



**Podatek dochodowy od osób
prawnych, podatek od towarów
i usług oraz Międzynarodowe
Standardy Rachunkowości
w wynajmie długoterminowym
pojazdów samochodowych**



Warszawa, 2014 r.

Szanowni Państwo,

Oddajemy w Państwa ręce zaktualizowane opracowanie dotyczące zagadnień podatkowych oraz rachunkowych związanych z wykorzystywaniem pojazdów samochodowych w prowadzonej działalności gospodarczej.

W praktyce, najbardziej popularną formą wynajmu długoterminowego pojazdów jest leasing operacyjny, o którym mowa w art. 17b ust. 1 ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych. Dlatego też, niniejsze opracowanie skupia się przede wszystkim na zagadnieniach związanych z tą właśnie formą leasingu.

Celem niniejszego opracowania jest ujednoczenie i przybliżenie terminów pojawiających się w procesie rozliczania dla celów podatkowych oraz rachunkowych długoterminowego najmu pojazdów, w szczególności leasingu.

W opracowaniu odnosimy się do zagadnień na gruncie ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych (dalej „**ustawa o PDOP**”), ustawy o podatku od towarów i usług (dalej „**ustawa o VAT**”), Międzynarodowych Standardów Rachunkowości (dalej „**MSR**”) oraz ustawy o rachunkowości (dalej „**UoR**”).

Podstawową zaletą niniejszego dokumentu jest to, że jego treść została uzgodniona przez członków Polskiego Związku Wynajmu i Leasingu Pojazdów z doradcą podatkowym¹, przez co nabiera on cech wspólnego stanowiska w odniesieniu do zagadnień podatkowych związanych z leasingiem.

Ufając, że niniejsze opracowanie będzie dla Państwa pomocne w codziennej pracy, chcielibyśmy podkreślić, że przedstawiony Państwu dokument nie może być traktowany jako formalne stanowisko organów podatkowych oraz nie ma mocy wiążącej dla Państwa doradców lub audytora. Niniejsze opracowanie ma charakter wyłącznie informacyjny, a korzystanie z niego nie powoduje powstania stosunku prawnego, ani faktycznego pomiędzy Polskim Związkiem Wynajmu i Leasingu Pojazdów, doradcą podatkowym Związku a osobami korzystającymi z niniejszego dokumentu.

Niniejsze opracowanie odnosi się do stanu prawnego na dzień 30 czerwca 2014 r.

¹ Doradcą podatkowym Związku jest Deloitte Doradztwo Podatkowe Sp. z o.o.

I. KWESTIE DOTYCZĄCE UMÓW LEASINGU NA GRUNCIE PODATKU DOCHODOWEGO OD OSÓB PRAWNYCH

1. DEFINICJA SAMOCHODU OSOBOWEGO

- Zgodnie z art. 4a ust. 9a ustawy o PDOP, za samochód osobowy uznaje się – co do zasady – *„pojazd samochodowy w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym, o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, konstrukcyjnie przeznaczony do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą”*.
- Jednocześnie, ustawa o PDOP przewiduje pewne wyjątki od wskazanej powyżej zasady ogólnej, w świetle których pewne typy pojazdów pomimo spełnienia przytoczonej powyżej definicji, nie będą traktowane dla celów PDOP jako samochody osobowe.
- Wyjątki takie obejmują m.in. pojazdy samochodowe, których konstrukcja świadczy o przystosowaniu do przewozu ładunków, niektóre pojazdy specjalne, pojazdy klasyfikowane na podstawie przepisów prawa o ruchu drogowym do podrodzaju: wielozadaniowy, van, przy czym spełnienie wymagań pozwalających na niezaliczenie tego typu pojazdów do samochodów osobowych dla celów PDOP, powinno zostać stwierdzone – co do zasady – na podstawie dodatkowego badania technicznego przeprowadzonego przez okręgową stację kontroli pojazdów, potwierdzonego zaświadczeniem wydanym przez tę stację oraz dowodu rejestracyjnego pojazdu, zawierającego właściwą adnotację o spełnieniu tych wymagań (w niektórych przypadkach spełnienie takich wymagań stwierdza się na podstawie dokumentów wydanych zgodnie z przepisami o ruchu drogowym).
- Pojazdy te, podobnie jak inne pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony, konstrukcyjnie przeznaczone do przewozu więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą będą zaklasyfikowane dla celów PDOP jako samochody ciężarowe.
- Powyższe rozgraniczenie na samochody osobowe oraz samochody ciężarowe jest o tyle istotne, iż ustawa o PDOP przewiduje pewne ograniczenia w zakresie prawa do zaliczenia do kosztów uzyskania przychodów określonych wydatków związanych z używaniem samochodów osobowych, podczas gdy wydatki związane z używaniem samochodów ciężarowych – co do zasady – mogą zostać w całości zaliczone do kosztów uzyskania przychodów (o ile jednak spełniona zostanie ogólna przesłanka zaliczenia ich do kosztów uzyskania przychodów, o której mowa w art. 15 ust. 1 ustawy o PDOP).
- Dlatego też, istotnym dla ustalenia konsekwencji podatkowych leasingu, czy też najmu pojazdu samochodowego jest ustalenie, czy stanowi on samochód osobowy, czy też ciężarowy na gruncie ustawy o PDOP.

