

**Marcin Klinowski**

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

---

**LEASING OPERACYJNY OSOBOWYCH  
ŚRODKÓW TRANSPORTU W KONTEKŚCIE  
ZMIAN PODATKOWYCH**

---

**OPERATING LEASE OF A PASSENGER CAR  
IN THE CONTEXT OF THE TAX LAW CHANGE**

---

DOI: 10.15611/pn.2019.544.16  
JEL Classification: M49

**Streszczenie:** Celem artykułu jest analiza podatkowa skutków stosowania leasingu operacyjnego osobowego środka transportu, wykorzystywanego w działalności gospodarczej, w kontekście zmian podatkowych obowiązujących od początku 2019 roku. Można też postawić tezę, że przytoczone zmiany podatkowe znacząco ograniczają atrakcyjność nabywania samochodów osobowych przez przedsiębiorców w formie leasingu operacyjnego. Aby osiągnąć założony cel oraz udowodnić tezę, w pierwszej kolejności przedstawiono rodzaje limitów w zaliczaniu do kosztów uzyskania przychodu wydatków związanych z nabyciem oraz eksploatacją samochodów osobowych. Następnie zaprezentowano sposób ustalenia wysokości limitów podatkowych dla różnych podatników. Na koniec poddano analizie podatkowej nabycie środka transportu o odmiennej wartości. Podstawową metodę badawczą stanowi analiza porównawcza aktów prawnych. Skorzystano przy tym zarówno z metody indukcji, jak i dedukcji.

**Słowa kluczowe:** leasing, samochód, opodatkowanie działalności gospodarczej.

**Summary:** The purpose of this article is tax analysis of operating lease of passenger car used in business activities in the context of tax changes from the beginning of 2019. It can also be said that tax changes significantly limit the attractiveness of purchasing of passenger cars by entrepreneurs in the form of operating lease. In order to achieve the assumed goal and prove the thesis, the types of tax limits will be presented first. Next, the method of determining the tax limits for various taxpayers will be presented. At the end, the purchase of a passenger car of a different value will be analyzed. The basic research method is a comparative analysis of legal acts. The method of induction as well as deduction is used.

**Keywords:** leasing, car, taxation of business activity.

## 1. Wstęp

Prowadzenie działalności gospodarczej oznacza dla przedsiębiorców konieczność podejmowania licznych decyzji. Skutki tych decyzji odczuwane mogą być przez wiele lat, a niektóre znacząco wpływają na kondycję finansową lub nawet przesądzają o dalszym istnieniu przedsiębiorstwa. Jednocześnie w wielu przypadkach decyzje biznesowe są nierozzerwalnie związane z analizą podatkową rzeczywistości gospodarczej. Jedną z takich decyzji jest wybór formy finansowania przy nabyciu osobowego środka transportu. Samochód stanowi jedno z najważniejszych i podstawowych narzędzi pracy, które ułatwia prowadzenie działalności gospodarczej. Sposób jego nabycia oznacza potencjalnie odmienne, po pierwsze, koszty finansowania i po drugie, możliwości ujęcia wydatków z tym związanych w rachunku podatku dochodowego. Samochody osobowe wykorzystywane w działalności gospodarczej podlegają przy tym szczególnym zasadom ewidencji oraz rozliczeń podatkowych. Dlatego zasadne jest przeprowadzenie analizy kosztowo-podatkowej w celu podjęcia optymalnej dla przedsiębiorstwa decyzji w tym zakresie.

Zmiany w ustawach podatkowych, obowiązujące od początku 2019 r., znacząco zmieniają zasady zaliczania w koszty wydatków związanych z nabyciem i użytkowaniem samochodu osobowego w działalności gospodarczej. Konsekwencje nowelizacji ustaw dotyczą zarówno środków transportu już użytkowanych, jak i tych, które zostaną dopiero nabyte przez podatników w przyszłości. Dlatego wspomniane zmiany w przepisach powinny być przeanalizowane przez wszystkich podatników, również tych, którzy już wykorzystują w swojej działalności samochody osobowe.

