



INFORAKADEMIA

Koszty używania samochodów w firmie objaśnienia MF i tarcza antykryzysowa

Radostaw Kowalski
doradca podatkowy

WEBINARIUM DOSTĘPNE TAKŻE W


INFOR*lex*
KOMPLEKSOWA
BAZA WIEDZY

Agenda

- Objąsnienie MF dotyczące samochodów – wyjaśnienia czy pozakonstytucyjne prawotwórstwo?
- COVID-19 czyli Objąsnienia MF i ich znaczenie w czasie pandemii
- Tarcza antykryzysowa a koszty używania samochodów
- Zawarcie umowy przed 2019 r. – skutki wg objaśnień vs wnioski płynące z przepisów
- COVID-19: Zmiany umów leasingu sprzed 2019 r. powodowane pandemią a właściwość przepisów – co wynika z przepisów, a co z objaśnień MF (i interpretacji indywidualnych)
- Przekształcenie, połączenie, podział podatnika a stosowanie regulacji sprzed 2019 r.
- Amortyzacja samochodów w kosztach wg ministra finansów
- Wartość samochodu przy umowach o używania – absolutnie nie rozwiązany problem
- Najem - otwarta furtka dla kreatywnych podatników
- Pandemia: zdalna praca pracowników a koszty eksploatacji samochodu
- Koszty eksploatacji w kosztach – co wnoszą objaśnienia
- Samochód wykorzystywany przez zleceniobiorcę, a koszty
- Podatnik zwolniony i taksówkarz ryczałtowiec a koszty eksploatacji
- Inne zagadnienia

Objaśnienie MF dotyczące samochodów – wyjaśnienia czy pozakonstytucyjne prawotwórstwo?

Art. 14a. [Interpretacje podatkowe ogólne; objaśnienia podatkowe]§

1. Minister właściwy do spraw finansów publicznych dąży do zapewnienia jednolitego stosowania przepisów prawa podatkowego przez organy podatkowe, w szczególności: 1) dokonując ich interpretacji, z urzędu lub na wniosek (interpretacje ogólne),

2) wydając z urzędu ogólne wyjaśnienia przepisów prawa podatkowego dotyczące stosowania tych przepisów (objaśnienia podatkowe)

- przy uwzględnieniu orzecznictwa sądów, Trybunału Konstytucyjnego lub Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

„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.”

Objaśnienia odnoszą się do następujących przepisów:

- Ustawa 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,
- Ustawa o CIT:
 - art. 16 ust. 1 pkt 4, 49, 49a i 51, ust. 3b, ust. 5 i ust. 5a–5j,
- Ustawa nowelizująca:
 - art. 8, art. 9, art. 13, art. 15 i art. 16.

COVID-19 czyli Objąśnienia MF i ich znaczenie w czasie pandemii

W objaśnieniach nie zostały poruszona zagadnienia

istotne dla korzystania z samochodów w czasie

epidemii!!

Tarcza antykryzysowa a koszty używania samochodów

W żadnym z przepisów ani w Objasnieniach nie znajdziemy szczególnych wytycznych dotyczących kosztów używania samochodów w czasie epidemii.

Istotne zagadnienia:

- Brak szczególnych regulacji
- Długotrwały charakter umów o używanie
- Koszty garażowania
- Niezmienny charakter pojazdu
- Zmiana umowy o używanie powodowana COVID-19 (o tym w dalszej części)

Zawarcie umowy przed 2019 r. – skutki wg objaśnień vs wnioski płynące z przepisów

Przypomnijmy art. 8 ustawy zmieniającej stanowi:

„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.”

Przepis przejściowy, a koszty eksploatacji wg objaśnień:

„(...) 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) znajdą do takich opłat zastosowanie. **A zatem opłata leasingowa w tej części, w jakiej odnosi się do kosztów eksploatacji samochodu osobowego, będzie objęta limitem.”**

To oznacza, że niezależnie od przepisów przejściowych, wg
Objaśnień MF:

„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).”

Wg objaśnień:

„Oczywistym 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.**”

(podkreślenie RK)

W Objasnieniach MF potwierdził to co powinno być oczywiste:

„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.”

ale:

„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.”

UWAGA: Trzeba pamiętać o tym, że prawo podatkowe, nawet jeżeli „opiera” się na cywilnoprawnym leasingu to jednak wprowadza własne wymogi klasyfikacji leasingu!