2. DEFINICJA LEASINGU

- Zawarta w art. 17a pkt 1 ustawy o PDOP definicja „umowy leasingu” ma bardzo szeroki zakres przedmiotowy i obejmuje zarówno umowy leasingu nazwane w art. 709¹ Kodeksu Cywilnego, jak i „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”.
- Elementem rozstrzygającym, czy dana umowa stanowi „umowę leasingu” na gruncie PDOP jest ustalenie czy umowa ta spełnia warunki uznania jej za tzw. umowę leasingu operacyjnego (dalej „**Leasing operacyjny**”), o której mowa w art. 17b ust. 1 ustawy o PDOP lub tzw. umowę leasingu finansowego, o której mowa w art. 17f ust. 1 ustawy o PDOP.
- W przeciwnym wypadku, tj. gdy dana umowa nie spełnia warunków uznania jej za jedną z dwóch wskazanych powyżej kategorii umów leasingu, umowa taka będzie traktowana na gruncie ustawy o PDOP jak umowa najmu i w konsekwencji, powodować będzie zupełnie odmienne implikacje podatkowe na gruncie PDOP.
- W praktyce, najbardziej popularną formą wynajmu długoterminowego pojazdów samochodowych jest Leasing operacyjny. Dlatego też, niniejsze opracowanie skupia się przede wszystkim na zagadnieniach związanych z tą formą leasingu.
- Aby umowa mogła stanowić Leasing operacyjny na gruncie PDOP musi ona spełniać następujące wymogi:
 1. powinna zostać zawarta na czas oznaczony, stanowiący co najmniej 40% normatywnego okresu amortyzacji, jeżeli przedmiotem tej umowy są podlegające odpisom amortyzacyjnym rzeczy ruchome lub wartości niematerialne (w przypadku gdy korzystającym jest osoba fizyczna nieprowadząca działalności gospodarczej – umowa została zawarta na czas oznaczony);
 2. suma ustalonych w niej opłat, pomniejszona o należny podatek VAT, odpowiada co najmniej:
 - wartości początkowej środków trwałych lub wartości niematerialnych i prawnych,
 - wartości rynkowej przedmiotu leasingu z dnia zawarcia następnej umowy leasingu (w przypadku zawarcia przez finansującego następnej umowy leasingu środka trwałego lub wartości niematerialnej i prawnej będących uprzednio przedmiotem takiej umowy).
- Mając na uwadze, że normatywny okres amortyzacji pojazdów samochodowych wynosi – co do zasady – 5 lat, umowa leasingu pojazdu samochodowego, aby zostać uznana za Leasing operacyjny dla celów PDOP, powinna zostać zawarta na okres nie krótszy niż 24 miesiące. W przeciwnym wypadku, umowa taka stanowić będzie umowę najmu na gruncie PDOP.

3. KONSEKWENCJE PODATKOWE LEASINGU OPERACYJNEGO

3.1. Wydatki związane z Leasingiem operacyjnym

- Zgodnie z art. 17b ust. 1 ustawy o PDOP, w przypadku Leasingu operacyjnego, opłaty ustalone w umowie leasingu ponoszone przez korzystającego z tytułu używania przedmiotu leasingu (tj. pojazdu samochodowego) stanowią koszty uzyskania przychodów korzystającego.
- Dodatkowo, wszelkie inne wydatki związane z bieżącą eksploatacją takiego pojazdu samochodowego powinny – co do zasady – stanowić koszty uzyskania przychodów korzystającego, w tym m.in. wydatki na przeglądy techniczne, na zakup opon, na naprawy i na myjnię samochodowe itp.
- Jedynym warunkiem zaliczenia wskazanych powyżej wydatków do kosztów uzyskania przychodów na gruncie PDOP jest spełnienie przesłanki z art. 15 ust. 1 ustawy o PDOP, tj. aby koszty te były poniesione w celu osiągnięcia przychodów lub zachowania albo zabezpieczenia źródła przychodów podatnika.
- Tym samym, o ile samochód osobowy wykorzystywany jest na potrzeby prowadzonej działalności gospodarczej, warunek ten powinien zostać uznany za spełniony i tym samym, raty leasingowe, jak również inne wydatki związane z jego bieżącym wykorzystaniem powinny stanowić koszty uzyskania przychodów na gruncie PDOP dla korzystającego.

3.2. Koszty amortyzacji pojazdu samochodowego

- W przypadku Leasingu operacyjnego, odpisów amortyzacyjnych dokonuje finansujący (tj. leasingodawca).

3.3. Wydatki na ubezpieczenie pojazdów samochodowych

- Koszty ubezpieczenia pojazdu samochodowego oddanego w Leasing operacyjny – co do zasady – stanowią koszty uzyskania przychodów korzystającego (tj. leasingobiorcy) dla celów PDOP.
- Niemniej jednak, ustawa o PDOP wprowadza ograniczenie w tym zakresie w odniesieniu do samochodów osobowych, których wartość przekracza 20 tys. EUR. W takim przypadku, do kosztów uzyskania przychodów nie zalicza się składek na ubezpieczenie w wysokości przekraczającej ich część ustaloną w proporcji, w jakiej pozostaje równowartość 20 tys. EUR w wartości samochodu przyjętej dla celów ubezpieczenia.
- Od wskazanej zasady ustawodawca nie przewidział wyjątków. Z tego względu limitowanie składki dotyczy każdego samochodu osobowego wykorzystywanego w działalności gospodarczej, tj. zarówno stanowiącego, jak i niestanowiącego składnik majątku podatnika, w tym również będącego przedmiotem Leasingu operacyjnego.
- Przedmiotowe ograniczenie dotyczy jedynie składek na ubezpieczenie AC samochodów osobowych. Tym samym, pozostałe składki, tj. OC oraz NNW samochodów osobowych, nie powinny być nim objęte.