Celem niniejszego artykułu jest analiza podatkowa skutków stosowania leasingu operacyjnego osobowego środka transportu wykorzystywanego w działalności gospodarczej w kontekście zmian podatkowych obowiązujących od początku 2019 r. Można też postawić tezę, że przytoczone zmiany podatkowe znacząco ograniczają atrakcyjność nabywania samochodów osobowych przez przedsiębiorców w formie leasingu operacyjnego. Aby osiągnąć założony cel oraz udowodnić tezę, w pierwszej kolejności przedstawione zostaną rodzaje limitów w zaliczaniu do kosztów uzyskania przychodu wydatków związanych z nabyciem oraz eksploatacją samochodów osobowych. Następnie zaprezentowany zostanie sposób ustalenia wysokości limitów podatkowych dla różnych podatników. Na koniec zostanie poddane analizie podatkowej nabycie środka transportu o odmiennej wartości.

Podstawową metodę badawczą stanowi analiza porównawcza aktów prawnych, w szczególności ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych oraz ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych. Skorzystano przy tym zarówno z metody indukcji, jak i dedukcji. Stan prawny przyjęto na 1 stycznia 2019 r.

## 2. Rodzaje limitów kosztów związanych z leasingiem operacyjnym w dochodzie podatkowym

Koszty uzyskania przychodów, związane z leasingiem operacyjnym, w rachunku podatku dochodowego limitowane są w dwojaki sposób. Po pierwsze, ograniczeniu podlegają koszty związane z wydatkami na nabycie osobowego środka transportu. Po drugie limity dotyczą możliwości zaliczania w koszty wydatków eksploatacyjnych związanych z użytkowaniem samochodu.

Intencją ustawodawcy przy nowelizacji ustaw o podatku dochodowym było ujednoczenie zasad zaliczenia w koszty wydatków związanych z nabyciem przez przedsiębiorców osobowego środka transportu. Dotychczasowy limit 20 tys. euro miał zastosowanie tylko do amortyzacji zakupionych samochodów osobowych. Dotyczył zatem zakupu przede wszystkim z własnych środków lub przy finansowaniu kredytem. Taki stan prawny sprawiał, że samochody, których wartość przekraczała ustawowy limit, bardziej opłacało się pod względem podatkowym nabywać przedsiębiorcom w formie np. leasingu operacyjnego niż za gotówkę lub na kredyt. Nie był on bowiem objęty żadnym limitem podatkowym. Wszystkie wydatki związane z umową leasingu mogły stanowić koszty uzyskania przychodu. Od początku 2019 r. ustawodawca co prawda znacząco podwyższył (ok. dwukrotnie) limit podatkowy dotyczący osobowych środków transportu wykorzystywanych w działalności gospodarczej, ale jednocześnie rozszerzył zakres jego stosowania. Nowy limit ustalony został na poziomie 150 tys. zł w przypadku aut spalinowych i z napędem hybrydowym oraz na poziomie półtora raza większym dla samochodów z napędem elektrycznym (225 tys. zł). Limitem tym, oprócz amortyzacji jak dotychczas, objęty został również leasing operacyjny, wynajem długoterminowy oraz podobne umowy. Dla klarowności wyводу w dalszej części niniejszego opracowania wymienione typy umów występować będą w domyśle za każdym razem, gdy mowa będzie o leasingu operacyjnym.

Dodatkowo należy zauważyć, że nowy limit ma również zastosowanie w stosunku do niezamortyzowanej części środka trwałego, jeżeli dochodzi do sprzedaży samochodu osobowego w działalności gospodarczej. Przed zmianą przepisów niezamortyzowana część samochodu stanowiła przy sprzedaży koszt uzyskania przychodu, którego wysokość nie podlegała żadnym limitom. Natomiast od początku 2019 r. kosztem uzyskania przychodu przy sprzedaży samochodu osobowego w działalności gospodarczej może być wydatek, który poniesiony został na jego nabycie tylko w części, która nie przekracza ustawowego limitu 150 tys. zł (oraz odpowiednio 225 tys. zł). Ponadto wydatek ten pomniejsza się o dokonane już odpisy amortyzacyjne. Sprawia to, że sprzedaż stosunkowo drogiego oraz krótko użytkowanego samochodu (np. przez rok lub dwa lata) może okazać się dla przedsiębiorców bardzo niekorzystna ze względu na wysokie obciążenie podatkowe.