„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.”

„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.

(...)

W szczególności, jest tu istotny wpływ takiej zmiany na wysokość możliwych do zaliczenia przez podatnika kosztów uzyskania przychodów.”

Wg objaśnień obowiązku stosowania nowych regulacji nie powodują

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.

COVID-19: Zmiany umów leasingu sprzed 2019 r. powodowane pandemią a właściwość przepisów – co wynika z przepisów, a co z objaśnień MF (i interpretacji indywidualnych)

Brak szczególnych regulacji i wyjaśnień w objaśnieniach powoduje, że podatnicy nie odnajdą bezpośredniego wskazania, że modyfikacja umowy ze względu na epidemię nie spowoduje, iż do umów zawartych przed 1 stycznia 2019 r. nie będą miały zastosowania nowe zasady!

COVID-19: Zmiany umów leasingu sprzed 2019 r. powodowane pandemią a właściwość przepisów – co wynika z przepisów, a co z objaśnień MF (i interpretacji indywidualnych)

„Jeżeli zatem umowa leasingu została zawarta przed dniem 1 stycznia 2019 r., a następnie została zmieniona lub odnowiona, od daty tej zmiany (odnowienia) należy stosować nowe rozwiązania. Nie każda jednak zmiana umowy oznacza, że podatnik będzie zobowiązany stosować nowe przepisy podatkowe.

Zmianą umowy w rozumieniu art. 8 ustawy nowelizującej jest zmiana, która ma lub może mieć istotny wpływ na skutki w podatku dochodowym, np. wpływa na wysokość kosztów uzyskania przychodów. W konsekwencji, zmiana umowy, która nie wywołuje skutków w podatku dochodowym nie będzie automatycznie oznaczała konieczności stosowania nowych przepisów. Obowiązku stosowania nowych przepisów nie będą powodowały okoliczności mające charakter obiektywny, niezależny od woli stron umowy.

Mając na uwadze powyższe przepisy oraz przedstawiony we wniosku opis zdarzenia przyszłego należy zauważyć, że umowa cesji, w wyniku której zmienia się korzystający jest czynnością zależną od woli stron umowy i nie można potraktować jej jako zmiany o charakterze obiektywnym.”

- Interpretacja Dyrektora KIS z dnia 17 maja 2019 r., 0114-KDIP2-2.4010.155.2019.1.AG

Przekształcenie, połączenie, podział podatnika a stosowanie regulacji sprzed 2019 r.

Uwaga:

Wg Objaśnień, przekształcenie, połączenie, podział podatnika i przez to zmiana strony nie uzasadnia zachowania prawa do stosowania przepisów obowiązujących do końca 2018 r. !

Nie jest to nowa wykładania.

Podobnie np. Dyrektor KIS w interpretacji indywidualnej z dnia 25 lutego 2020 r., 0111-KDIB1-1.4010.543.2019.1.SG:

„Wobec tego nie można uznać za prawidłowe stanowiska Wnioskodawcy, zakładającego, że zmiana strony umów leasingu, polegająca na przeniesieniu umowy ze Spółki Dzielonej na Wnioskodawcę, dokonana w skutek podziału Spółki Dzielonej i przeniesienie zorganizowanej części przedsiębiorstwa na Wnioskodawcę, nie stanowi zmiany umowy leasingu, o jakiej mowa w art. 8 ust. 2 ustawy 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. z 2018 r. poz. 2159) i tym samym Wnioskodawca nie jest obowiązany stosować do tych przejętych umów leasingu przepisów ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych w brzmieniu obowiązującym od 1 stycznia 2019 r. oraz, że do opłat ponoszonych przez Wnioskodawcę z tytułu umów leasingu samochodów osobowych, przejętych przez Wnioskodawcę w ramach podziału Spółki Dzielonej przez wydzielenie, nie znajduje zastosowania ograniczenie wynikające z art. 16 ust. 1 pkt 49a ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych.”

Amortyzacja samochodów osobowych w kosztach podatkowych

Do kosztów podatkowych nie zalicza się:

- odpisów z tytułu zużycia samochodu osobowego, dokonywanych według zasad określonych w art. 16a-16m, w części ustalonej od wartości samochodu przewyższającej kwotę:
 - *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. poz. 317 i 1356),*
 - **150 000 zł - w przypadku pozostałych samochodów osobowych;**

Samochód
wprowadzony
do ewidencji
od 2019 r.