3.4. Koszty likwidacji szkód komunikacyjnych, straty powstałe w wyniku utraty lub likwidacji pojazdu samochodowego

- Zgodnie z ustawą o PDOP, nie stanowią kosztów podatkowych straty powstałe w wyniku utraty lub likwidacji samochodów oraz koszty ich remontów powypadkowych, jeżeli samochody nie były objęte ubezpieczeniem dobrowolnym (ograniczenie to dotyczy zarówno samochodów osobowych, jak i ciężarowych).
- Tym samym, jedynie w przypadku gdy pojazd samochodowy był objęty dobrowolnym ubezpieczeniem, korzystający będzie uprawniony do zaliczenia do kosztów uzyskania przychodów następujących wydatków, tj.:
 - wydatków poniesionych na naprawę powypadkową samochodu, w tym również kosztów tzw. udziału własnego, którym leasingodawca obciąża korzystającego w sytuacji, gdy ubezpieczyciel pokrywa jedynie część poniesionych kosztów napraw,
 - rat leasingowych naliczonych przez finansującego (tj. leasingodawcę) w przypadku gdy pojazd samochodowy został skradziony lub uległ szkodzie całkowitej w okresie od dnia zdarzenia do dnia zakończenia umowy leasingu, przy czym nie powinno mieć znaczenia czy opłaty ustalone w umowie leasingu ponoszone są w trakcie trwania tej umowy, czy też po jej zakończeniu.
- Należy zaznaczyć, że wskazane powyżej ograniczenie dotyczy wyłącznie kosztów napraw powypadkowych. Tym samym, inne naprawy lub remonty związane z bieżącą eksploatacją pojazdu samochodowego używanego na podstawie Leasingu operacyjnego powinny – co do zasady – stanowić koszty uzyskania przychodów korzystającego, nawet wówczas gdy pojazd nie został objęty ubezpieczeniem dobrowolnym.

3.5. Koszty paliwa

- Koszty paliwa zakupionego do samochodów osobowych używanych na podstawie Leasingu operacyjnego powinny stanowić koszty uzyskania przychodów korzystającego na gruncie PDOP.

3.6. Nieodliczalny VAT

- Szczególnego rodzaju kosztem jest podatek VAT naliczony ponoszony przez korzystającego w części niepodlegającej odliczeniu zgodnie z przepisami o VAT. Zgodnie z ustawą o PDOP, kwota ta może zostać zaliczona przez korzystającego do kosztów uzyskania przychodów na gruncie PDOP.

3.7. Opłata za przedterminowe zakończenie umowy leasingu

- W przypadku wcześniejszego rozwiązania / zakończenia umowy leasingu, korzystający może być zobowiązany do uiszczenia dodatkowej opłaty na rzecz finansującego (tj. leasingodawcy) z tego tytułu.
- Zaliczenie takiej opłaty do kosztów uzyskania przychodów uzależnione jest od możliwości wykazania związku pomiędzy ww. poniesionym wydatkiem a osiągniętym przychodem lub zachowaniem bądź zabezpieczeniem źródła przychodów (innymi słowy, zależec będzie

od spełnienia ogólnej przesłanki zaliczenia do kosztów uzyskania przychodów na podstawie art. 15 ust. 1 ustawy o PDOP).

- Z uwagi na istniejące rozbieżności w praktyce organów podatkowych, możliwość zaliczenia do kosztów uzyskania przychodów danej opłaty za przedterminowe zakończenie umowy leasingu powinna zostać potwierdzona w drodze interpretacji indywidualnej wydanej przez Ministra Finansów.

3.8. Cesja umów Leasingu operacyjnego

- Zgodnie z art. 17a pkt 2 ustawy o PDOP, *„w przypadku zmiany strony lub stron umowy leasingu podstawowy okres umowy uważa się za zachowany, jeżeli inne postanowienia umowy nie uległy zmianie”*.
- W świetle powyższego, dokonanie cesji umowy leasingu – co do zasady – nie powinno wpłynąć na kwalifikację danej umowy jako Leasingu operacyjnego dla celów PDOP.
- Dopiero zmiana innych postanowień umowy (w szczególności wysokości opłat leasingowych), może spowodować, iż należy na nowo dokonać kwalifikacji umowy leasingu dla celów PDOP na moment przeprowadzenia cesji, tj. ustalić, czy umowa ta spełnia warunki uznania za Leasing operacyjny dla celów PDOP. Może się bowiem okazać, że zmiana niektórych postanowień umowy towarzysząca cesji skutkować będzie tym, że umowa leasingu przestanie spełniać warunki niezbędne dla uznania jej za Leasing operacyjny dla celów PDOP.
- W takim wypadku, umowa taka będzie traktowana jako umowa najmu dla celów PDOP z wszystkim konsekwencjami z tym związanymi (o których mowa w pkt 4 poniżej).

3.9. Releasing

- W przypadku, gdy umowa Leasingu operacyjnego ulega zakończeniu przed terminem, bądź ulega zakończeniu w planowanym terminie, lecz korzystający nie wyraził chęci nabycia pojazdu samochodowego, wówczas przedmiot ten może zostać oddany w używanie kolejnemu leasingobiorcy na podstawie umowy leasingu.
- Zgodnie z ustawą o PDOP, aby umowa taka mogła zostać zakwalifikowana dla celów PDOP jako Leasing operacyjny, umowa taka powinna zostać zawarta na co najmniej 24 miesiące, natomiast łączna suma opłat określonych w umowie musi odpowiadać co najmniej jego wartości rynkowej z dnia zawarcia następnej umowy leasingu.