Oprócz zmian związanych z limitem zaliczania do kosztów podatkowych amortyzacji i umów leasingu środków transportu, ustawodawca zmienił z dniem 1 stycznia

2019 r. również zasady odliczeń wydatków z tytułu używania samochodu. Dotychczas można było w kosztach podatkowych ujmować całość wydatków eksploatacyjnych, nawet jeżeli na potrzeby podatku od towarów i usług deklarowało się tzw. mieszane wykorzystanie samochodu osobowego. Od początku 2019 r. wydatki eksploatacyjne takie, jak m.in. paliwo, naprawy, części zamienne, opłaty parkingowe oraz autostradowe, nie będą mogły być już odliczone w całości, jeżeli podatnik zadeklaruje tzw. mieszane wykorzystanie samochodu osobowego. W przypadku wykorzystywania samochodu osobowego również do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą podatnik może zaliczyć do kosztów uzyskania przychodu tylko 75% wydatków z tytułu użytkowania samochodu. Co istotne, do wydatków eksploatacyjnych nie są zaliczane ubezpieczenia samochodu. Należy przy tym odróżnić ubezpieczenie obowiązkowe od ubezpieczeń nieobowiązkowych, gdyż podlegają one odmiennym regułom ujmowania w kosztach. Ubezpieczenia nieobowiązkowe, takie jak AC czy GAP, podlegają odliczeniu w analogiczny sposób jak w przypadku amortyzacji samochodów osobowych. Jeżeli wartość umowy ubezpieczenia przekracza ustawowy limit, to w kosztach podatkowych ujmuje się tylko tę część, która wynika z proporcji limitu i wartości samochodu przyjętej do celów ubezpieczenia. Ubezpieczenie obowiązkowe OC z kolei w całości zalicza się w koszty, bez względu na wartość umowy.

### 3. Zasady stosowania limitów dla kosztów podatkowych

Jak już wcześniej wskazano, nowelizacja ustaw podatkowych wprowadziła od początku 2019 r. dwa wyjściowe limity kosztów dotyczące stosowania amortyzacji oraz leasingu operacyjnego, wynajmu długoterminowego i podobnych umów. To 150 tys. zł w przypadku aut spalinowych i z napędem hybrydowym oraz 250 tys. zł dla samochodów z napędem elektrycznym. Wysokości limitów zaliczania w koszty wydatków związanych z zakupem lub leasingiem operacyjnym samochodu w rzeczywistości nie są jednak takie same dla wszystkich podatników. Należy bowiem rozróżnić trzy sytuacje, w których przedsiębiorcy dokonują rozliczeń związanych z osobowym środkiem transportu. Stanowią one wypadkową statusu podatnika względem podatku od towarów i usług (VAT) oraz celu wykorzystywania samochodu. Wyróżnić przy tym można:

1. podatnika VAT czynnego, który zadeklaruje wykorzystanie samochodu tylko do działalności gospodarczej (tzw. użytkowanie firmowe),
2. podatnika VAT czynnego, który zadeklaruje wykorzystanie samochodu zarówno do działalności gospodarczej, jak i do celów prywatnych (tzw. użytkowanie mieszane),
3. podatnika VAT zwolnionego.

Pierwsza grupa podatników jest prawdopodobnie najmniej liczną grupą przedsiębiorców wykorzystujących samochody osobowe w ramach działalności gospodarczej. Wynika to przede wszystkim z dość uciążliwych obowiązków ewidencyjnych oraz potencjalnie wysokich kar w przypadku wykazania wykorzystania samochodu

do celów prywatnych. Czynni podatnicy VAT mogą odliczyć 100% kwoty naliczonego VAT-u od samego środka transportu, części do niego oraz paliwa. Oznacza to jednak najpierw konieczność poinformowania właściwego urzędu skarbowego o wykorzystaniu samochodu tylko do celów związanych z działalnością gospodarczą przez zgłoszenie pojazdu (druk VAT-26). Następnie wymagane jest prowadzenie skrupulatnej ewidencji przebiegu pojazdu, w której wskazuje się m.in. kto, kiedy, dokąd i w jakim celu jechał danym samochodem. Zabronione jest przy tym swobodne korzystanie z samochodu. Wszystkie trasy, jakie pokonuje pojazd, powinny być związane z prowadzoną działalnością gospodarczą. Nie jest też tajemnicą, że urzędy skarbowe nagminnie kontrolują podatników korzystających z pełnego odliczenia VAT od osobowych środków transportu. W przypadku choćby jednorazowego wykorzystania samochodu do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą należy liczyć się z wysoką sankcją w postaci grzywny nawet do 720 stawek dziennych. W 2018 r. stawka dzienna waha się od 70 zł do 28 000 zł, natomiast kara grzywny mieści się w granicach od 700 do 20 160 000 zł. Wszystko to sprawia, że podatnicy stosunkowo rzadko decydują się na deklarację wykorzystania samochodu tylko do działalności gospodarczej. Niemniej w przypadku takiej deklaracji przysługuje prawo odliczenia 100% VAT-u naliczonego, a pozostałe rozliczenia dotyczące samochodu dokonywane są w wartości netto. Oznacza to, że limity dotyczące zaliczenia w koszty amortyzacji lub leasingu operacyjnego (i podobnych umów) wynoszą odpowiednio 150 tys. oraz 225 tys. zł netto, w zależności od zastosowanej technologii napędu w samochodzie.