Koszty sprzedaży nie mogą
przekroczyć kwoty obliczonej jako:

150.000 zł /225.000 zł – amortyzacja
zaliczona do kosztów podatkowych

Samochody elektryczne a nie hybrydowe!

Limit na KUP amortyzacji 225.000 zł zamiast 150.000 zł
ale

Dotyczy pojazdów oddanych do używania po dniu publikacji
decyzji Komisji Europejskiej (18.12.2018)

Amortyzacja samochodów w kosztach wg ministra finansów

W objaśnieniach zostało zamieszczone oczywiste stwierdzenie, że:

„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.”

Amortyzacja samochodów w kosztach wg ministra finansów

- Oddawanie samochodów w używania a brak obowiązku stosowania limitu kosztów podatkowych przy amortyzacji i sprzedaży.
- Wskazanie na główny przedmiot działalności.
- Odesłanie do KRS, CEIDG, umów spółki itp.

Brak wyjaśnienie co do sposobu wykorzystania pojazdu w kontekście wyłącznego lub nie oddawania go w używanie.

„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.”

Ubezpieczenie samochodu a stosowanie limitu 150.000 zł

MF potwierdza:

- 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.
- 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.
- U podatników PIT limit 150.000 nie ma zastosowania do ubezpieczenie pojazdów niewprowadzonych do ewidencji ST i WNiP – do nich stosuje się limit 20%

„Biorąc pod uwagę powyższe przepisy oraz opis zdarzenia przyszłego stwierdzić należy, że ustawa o CIT nie definiuje pojęcia ubezpieczenia. Jednak, z uwagi na treść art. 16 ust. 1 pkt 49 ustawy o CIT, który stanowi, że do kosztów uzyskania przychodów nie zalicza się, składek na ubezpieczenie samochodu osobowego w wysokości przekraczającej ich część ustaloną w takiej proporcji, w jakiej kwota 150.000 zł pozostaje do wartości samochodu przyjętej dla celów ubezpieczenia, stwierdzić należy, że tylko w przypadku ubezpieczeń dobrowolnych tj. AC podstawą ubezpieczenia jest wartość samochodu, do której odwołuje się Ustawodawca w niniejszym artykule. Tym samym, skoro wartość samochodu osobowego, o którym mowa we wniosku, przyjęta na polisie AC mieści się w limicie 150.000 zł, to całą składkę można ująć w kosztach uzyskania przychodów. Ustosunkowując się do kwestii ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków (NNW) zauważyć należy, że ubezpieczenie to jest ubezpieczeniem osobowym regulowanym przez przepisy ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. - Kodeks cywilny (tekst jedn.: Dz. U. z 2018 r. poz. 1025 z późn. zm.) - art. 829 i następne. Przedmiotem tego ubezpieczenia są określone dobra osobiste człowieka. W związku z powyższym, postanowienia art. 16 ust. 1 pkt 49 ustawy o CIT, nie znajdują zastosowania w odniesieniu do składek na ubezpieczenie NNW. Również, ubezpieczenie obowiązkowe OC może być zaliczone w koszty w całości niezależnie od wartości samochodu, gdyż nie jest ono zależne od wartości samochodu.”

- Interpretacja indywidualna Dyrektora KIS z dnia 6 czerwca 2019 r., 0111-KDIB1-1.4010.159.2019.1.BS

Limitowanie kosztów opłat za używanie

Leasing

- Limit kosztu raty wyznaczany jako: 150.000 (225.000)/wartość „podatkowa” pojazdu
- Limit nie ma zastosowania do części odsetkowej – a dokładniej stosowany jest wyłącznie do wartości kapitałowej
- Limit nie ma zastosowania do ubezpieczenia AC

Najem/ dzierżawa/inna

- Limit kosztu raty wyznaczany jako: 150.000 (225.000)/wartość „podatkowa” pojazdu
- Limit ma zastosowanie do całego czynszu
- Limit nie ma zastosowania do ubezpieczenia AC



Potwierdzenie, że limit kosztów używania nie ma zastosowania do leasingu finansowego!

„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).”

Wartość samochodu przy umowach o używania – absolutnie nie rozwiązany problem

Prawodawca nie wyjaśnia, że przy wyznaczaniu wartości pojazdu należy uwzględnić nieodliczalny VAT

MF wyjaśnia, że:

„Wartość samochodu wynikająca z umowy musi odpowiadać faktycznej (aktualnej) wartości rynkowej takiego samochodu na dzień jej zawarcia.”