3.10. Skrócenie umowy leasingu

- W przypadku gdy w trakcie obowiązywania umowy leasingu dokonywane są jej zmiany, polegające m.in. na skróceniu pierwotnie określonego okresu jej obowiązywania, to kwalifikacja takiej umowy jako Leasing operacyjny dla celów PDOP pozostanie niezmieniona, o ile w dalszym ciągu spełnione zostaną warunki uznania jej za Leasing operacyjny na gruncie PDOP.
- W przeciwnym wypadku, umowa taka będzie traktowana jako umowa najmu dla celów PDOP z wszystkim konsekwencjami z tym związanymi (o których mowa w pkt 4 poniżej).

4. KONSEKWENCJE PODATKOWE UMOWY NAJMU DLA CELÓW PODATKU DOCHODOWEGO OD OSÓB PRAWNYCH

- Ustawa o PDOP przewiduje pewne dodatkowe ograniczenia dotyczące możliwości zaliczenia do kosztów uzyskania przychodów wydatków związanych z użytkowaniem samochodu osobowego na podstawie umowy najmu (tj. umowy niespełniającej warunków uznania za Leasing operacyjny lub tzw. umowę leasingu finansowego, o której mowa w art. 17f ust. 1 ustawy o PDOP).
- W przypadku umowy najmu, korzystający nie może zaliczyć do kosztów uzyskania przychodów dla celów PDOP wydatków z tytułu korzystania z samochodu osobowego w części przekraczającej limit wynikający z tzw. „kilometrówki” (tj. limit ustalony na podstawie ewidencji przebiegu pojazdu prowadzonej przez podatnika oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotu kosztów używania do celów służbowych samochodów osobowych).
- Powyższe ograniczenie nie dotyczy jednak czynszu najmu, lecz jedynie wydatków związanych z bieżącą eksploatacją wynajętego samochodu osobowego. Powyższe znalazło potwierdzenie w wydanej w dniu 8 listopada 2013 r. interpretacji ogólnej (sygn. DD2/033/55/MWJ/13/RD-111005), w której Minister Finansów potwierdził, że *„wydatki z tytułu czynszu najmu samochodu osobowego używanego dla potrzeb działalności gospodarczej nie są ograniczone limitem określonym w tych przepisach. Przedmiotowe wydatki nie mieszczą się bowiem w kategorii wydatków, o których mowa w art. 23 ust. 1 pkt 46 ustawy PIT i art. 16 ust. 1 pkt 51 ustawy CIT. Koszty związane z użytkowaniem samochodu osobowego to koszty posługiwania się tym samochodem, wykorzystywania go. Koszty te nie obejmują kosztów związanych z uzyskaniem możliwości używania takiego samochodu. Oznacza to, że do kosztów z tytułu używania wynajętego samochodu osobowego dla potrzeb działalności gospodarczej zaliczane są wszelkiego rodzaju wydatki eksploatacyjne. Wydatkami o charakterze eksploatacyjnym nie są wydatki z tytułu czynszu najmu samochodu osobowego dla potrzeb prowadzonej działalności gospodarczej. Są to wydatki na uzyskanie samego tytułu prawnego umożliwiającego używanie samochodu, a zatem są kategorią odrębną od kosztów eksploatacji samochodu”*.
- Tym samym, wszelkie wydatki związane z bieżącą eksploatacją takiego pojazdu samochodowego, w tym m.in. wydatki na przeglądy techniczne, na zakup opon, na naprawy i na myjnie samochodowe oraz paliwo, będą mogły być zaliczone do kosztów uzyskania przychodów dla celów PDOP, lecz tylko do wysokości tzw. „kilometrówki”.
- Dodatkowo, w przypadku najmu, korzystający zobowiązany jest prowadzić ewidencje przebiegu pojazdu. W przeciwnym wypadku, wydatki związane z użytkowaniem samochodu na podstawie umowy najmu nie będą stanowiły kosztów uzyskania przychodów dla celów PDOP (z wyjątkiem czynszu najmu).

II. KWESTIE DOTYCZĄCE UMÓW LEASINGU NA GRUNCIE PODATKU OD TOWARÓW I USŁUG

1. DEFINICJA LEASINGU

- Przepisy ustawy o VAT nie zawierają definicji umowy leasingu, odnoszą się natomiast w tej kwestii do definicji zawartej w przepisach ustawy o PDOP.
- Na gruncie przepisów ustawy o VAT, szczególnie traktowany jest leasing finansowy (w rozumieniu art. 17f ust. 1 ustawy o PDOP), który dla celów ustawy o VAT stanowi odpłatną dostawą towarów, pod warunkiem jednak, że w następstwie normalnych zdarzeń przewidzianych tą umową lub z chwilą zapłaty ostatniej raty prawo własności zostanie przeniesione na korzystającego.
- W takim przypadku, obowiązek podatkowy w zakresie VAT powstanie – zgodnie z art. 19a ust. 1 ustawy o VAT – z chwilą dokonania dostawy towarów, przy czym na fakturze powinien zostać wykazany podatek VAT należny od całkowitej kwoty wynagrodzenia należnego finansującemu (tj. leasingodawcy) z tytułu tzw. umowy leasingu finansowego. Z kolei, w trakcie obowiązywania umowy leasingu, poszczególne raty leasingowe powinny być dokumentowane notami.
- Z kolei, Leasing operacyjny dla celów ustawy o VAT traktowany jest jako świadczenie usług. Obowiązek podatkowy dla usługi leasingu powstanie z chwilą wystawienia faktury dokumentującej każdą kolejną ratę leasingową (nie później jednak niż z upływem terminu płatności).

2. DEFINICJA SAMOCHODU OSOBOWEGO

- W związku ze zmianą od 1 kwietnia 2014 r. do ustawy o VAT została wprowadzona definicja pojazdów samochodowych przez które rozumie się pojazdy samochodowe w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony.