Drugą z przedstawionych grup przedsiębiorców stanowią podatnicy VAT czynni, którzy zadeklarują mieszane wykorzystanie osobowych środków transportu. Jeżeli samochód wykorzystywany będzie zarówno do celów działalności gospodarczej, jak i prywatnie, podatnik ma prawo odliczenia 50% kwoty naliczonego VAT-u od samego środka transportu, części do niego oraz paliwa. To zdecydowanie najliczniejsza grupa podatników. Deklaracja takiego sposobu wykorzystania samochodu w działalności gospodarczej ogranicza bowiem ryzyko sankcji w postaci grzywny ze strony urzędu skarbowego oraz zmniejsza obowiązki ewidencyjne przedsiębiorców. Możliwość odliczenia tylko połowy kwoty naliczonego VAT-u oznacza jednocześnie, że druga jej połowa (nieodliczona) może stanowić koszt uzyskania przychodu w podatku dochodowym. Limity dotyczące zaliczenia w koszty amortyzacji lub leasingu wynoszą zatem odpowiednio ok. 134 529 oraz 201 793 zł netto, w zależności od zastosowanej technologii napędu w samochodzie. Przedstawione wartości netto są niższe niż poprzednio, gdyż ustawowe limity w tym przypadku, oprócz wartości netto środka trwałego, dotyczą również nieodliczonej części VAT-u. Ustawowy limit, wynoszący 150 tys. zł, składa się dla tej grupy podatników z wartości netto ok. 134 529 zł oraz nieodliczonej części VAT o wartości ok. 15 471 zł. Analogicznie jest w przypadku samochodów z napędem elektrycznym – dla tych pojazdów limit ustawy wynosi 225 tys. zł, na który składa się wartość netto ok. 201 794 zł oraz ok. 23 206 zł nieodliczonej części VAT-u.

Ostatnią z wymienionych grup przedsiębiorców stanowią podatnicy VAT zwolnieni. Podatnicy ci nie mają możliwości odliczania VAT-u naliczonego i w konsekwencji wszystkie faktury kosztowe księgują w wartości brutto. Ustawowy limit dotyczący ujmowania środków transportu w kosztach wynosi zatem odpowiednio ok. 121 951 zł netto oraz ok. 182 927 zł netto, w zależności od zastosowanego rodzaju napędu w samochodzie. Na limity bowiem składają się: suma wartości netto oraz całego VAT-u samochodu. Innymi słowy ustawowe limity w tym przypadku dotyczą wartości brutto.

Podsumowując zatem należy stwierdzić, że zapisane w ustawie limity stosowane powinny być odmiennie dla różnych podatników. Podatnicy czynni VAT mogą w całości zaliczyć w koszty droższe samochody niż podatnicy VAT zwolnieni. Ponadto spośród czynnych podatników VAT więcej mogą odliczyć od dochodu ci przedsiębiorcy, którzy zadeklarują wykorzystanie samochodu tylko do celów związanych z działalnością gospodarczą.

Bez względu jednak na status podatnika względem podatku od towarów i usług oraz deklarację sposobu wykorzystania samochodu osobowego w działalności gospodarczej obowiązują jednolite dla wszystkich reguły, gdy wartość samochodów jest większa niż ustalony indywidualnie limit. Przekroczenie ustawowych limitów zaliczenia w koszty amortyzacji lub np. leasingu operacyjnego samochodu osobowego oznacza stosowanie zasady proporcjonalności w stosunku do każdego kolejnego odpisu amortyzacyjnego oraz każdej kolejnej płatności związanej z umową leasingu operacyjnego lub najmu. Podatnicy nie mogą zatem stosować pełnych odliczeń wynikających z odpisów amortyzacyjnych lub faktur leasingowych, jeżeli wartość samochodu przekracza ustawowy limit. Niezbędne jest wyliczenie proporcji między wartością samochodu a właściwym dla danego podatnika limitem. Należy przy tym zaznaczyć, że odsetki wynikające z umowy leasingu są kosztem uzyskania przychodu w całości, bez względu na wartość samochodu. Limitowi podlega za to ta część opłaty, która stanowi spłatę wartości samochodu osobowego. Zakup samochodu dwukrotnie droższego od ustawowego limitu oznacza możliwość zaliczania w koszty co miesiąc tylko połowy odpisu amortyzacyjnego lub połowy faktury leasingowej (w części kapitałowej). Sposób ustalenia tej proporcji zależy oczywiście od statusu podatnika względem VAT oraz deklaracji sposobu wykorzystania samochodu w działalności gospodarczej.