Co z kolejną umową?

Najem - otwarta furtka dla kreatywnych podatników?

Interpretacja Dyrektora KIS z dnia 15 kwietnia 2019 r., 0114-KDIP2-3.4010.5.2019.2.SP

„Jak wynika z wprowadzonych przepisów, kosztem podatkowym może być jedynie opłata z tytułu najmu w wartości ustalonej jako proporcja, w jakiej kwota 150.000,00 zł pozostaje do wartości samochodu osobowego będącego przedmiotem tej umowy. Prawidłowe obliczenie limitu kosztów podatkowych, uzależnione jest od prawidłowego ustalenia wartości wynajmowanego samochodu. W przypadku umowy leasingu, umowy najmu, dzierżawy lub innej umowy o podobnym charakterze, wartość samochodu osobowego powinna wynikać z treści umowy, na podstawie której podatnik korzysta z danego samochodu. Wartość przedmiotu umowy powinna odzwierciedlać jego wartość rynkową. Jeżeli w umowie określono wartość samochodu, która znacznie odbiega od wartości rynkowej, działanie takie może zostać poczytane jako obejście prawa podatkowego. W przypadku, kiedy umowa najmu, dzierżawy lub inna umowa o podobnym charakterze została zawarta na okres krótszy niż 6 miesięcy, wartością samochodu jest wartość przyjęta dla celów ubezpieczenia (art. 16 ust. 5d ustawy u.p.d.o.p.). Jeżeli w umowie nie podano wartości samochodu, można przyjąć wartość samochodu osobowego wynikającą z umowy jego ubezpieczenia. W przypadku jej braku powinna to być wartość przyjęta przez podatnika najbardziej odpowiadająca wartości rynkowej samochodu.”

Wartość pojazdu w najmie krótkoterminowym

„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 wynajęcia 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)”

Pandemia: zdalna praca pracowników a koszty eksploatacji samochodu

Koszty eksploatacji

Dla samochodów z 50% VAT kosztem jest jedynie 75% kwoty netto i 75% z połowy VAT

Limit stosowany niezależnie od tytułu prawnego do używania samochodu

Brak stosowania „kilometrówki” (z zastrzeżeniem samochodu prywatnego pracownika)

Koszty eksploatacji w kosztach – co wnoszą objaśnienia

Limitowanie kosztów eksploatacji ma zastosowanie bez względu na tytuł prawny do samochodu – co do zasady stosuje się limit 75%, wyjątkiem są samochody będące własnością lub współwłasnością podatnika PIT, a nie wprowadzone do ewidencji środków trwałych.

Koszty eksploatacji w kosztach – co wnoszą objaśnienia

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.

*„(...) wydatki na ubezpieczenie OC i NNW nie można
uznać za wydatki eksploatacyjne objęte
ograniczeniem wynikającym z art. 16 ust. 1 pkt
51 ustawy o CIT.”*

- Interpretacja indywidualna Dyrektora KIS z dnia 6
czerwca 2019 r., 0111-KDIB1-1.4010.159.2019.1.BS

Samochód wykorzystywany przez zleceniobiorcę, a koszty

„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.”

Podatnik zwolniony i taksówkarz ryczałtowiec a koszty eksploatacji

*„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).”***

Inne zagadnienia

Osoba fizyczna - przedsiębiorca, który kupi samochód „prywatnie” i nie wprowadzi go do ewidencji środków trwałych może rozliczać w kosztach 20% kosztów eksploatacji i składki na ubezpieczenie

BEZ PROWADZENIA EWIDENCJI PRZEBIEGU



INFORAKADEMIA

Zapraszamy do zadawania pytań

WEBINARIUM DOSTĘPNE TAKŻE W



INFOR*lex*
KOMPLEKSOWA
BAZA WIEDZY



INFORAKADEMIA

Koszty używania samochodów w firmie objaśnienia MF i tarcza antykryzysowa

Radostaw Kowalski
doradca podatkowy

WEBINARIUM DOSTĘPNE TAKŻE W



INFOR*lex*
KOMPLEKSOWA
BAZA WIEDZY



**Kancelaria Doradcy Podatkowego
Radosława Kowalskiego**

e – mail: kancelaria@rstk.pl

www.rstk.pl

www.podatkowcy.pl