnym

Lp.	Leasing	Wariant I	Wariant II
1	Wartość brutto samochodu	86 100 zł	172 200 zł
2	Wartość netto samochodu	70 000 zł	140 000 zł
3	Opłata wstępna netto (10%)	7 000 zł	14 000 zł
4	Suma rat leasingowych netto (59 rat)	70 747 zł	141 493 zł
5	Kwota wykupu netto (1%)	700 zł	1 400 zł
6	Suma opłat leasingowych netto [3+4+5]	78 447 zł	156 893 zł
7	Suma opłat leasingowych brutto	96 490 zł	192 979 zł
8	Wartość VAT niepodlegająca odliczeniu (50%)	9 021 zł	18 043 zł
9	Koszty podatkowe [6+8]	87 468 zł	174 936 zł
10	Stawka podatku dochodowego	19%	
11	Odliczenia w podatku dochodowym [9]×0,19	16 619 zł	33 238 zł
12	Wartość VAT podlegająca odliczeniu (50%)	9 021 zł	18 043 zł
13	Suma korekt podatkowych [11+12]	25 640 zł	51 281 zł
14	Ciężar nabycia samochodu [7–13]	70 849 zł	141 698 zł

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 3. zawiera zestawienie korzyści podatkowych oraz ciężar nabycia samochodu przy zastosowaniu leasingu operacyjnego. Przyjęto okres umowy 5 lat, wpłatę własną 10% oraz kwotę wykupu 1%.

Tabela 4. Ciężar nabycia samochodu osobowego

Forma finansowania	Cena netto samochodu 70 000 zł	Cena netto samochodu 140 000 zł
Środki własne	63 221 zł	140 292 zł
Kredyt	73 989 zł	161 829 zł
Leasing operacyjny	70 849 zł	141 698 zł

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 4. przedstawia zestawienie ciężaru nabycia samochodu osobowego o wartości netto 70 000 zł i 140 000 zł dla trzech form finansowania. Otrzymane wyniki jednoznacznie wskazują na własne środki jako formę finansowania o najniższym ciężarze nabycia. W prezentowanym przykładzie jednak nie uwzględniono kosztów utraconych korzyści, wynikających z zamrożenia środków pieniężnych. Niekiedy mogą one spowodować, że optymalną dla przedsiębiorcy decyzją w ramach formy finansowania jest jednak leasing operacyjny. Im droższy jest przedmiot analizy, tym leasing operacyjny staje się bardziej opłacalny.

Jeżeli natomiast przedsiębiorca nie posiada własnych środków pieniężnych, to leasing operacyjny będzie dla niego znacznie korzystniejszy niż kredyt.

5. Zakończenie

Zaprezentowane formy finansowania zakupu środka transportu oznaczają dla przedsiębiorców odmienne korzyści podatkowe. Każdy ze sposobów finansowania zakupu pojazdu ma swoje zalety oraz wady w otoczeniu zarówno prawnym, jak i podatkowym. Zakup z własnych środków oznacza pełną swobodę w dysponowaniu pojazdem i brak kosztów finansowych, ale również limitowaną amortyzację i koszty utraconych korzyści. Kredyt może być pożądanym np. przy braku środków własnych i cechuje się najczęściej niższym oprocentowaniem aniżeli leasing. Natomiast leasing w wariantcie operacyjnym umożliwia niezastosowanie limitu w amortyzacji pojazdu, ale prawo własności należy do finansującego.

Korzyści podatkowe determinują jednak w znacznej mierze decyzję o sposobie finansowania działalności gospodarczej. O ile w przypadku zakupu pojazdu o wartości nieprzekraczającej limitu 20 000 euro wybór źródła finansowania nie jest jednoznaczny, to dla droższych pojazdów (znacznie powyżej limitu podatkowego) wybór leasingu operacyjnego wydaje się niemal bezsprzeczny. Wynika to przede wszystkim z możliwości zaliczenia do kosztów uzyskania przychodu przez podatnika wszystkich wydatków związanych z nabyciem oraz sfinansowaniem zakupu po-

jazdu. Im większa jest wartość samochodu osobowego ponad limit związany z amortyzacją, tym bardziej opłacalny staje się leasing operacyjny. Każdorazowo jednak przy wyborze formy finansowania w ramach działalności gospodarczej należy wziąć pod uwagę indywidualną sytuację przedsiębiorcy oraz specyfikę podatkową przedmiotu zakupu.

Konstrukcja przepisów polityki podatkowej państwa nie jest jednolita dla wszystkich form finansowania. Oznacza to, że w niektórych przypadkach korzyści podatkowe mogą przewyższyć koszty finansowania występujące w źródłach zewnętrznych. Tym samym uwarunkowania podatkowe stają się czynnikiem decydującym przy wyborze formy finansowania przy zakupie samochodu osobowego w ramach działalności gospodarczej.

Literatura

- Biskupski Z., 2014, *Leasing w praktyce*, Wydawnictwo Wiedza i Praktyka, Warszawa.
- Ickiewicz J., 2009, *Obciążenia fiskalne przedsiębiorstw*, PWE, Warszawa.
- Kowalska A., Baran B., Kowalski A., 2014, *Leasing w 2014 roku. Skutki prawne, podatkowe i rachunkowe*, Difin, Warszawa.
- Skowronek-Mielczarek A., 2006, *Małe i średnie przedsiębiorstwa. Źródła finansowania*, C.H. Beck, Warszawa.
- Ustawa z 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, Dz.U., nr 80, poz. 350.
- Ustawa z 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług, Dz.U., nr 54, poz. 535.