3. ODLICZENIE PODATKU VAT NALICZONEGO

3.1. Zasady ogólne

- Zgodnie z przepisami ustawy o VAT, podatnikowi przysługuje prawo do odliczenia podatku naliczonego przy nabyciu towarów i usług związanych z czynnościami opodatkowanymi VAT. Oznacza to, że aby możliwe było odliczenie podatku VAT naliczonego, wydatek ten musi być poniesiony w związku z prowadzeniem działalności gospodarczej i wykonywaniem czynności opodatkowanych VAT.
- Jednocześnie, przepisy ustawy o VAT przewidują szczególne ograniczenia dotyczące odliczalności podatku VAT w stosunku do samochodów osobowych.
- Od 1 kwietnia 2014 r. zasadniczej zmianie uległy zasady odliczania podatku naliczonego w odniesieniu do samochodów osobowych. Co do zasady, ustawodawca oszczędził bowiem od powiązania prawa do odliczenia podatku VAT z określonymi kategoriami samochodów, a w miejsce powyższego zastosował kryterium wykorzystania danego pojazdu do działalności gospodarczej w całości lub części.

- Zgodnie z zasadą ogólną wyrażoną w art. 86a ust. 1 ustawy o VAT, w odniesieniu do wydatków związanych z pojazdami samochodowymi kwotę podatku naliczonego stanowi 50% kwoty podatku (bez limitu kwotowego). Natomiast, w świetle ustawy, do wydatków związanych z pojazdami samochodowymi zalicza się wydatki dotyczące:
 - zakupu pojazdów lub ich części składowych;
 - używania pojazdów na podstawie umowy najmu, dzierżawy, leasingu lub innej umowy o podobnym charakterze;
 - zakupu paliw (benzyny, oleju napędowego, gazu), usług naprawy lub konserwacji pojazdów oraz innych towarów i usług związanych z eksploatacją lub używaniem tych pojazdów.
- Powyższa zasada wynika z założenia poczynionego przez ustawodawcę, a mianowicie, że każdy samochód osobowy nabyty / używany przez podatnika wykorzystywany jest do działalności gospodarczej oraz innych niż działalność gospodarcza celów.
- Z kolei pełne odliczenie podatku VAT naliczonego przysługuje w odniesieniu do wydatków związanych z pojazdami samochodowymi wykorzystywanymi wyłącznie do działalności gospodarczej. Z uwagi jednak na poczynione przez ustawodawcę założenie, możliwość pełnego odliczenia podatku VAT obarczona jest koniecznością spełnienia dodatkowych wymogów. Poza faktycznym wykorzystaniem samochodu wyłącznie do działalności gospodarczej, podatnik obowiązany jest do prowadzenia szczegółowej ewidencji przebiegu. Ponadto podatnik obowiązany jest również do zgłoszenia tego faktu naczelnikowi urzędu skarbowego.
- Jednocześnie, w przypadku zmiany przeznaczenia samochodu w trakcie 60 miesięcy od jego nabycia (12 miesięcy w odniesieniu do pojazdów samochodowych o wartości początkowej do 15 tys. zł) podatnik jest:
 - obowiązany do dokonania korekty kwoty podatku naliczonego odliczonej przy nabyciu pojazdu w sytuacji gdy zmiana następuje z wykorzystywania wyłącznie do działalności gospodarczej na wykorzystywanie do działalności gospodarczej i do innych celów,
 - uprawniony do dokonania korekty kwoty podatku naliczonego odliczonej przy nabyciu pojazdu w sytuacji gdy zmiana następuje z wykorzystywania do działalności gospodarczej i do innych celów na wykorzystywanie wyłącznie do działalności gospodarczej.
- Mając na uwadze przepisy ustawy o VAT obowiązujące od 1 kwietnia 2014 r. można dokonać następującego podziału zasad odliczenia podatku VAT:
 1. Pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t
 - a) pojazdy wykorzystywane zarówno do działalności gospodarczej jak i celów innych niż działalność gospodarcza – **ograniczone prawo do odliczenia VAT**:
 - podatnicy mogą odliczyć 50% podatku VAT naliczonego przy nabyciu / leasingu pojazdów bez limitu kwotowego,
 - podatnicy mogą odliczyć 50% podatku VAT naliczonego od wydatków związanych z eksploatacją tych pojazdów, w tym od paliwa (z ograniczeniami).

Jednocześnie, podatnicy których prawo do odliczenia podatku VAT naliczonego jest ograniczone z powyższych przyczyn, nie będą zobowiązani do rozpoznania dla celów VAT świadczenia usług z tytułu nieodpłatnego udostępnienia pojazdów pracownikom do celów prywatnych, o którym mowa w art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy o VAT.

- b) pojazdy wykorzystywane wyłącznie do działalności gospodarczej – **pełne prawo do odliczenia VAT**

W przypadku pojazdów wykorzystywanych wyłącznie do działalności gospodarczej, podatnicy są uprawnieni do pełnego odliczenia podatku VAT naliczonego przy nabyciu / leasingu pojazdów oraz pełnego odliczenia podatku VAT naliczonego od wydatków związanych z eksploatacją tych pojazdów, w tym od paliwa (z ograniczeniami).

2. Pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej ponad 3,5 t

W odniesieniu do tej kategorii pojazdów podatnicy są uprawnieni do pełnego odliczenia podatku VAT naliczonego przy nabyciu / leasingu pojazdów oraz pełnego odliczenia podatku VAT naliczonego od wydatków związanych z eksploatacją tych pojazdów, w tym od paliwa.