Przykładowo, jeżeli podatnik VAT czynny, deklarujący wykorzystanie samochodu tylko do celów związanych z działalnością gospodarczą, dokona zakupu samochodu w cenie netto 120 tys. zł, będzie mógł zaliczyć w koszty podatkowe wszystkie raty amortyzacji, gdyż limit nie zostaje przekroczony. Jeżeli natomiast ten sam podatnik (przy identycznej deklaracji wykorzystania) zakupi samochód z napędem spalinowym w cenie netto 200 tys. zł, będzie mógł w kosztach podatkowych ująć tylko 75% każdego odpisu amortyzacyjnego.

Analogicznie należy postąpić w przypadku leasingu operacyjnego czy najmu długoterminowego. Gdy limit ustawowy zostaje przekroczony, kosztem podatko-

wym jest tylko ta część czynszu inicjalnego, każdej z rat leasingowych, jaka wynika z proporcji ustawowego limitu oraz wartości samochodu (uwzględniając część kapitałową).

W celu zobrazowania zagadnienia posłużono się przykładem. Dla przejrzystości przyjęto, że przedsiębiorca jest podatnikiem VAT zwolnionym. Wysokość limitu zaliczenia w koszty wydatków związanych z nabyciem samochodu osobowego z napędem spalinowym wynosić będzie dla niego 150 tys. zł brutto. Rozważono dwa warianty cenowe samochodu osobowego: 100 tys. zł oraz 200 tys. zł brutto. Wydatki wynikające z umowy leasingu (kapitał oraz odsetki) wynoszą odpowiednio 110 tys. i 220 tys. zł.

**Tabela 1.** Koszty podatkowe w leasingu operacyjnym

Cena samochodu	Koszty uzyskania przychodów	
	do końca 2018 r.	od początku 2019 r.
100 tys. zł	110 tys. zł	110 tys. zł
200 tys. zł	220 tys. zł	170 tys. zł

Źródło: opracowanie własne

W tabeli 1 przedstawiono możliwości zaliczenia do kosztów podatkowych wydatków związanych z leasingiem operacyjnym, jakie można było stosować do końca 2018 r. oraz od początku 2019 r. dla dwóch wariantów cenowych samochodu. Z przedstawionych wyliczeń wynika, że po zmianach podatkowych dla samochodu w cenie poniżej limitu ustawowego można stosować w takiej samej wysokości koszty uzyskania przychodów jak dotychczas. Natomiast w przypadku droższego samochodu (w cenie przewyższającej ustawowy limit) koszty podatkowe stanowią odsetki wynikające z umowy leasingu oraz 75% ceny samochodu. Wynika to z proporcji limitu i ceny osobowego środka transportu (150 tys./200 tys.). W kosztach podatkowych zatem uwzględnić należy sumę wydatków wynikających z rat kapitałowych (objętych limitem) oraz rat odsetkowych (niepodlegających limitowi) – to odpowiednio: 150 tys. zł i 20 tys. zł.

Zastosowanie przez ustawodawcę jednolitego limitu kosztów podatkowych sprawiło, że dotychczasowe korzyści podatkowe w leasingu operacyjnym zniknęły. Dotyczy to oczywiście osobowych środków transportu, których cena przekracza ustawowe limity. Atrakcyjność tej formy finansowania samochodów w działalności gospodarczej została zatem znacząco zmniejszona. Dużą przewagą leasingu operacyjnego do końca 2018 r. była możliwość zaliczenia w koszty wszystkich wydatków związanych z umową leasingu, podczas gdy amortyzacja kupionego samochodu ograniczona była kwotą 20 tys. euro. Im większa była cena samochodu osobowego ponad limit związany z amortyzacją, tym bardziej opłacalny stawał się leasing względem zakupu. Ujednoczone po 1 stycznia 2019 r. limity sprawiają, że zalety leasingu wynikają już tylko z uwarunkowań prawnych i organizacyjnych, a nie

podatkowych. Wymienić należy tu przede wszystkim brak uciążliwości dla przedsiębiorców, związanych z przyznaniem leasingu, niewymagane inne zabezpieczenie poza samym przedmiotem umowy czy nieobniżanie zdolności kredytowej.

