

## **STANOWISKO ZWIĄZKU PRZEDSIĘBIORCÓW I PRACODAWCÓW WS. PROPOZYCJI ZMIAN DOT. LEASINGU SAMOCHODÓW OSOBOWYCH**

Ministerstwo Finansów opublikowało 13 czerwca 2018 roku komunikat, w którym zarysowało szereg zmian podatkowych planowanych na najbliższe miesiące. Zdecydowana większość z tych zmian budzi optymizm – chodzi tu m.in. o ujednoczenie matrycy stawek VAT (o co środowiska pracodawców zabiegali już od dawna – trzeba skończyć z absurdalnym mnożeniem stawek na analogiczne produkty), napisanie nowej Ordynacji podatkowej, czy też zmniejszenie liczby obowiązków sprawozdawczych i informacyjnych ciążyących na przedsiębiorcach. Niestety, wydaje się, że Ministerstwo postanowiło wykorzystać te – niewątpliwie zasługujące na poparcie – zapowiedzi po to, by między nimi „przemycić” zmiany powodujące, że leasing aut stanie się całkowicie nieopłacalny. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców z dużym niepokojem przygląda się tej koncepcji i ocenia ją zdecydowanie negatywnie.

W 2017 roku sprzedano w Polsce ponad 480 tysięcy nowych samochodów osobowych. Wzrost liczby sprzedanych aut w ciągu ostatnich lat może budzić zdumienie – jeszcze w 2015 roku dealerzy cieszyli się z przekroczenia bariery 400 tysięcy sprzedanych egzemplarzy, a w roku 2013, który był wówczas najlepszym od dłuższego czasu, sprzedano 331 tysięcy samochodów osobowych. Tym samym, w ciągu czterech lat liczba nowych sprzedanych aut zwiększyła się o 50%. Nie ulega zatem wątpliwości, że dynamika wzrostu rynku jest potężna – wiąże się to zarówno ze stopniowym bogaceniem się społeczeństwa, które coraz częściej decyduje się na zakup auta z salonu, jak i – w przypadku przedsiębiorców - z korzystnymi ofertami umożliwiającymi finansowanie auta w inny sposób, niż kupno go na własność, takimi jak np. leasing.

Obowiązujące dotychczas regulacje sprawiały, że leasing operacyjny samochodu był dla leasingobiorcy bardzo korzystnym rozwiązaniem – ratę leasingu można było bowiem bez ograniczeń wliczać w koszty uzyskania przychodu. Tym samym, wzięcie auta w leasing było bardziej opłacalne, niż kupno go na własność za gotówkę, ponieważ w tym drugim przypadku można było skorzystać z odpisów amortyzacyjnych wliczanych w koszty uzyskania przychodu, ograniczonych do równowartości 20 tysięcy euro. W ten sposób, ustawodawca zachęcał przedsiębiorców do korzystania z leasingu, dzięki czemu powodował, że chętniej decydowali się oni na pozyskanie auta za jego pomocą, nie musząc wydawać jednorazowo dużej sumy pieniędzy, które mogli wykorzystać w inny sposób. Taki układ był korzystny w istocie dla wszystkich uczestników rynku – nowe auta znajdowały swoich nabywców, przedsiębiorcy cieszyli się coraz nowocześniejszą flotą, a jednocześnie kwoty, które musieliby wydać na zakup nowych samochodów na własność, wciąż pozostawały w ich dyspozycji, dzięki czemu mogli zdecydować się na inne inwestycje.

Propozycja Ministerstwa Finansów zakłada radykalne zerwanie z wyżej opisanym stanem rzeczy. MF proponuje bowiem przeprowadzenie kilku kroków:

### **Związek Przedsiębiorców i Pracodawców**

Zarząd: Cezary Kaźmierczak – prezes, wiceprezisi: Tomasz Pruszczyński, Marcin Nowacki

- Podniesienie limitu podatkowej amortyzacji o niecałe 70 tys. złotych do poziomu 150 tys. złotych,
- Wprowadzenie limitu zaliczania rat leasingowych do kosztów podatkowych w kwocie 150 tys. złotych,
- Wprowadzenie limitu zaliczania do kosztów podatkowych zarówno rat leasingowych, jak i odpisów amortyzacyjnych w przypadku zakupu samochodu na własność, przy wykorzystywaniu samochodów do celów mieszanych (tj. nie tylko służbowych) do 50% wartości auta.

Podsumowując, ustawodawca planuje zrównać podatkowe skutki wzięcia samochodu w leasing ze skutkami zakupu nowego samochodu, poprzez ustanowienie górnego limitu 150 tysięcy złotych dla obu przypadków, przy jednoczesnym ograniczeniu możliwości zaliczania w koszty rat i odpisów do 50% wartości samochodu w przypadku, w którym auto wykorzystywane jest nie tylko do celów służbowych. Tym samym, w istotny sposób stracą nie tylko leasingobiorcy, którzy nie będą mogli wliczyć w koszty całości rat leasingowych, ale także osoby, które planują zakupić na własność auto o wartości nieprzekraczającej ok. 170 tysięcy złotych i wykorzystywać je nie tylko do celów służbowych. O ile bowiem do tej pory, przy zakupie auta za 150 tys. zł, mogli oni zaliczyć w koszty odpisy amortyzacyjne do kwoty ok. 86 tysięcy złotych, o tyle po wprowadzeniu w życie omawianych zmian, będą mogli skorzystać z odpisów tylko do kwoty 75 tysięcy złotych (połowa wartości samochodu). W analogicznym przypadku, leasingobiorca może dzisiaj wliczyć w koszty wszystkie raty, a po wprowadzeniu zmian będzie ograniczony również do kwoty 75 tysięcy złotych, czyli suma, którą może wliczyć w koszty zmniejszy się dwukrotnie.

Proponowany system w istotny sposób premiuje zakup na własność aut droższych – do wartości 300 tysięcy złotych. W ich przypadku, przedsiębiorca kupujący samochód może liczyć na wliczenie w koszty odpisów amortyzacyjnych do kwoty 150 tys. zł, czyli niemal dwukrotnie więcej, niż w tej chwili.

Uważamy, że zaproponowany model jest skrajnie niesprawiedliwy i szkodliwy dla wszystkich użytkowników rynku. Pozostaje tajemnicą, dlaczego Ministerstwo Finansów zdecydowało się zatrzymać tak dynamicznie rosnący segment sprzedaży nowych samochodów. Zyskują na nim bowiem nie tylko przedsiębiorcy (i ci, którzy samochody sprzedają, i ci, którzy potem z nich korzystają), ale również państwo – z uwagi na wpływy z tytułu VAT, akcyzy i innych podatków. Uważamy, że przedstawiona propozycja jest całkowicie absurdalna. Można ją wręcz nazwać sabotowaniem dobrze prosperującej i dynamicznie rozwijającej się branży. Nie istnieją żadne racjonalne argumenty uzasadniające wprowadzenie proponowanych przez Ministerstwo Finansów rozwiązań. Apelujemy zatem o wycofanie się z tych szkodliwych propozycji i umożliwienie Polakom jeżdżenia coraz nowszymi autami – wszak rząd zdaje się dbać o czystość powietrza, a nie ma wątpliwości, że niskoemisyjne będą raczej nowsze pojazdy, niż starsze.

## Związek Przedsiębiorców i Pracodawców

Zarząd: Cezary Kaźmierczak – prezes, wiceprezisi: Tomasz Pruszczyński, Marcin Nowacki