- W dalszej części naszego opracowania odnosimy się do wybranych kategorii wydatków i możliwości odliczania związanego z nimi podatku VAT przez leasingobiorców użytkujących pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t.

3.2. VAT od paliwa

- Do wydatków związanych z pojazdami samochodowymi, w odniesieniu do których podatnik może odliczyć 50% kwoty podatku VAT należą paliwa wykorzystywane do napędu tych pojazdów.
- Tym samym, podatnikowi przysługuje prawo do odliczenia 50% kwoty podatku VAT z tytułu nabycia paliwa do pojazdów samochodowych wykorzystywanych zarówno do działalności gospodarczej jak i celów innych niż działalność gospodarcza.
- Jednocześnie, jeżeli pojazd samochodowy wykorzystywany jest wyłącznie do działalności gospodarczej podatnikowi przysługuje pełne prawo do odliczenia kwoty podatku VAT z tytułu nabycia paliwa.
- Niemniej jednak, należy zaznaczyć, że powyżej opisane uprawnienie do odliczenia podatku naliczonego, w odniesieniu do pojazdów samochodowych wykorzystywanych zarówno do działalności gospodarczej jak i celów innych niż działalność gospodarcza (lit. a powyżej) zostało zawieszono do 30 czerwca 2015 r. (z wyłączeniem pojazdów samochodowych, które posiadają homologację N1 oraz spełniają określone w ustawie przesłanki co do ładowności i liczby miejsc siedzących).
- Tym samym, do 30 czerwca 2015 r. podatnicy – co do zasady – nie są uprawnieni do odliczenia podatku VAT naliczonego od zakupionego paliwa.

3.3. VAT od usług związanych z bieżącym utrzymaniem samochodów

- Do wydatków związanych z pojazdami samochodowymi, w odniesieniu do których podatnik może odliczyć 50% kwoty podatku należą wszelkie wydatki związane z bieżącym utrzymaniem samochodu.
- Tym samym, w odniesieniu do kosztów przeglądów serwisowych, napraw, myjni, zakupu opon, oleju silnikowego, itp. podatnikowi przysługuje prawo do odliczenia 50% kwoty podatku VAT z tytułu nabycia tych towarów lub usług do pojazdów samochodowych wykorzystywanych zarówno do działalności gospodarczej jak i celów innych niż działalność gospodarcza.
- Jednocześnie, jeżeli pojazd samochodowy wykorzystywany jest wyłącznie do działalności gospodarczej podatnikowi przysługuje pełne prawo do odliczenia kwoty podatku VAT z tytułu nabycia tych towarów lub usług.

3.4. VAT od usług zarządzania flotą

- Do wydatków związanych z pojazdami samochodowymi, w odniesieniu do których podatnik może odliczyć 50% kwoty podatku należą wydatki związane z zarządzaniem flotą.
- Tym samym, w odniesieniu do kosztów zarządzania flotą podatnikowi przysługuje prawo do odliczenia 50% kwoty podatku VAT z tytułu nabycia tych usług do pojazdów samochodowych wykorzystywanych zarówno do działalności gospodarczej jak i celów innych niż działalność gospodarcza.
- Jednocześnie, jeżeli pojazd samochodowy wykorzystywany jest wyłącznie do działalności gospodarczej podatnikowi przysługuje pełne prawo do odliczenia kwoty podatku VAT z tytułu nabycia tych usług.

3.5. VAT od opłaty za wcześniejsze zakończenie umowy

- W praktyce traktowanie dla celów ustawy o VAT opłat za wcześniejsze rozwiązanie / zakończenie umowy leasingu jest zróżnicowane, tzn. opłata taka może być traktowana jako należność za świadczenie usługi i wówczas naliczony jest na niej VAT należny lub też opłata taka uznawana może być za karę umowną, która nie jest obciążana podatkiem VAT. Opodatkowanie bądź brak opodatkowania podatkiem VAT takiej opłaty może zależeć od konkretnych rozwiązań i sformułowań przyjętych w umowie leasingu.
- W przypadku uznania, że powyższa opłata powinna być traktowana jako podlegająca opodatkowaniu VAT, wówczas również powinny znaleźć zastosowanie zasady dotyczące wydatków związanych z pojazdami samochodowymi.
- Tym samym, w przypadku gdy wcześniejsze zakończenie umowy dotyczyć będzie pojazdu samochodowego wykorzystywanego zarówno do działalności gospodarczej jak i celów innych niż działalność gospodarcza wówczas podatnikowi przysługiwało będzie prawo do odliczenia 50% kwoty podatku VAT.
- Natomiast, jeżeli wcześniejsze zakończenie umowy dotyczyć będzie pojazdu samochodowego wykorzystywanego wyłącznie do działalności gospodarczej, wówczas podatnikowi przysługiwało będzie pełne prawo do odliczenia kwoty podatku VAT.