Na uwagę zasługuje przy tym fakt, że w leasingu operacyjnym (i podobnych umowach) przy stosowaniu limitu ustawowego brana jest pod uwagę wartość samochodu będącego przedmiotem umowy, a nie wartość umowy leasingu. Oznacza to w uproszczeniu, że przedsiębiorca, który chce nabyć samochód osobowy z napędem spalinowym w cenie 300 tys. zł, będzie mógł zaliczyć w koszty połowę czynszu inicjalnego oraz połowę każdej kapitałowej raty leasingowej (uwzględnić przy tym należy zarówno status podatnika względem VAT, jak i sposób wykorzystania samochodu w działalności gospodarczej przy wyznaczeniu proporcji względem ustawowych limitów). Odrębną umową w leasingu jest natomiast wykup. Podatnik może zatem wprowadzić do środków trwałych wykupiony samochód i amortyzować go zgodnie z nowymi przepisami. Jeżeli kwota wykupu jest niższa od ustawowego limitu, to podatnik może zaliczyć w koszty wszystkie odpisy amortyzacyjne z tego wynikające. Po przekroczeniu ustawowego limitu stosuje się natomiast analogiczne do przedstawionych reguły proporcjonalnego ujmowania w kosztach.

#### 4. Zakończenie

Najwięcej zmian podatkowych dotyczących nabywania osobowych środków transportu związanych jest z leasingiem operacyjnym, wynajmem długoterminowym oraz podobnymi umowami. Główną zmianą w stosunku do leasingu operacyjnego (oraz podobnych umów), obowiązującą od początku 2019 r., jest wprowadzenie limitu zaliczania w koszty wydatków z nim związanych. Limit ten ustalony został na poziomie 150 tys. zł w przypadku aut spalinowych i z napędem hybrydowym oraz na poziomie 225 tys. zł dla samochodów z napędem elektrycznym. Oznacza to, że opłacalność finansowania nabycia osobowego środka transportu w formie leasingu operacyjnego znacząco spadła w przypadku stosunkowo drogiej aut. Wcześniej nie obowiązywał bowiem żaden limit dla leasingu operacyjnego. Co istotne, konsekwencje tej zmiany mogą również odczuć podatnicy, którzy podpisali umowy leasingu przed wejściem w życie znowelizowanych ustaw, czyli przed 2019 r. Każda zmiana warunków umowy, taka jak np. odnowienie czy wydłużenie, spowoduje bowiem konieczność zastosowania limitu odliczenia. W przypadku stosunkowo drogiej samochodów (powyżej limitów podatkowych) potencjalna zmiana warunków umowy powinna być zatem poprzedzona stosowną analizą korzyści i strat z uwzględnieniem dodatkowych konsekwencji podatkowych.

Natomiast umowy leasingu podpisane i niezmienione do końca 2018 r. nie zostały objęte przez ustawodawcę wspomnianym limitem. Co ciekawe, jak podało Ministerstwo Finansów, żeby nie być objętym limitem w momencie podpisania umowy leasingowej, wymagane jest tylko podanie podstawowych parametrów leasingu oraz danych umożliwiających konkretyzację samochodu, takich jak marka, model i cena.



Pozostałe parametry samochodu mogą być uzupełnione już po 1 stycznia 2019 r., co nie zostanie uznane za zmianę umowy.

## Literatura

- Biskupski Z., 2014, *Leasing w praktyce*, Wydawnictwo Wiedza i Praktyka, Warszawa.
- Ickiewicz J., 2009, *Obciążenia fiskalne przedsiębiorstw*, PWE, Warszawa.
- Litwińczuk H., 2017, *Prawo podatkowe przedsiębiorców*, Wolters Kluwer, Warszawa.
- Ustawa z 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług, Dz.U. nr 54, poz. 535.
- Ustawa z 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych, Dz.U. nr 21, poz. 86.
- Ustawa z 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, Dz.U. nr 80, poz. 350.