3.6. Ubezpieczenie

- W wyroku z dnia 17 stycznia 2013 r. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie BGŻ Leasing Sp. z o.o. uznał, że usługa leasingu oraz usługa ubezpieczenia przedmiotu leasingu powinny być – co do zasady – traktowane jako odrębne i niezależne usługi dla celów VAT. Jednocześnie jednak, TSUE uznał, że sąd krajowy (a w praktyce również organ podatkowy) orzekający w danej sprawie zobligowany jest do zbadania, czy czynności leasingu i ubezpieczenia są w takim stopniu powiązane ze sobą, że należy je traktować jako stanowiące jedną usługę – wówczas opodatkowaną stawką właściwą dla świadczenia głównego (tu: stawką właściwą dla usługi leasingu – 23% VAT), czy też stanowią one usługi odrębne – wówczas usługa ubezpieczenia będzie zwolniona od VAT.
- Jednocześnie, Trybunał zaznaczył, że jeśli leasingodawca obciąża dokładnym kosztem ubezpieczenia leasingobiorcę, to taka czynność stanowi transakcję ubezpieczeniową, czyli usługę zwolnioną od VAT.
- Niemniej jednak, w powyższym wyroku znalazła się zarówno argumentacja za uznaniem, iż te dwie usługi – ubezpieczenia i leasingu – powinny być traktowane dla celów VAT oddzielnie, jak również jako jedna kompleksowa usługa.
- Tym samym, w przypadku, gdy leasingodawca obciąża leasingobiorcę kosztami ubezpieczenia pojazdu (i w wystawionej przez leasingodawcę fakturze koszt ubezpieczenia został wyodrębniony bez doliczenia marży), opłata z tego tytułu powinna być traktowana jako transakcja ubezpieczeniowa korzystająca ze zwolnienia od VAT.
- Natomiast, jeśli koszt ubezpieczenia stanowi część składową raty leasingowej lub raty serwisowej, wówczas składka ubezpieczeniowa pobierana przez leasingodawcę powinna być opodatkowana VAT (wraz z należną ratą leasingową).
- Mając na uwadze powyższe, do wydatków związanych z pojazdami samochodowymi, w odniesieniu do których podatnik może odliczyć 50% kwoty podatku należą również wydatki związane z ubezpieczeniem pojazdu.
- Tym samym, w odniesieniu do kosztów ubezpieczenia podatnikowi przysługuje prawo do odliczenia 50% kwoty podatku VAT z tytułu nabycia tych usług do pojazdów samochodowych wykorzystywanych zarówno do działalności gospodarczej jak i celów innych niż działalność gospodarcza.
- Jednocześnie, jeżeli pojazd samochodowy wykorzystywany jest wyłącznie do działalności gospodarczej podatnikowi przysługuje pełne prawo do odliczenia kwoty podatku VAT z tytułu nabycia tych usług.

3.7. Podatek od środków transportu

- Na leasingodawcy, jako właścicieli leasingowanych pojazdów, ciąży obowiązek uiszczenia przedmiotowego podatku. W większości przypadków podatek od środków transportu uiszcza leasingodawca obciążając kosztami zapłaconego podatku leasingobiorcę.
- Zgodnie z obowiązującą praktyką organów podatkowych podatek od środków transportu stanowi element cenotwórczy wynagrodzenia należnego z tytułu usług leasingu operacyjnego. Dlatego też kwoty te powinny być doliczane do kwot należnych

leasingodawcy z tytułu umowy leasingu lub też refakturowane na leasingobiorcę z 23% stawką podatku VAT.

- Również w odniesieniu do tego kosztu podatnikowi przysługuje prawo do odliczenia 50% kwoty podatku VAT z tytułu jego poniesienia w związku z wykorzystywaniem pojazdów samochodowych zarówno do działalności gospodarczej jak i celów innych niż działalność gospodarcza.
- Jednocześnie, jeżeli pojazd samochodowy wykorzystywany jest wyłącznie do działalności gospodarczej podatnikowi przysługuje pełne prawo do odliczenia kwoty podatku VAT z tytułu poniesienia tego kosztu.

4. VAT PO ZMIANIE UMOWNYCH WARUNKÓW LEASINGU

- Zasady odliczalności VAT naliczonego nie zmieniają się – co do zasady – po rekalkulacji warunków umowy leasingu.
- Zasady te nie zmieniają się również na skutek zmiany parametrów niezawartych w umowie (tj. niebędących elementem negocjacji między leasingodawcą i leasingobiorcą), będących np. wynikiem decyzji podmiotów trzecich, wpływających na wysokość opłat (np. cena benzyny, opłata za zanieczyszczenie środowiska itp.).

5. VAT od leasingu w deklaracjach podatkowych

- Prawo do odliczenia podatku VAT z tytułu rat leasingowych przysługuje leasingobiorcy w rozliczeniu za okres, w którym powstał obowiązek podatkowy. Obniżenia podatku należnego o podatek naliczony można jednak dokonać nie wcześniej niż w rozliczeniu za okres, w którym podatnik otrzymał fakturę. W konsekwencji powyższego, w celu odliczenia podatku VAT muszą zostać spełnione obydwie przesłanki łącznie tj. powstał obowiązek podatkowy oraz leasingobiorca otrzymał fakturę. Jeżeli podatnik nie dokonał obniżenia kwoty podatku należnego w rozliczeniu za okres, w którym obydwie przesłanki zostały spełnione łącznie, może obniżyć kwotę podatku należnego w jednym z dwóch następujących okresów rozliczeniowych. Nie obowiązują w tym zakresie ograniczenia związane z terminem płatności lub faktyczną zapłatą za ratę leasingową.

6. PŁATNOŚCI Z TYTUŁU SZKÓD KASACYJNYCH

- Otrzymane przez leasingodawcę od leasingobiorcy kwoty odszkodowania oraz kar umownych nie stanowią wynagrodzenia ani za dostawę towarów ani za świadczenie usług, lecz stanowią rekompensatę poniesionych przez leasingodawcę szkód. Dlatego też, kwoty te nie powinny podlegać opodatkowaniu podatkiem VAT. Mając jednakże na uwadze niektóre negatywne interpretacje organów podatkowych, prawidłowość powyższego stanowiska należy potwierdzić w drodze interpretacji wydanej przez Ministra Finansów.

III. LEASING AUT – MIĘDZYNARODOWE STANDARDY RACHUNKOWOŚCI I USTAWA O RACHUNKOWOŚCI

1. ZASADY OGÓLNE KLASYFIKACJI UMÓW LEASINGU W ŚWIETLE MSR

- Podstawą ustalenia, czy dana umowa zgodnie z MSR stanowi umowę leasingu finansowego jest następująca reguła: „*Leasing jest traktowany jako leasing finansowy, jeśli następuje przeniesienie zasadniczo całego ryzyka i pożytków wynikających z tytułu posiadania przedmiotu leasingu*”. Z kolei, leasing operacyjny jest to umowa różna od umowy leasingu finansowego.
- MSR, w tym w szczególności MSR 17, zawierają oprócz tej reguły warunki, które mogą powodować zakwalifikowanie danej umowy do umowy leasingu finansowego. Nie stanowią one jednak katalogu zamkniętego, tak jak jest to w ustawie o rachunkowości i mają charakter przykładowy. Dlatego też zaklasyfikowanie danej umowy jako umowy leasingu operacyjnego dla celów księgowych, zarówno w oparciu o regułę ogólną, jak i przykładowe warunki zawarte w MSR, zawsze może powodować rozbieżności interpretacyjne.

2. PRZYKŁADOWE WARUNKI ZAWARTE W MSR

- To, czy dana umowa leasingowa jest leasingiem finansowym, czy też leasingiem operacyjnym, zależy od treści ekonomicznej transakcji, a nie od formy umowy. Poniżej podane są przykłady sytuacji wymienionych w MSR 17, które osobno lub łącznie powodują, że umowa leasingu zostanie zazwyczaj zaliczona do leasingu finansowego. W zamieszczonych komentarzach prezentujemy warunki, jakie umowa musi spełniać, aby móc ją zaklasyfikować jako leasing operacyjny. Dodatkowo w wybranych komentarzach odnosimy się do ustawy o rachunkowości wskazując na różnice pomiędzy obiema regulacjami.
- 1. Na mocy umowy leasingowej następuje przeniesienie na leasingobiorcę własności danego składnika z końcem okresu leasingu.
 - Aby umowa była klasyfikowana jako umowa leasingu operacyjnego nie może ona zobowiązywać Klienta do nabycia przedmiotu leasingu po zakończeniu Umowy. Może jedynie zawierać opcję wykupu, z której Klient może nie skorzystać.
- 2. Leasingobiorca ma możliwość zakupu składnika aktywów za cenę, która według przewidywań będzie na tyle niższa od wartości godziwej ustalonej na dzień, gdy prawo zakupu składnika będzie mogło być zrealizowane, iż w chwili rozpoczęcia leasingu istnieje wystarczająca pewność, że leasingobiorca skorzysta z tego prawa.
 - Aby umowa była klasyfikowana jako umowa leasingu operacyjnego może ona zawierać opcję wykupu samochodu natomiast wartość tej opcji nie może być dużo niższa od ceny rynkowej samochodu na moment jej realizacji tak, aby nie było pewności, iż leasingobiorca z niej skorzysta.

3. Okres leasingu stanowi większą część ekonomicznego okresu użytkowania składnika aktywów, nawet jeśli tytuł prawny nie ulega przeniesieniu.

- W przypadkach, kiedy umowa zawarta jest na okres obejmujący przeważającą część okresu ekonomicznej użyteczności przedmiotu leasingu, umowa jest leasingiem finansowym. W regulacjach ustawy o rachunkowości występuje odniesienie do 3/4 okresu ekonomicznej użyteczności, natomiast w MSR do większej części ekonomicznego okresu użytkowania, co w konsekwencji rodzi większe prawdopodobieństwo zakwalifikowania transakcji jako leasingu finansowego (niekoniecznie musi to być większe niż 3/4 okresu).
- „Okres ekonomicznej użyteczności” jako warunek przesądzający o kwalifikacji leasingu jest warunkiem dosyć ogólnym i powinien być rozpatrywany w stosunku do konkretnego przypadku. Dla prawidłowego zaklasyfikowania umowy, leasingobiorcy powinni również brać pod uwagę warunki, w jakich przedmiot leasingu będzie użytkowany, co jednoznacznie determinuje szybkość jego zużycia i w konsekwencji przewidywany okres użytkowania.
- Zawarte w polskiej ustawie o rachunkowości ustalenie tego warunku na 3/4 okresu użytkowania dla takich samych obiektów używanych przez jednostkę (co także jest szacunkiem), jest pewnym uproszczeniem, ale z ekonomicznego punktu widzenia jest uzasadnione i jako taka zasada może funkcjonować w ramach kwalifikacji leasingu.
- Można wnioskować, że intencją zapisu zawartego w MSR było zakwalifikowanie leasingu do leasingu finansowego w momencie, kiedy pozostały po umowie pierwotnego leasingu okres ekonomicznego użytkowania przedmiotu leasingu jest na tyle krótki, że wyklucza możliwość dalszego pobierania pożytków z tego obiektu w ramach działalności gospodarczej prowadzonej przez dowolny podmiot gospodarczy.
- Przyjmując przeciętny okres ekonomicznej użyteczności aut na 8 lat możemy ustalić, iż umowy nie mogą być zawierane na okres dłuższy niż 72 miesiące ($75\% * 8 \text{ lat} * 12 \text{ miesięcy}$) jeśli mają być one klasyfikowane jako umowy leasingu operacyjnego. Okres ten może być oczywiście modyfikowany w zależności od warunków, w jakich przedmiot leasingu będzie użytkowany, co jednoznacznie determinuje szybkość jego zużycia i w konsekwencji przewidywany okres użytkowania.

4. Wartość bieżąca minimalnych opłat leasingowych na dzień rozpoczęcia leasingu wynosi zasadniczo prawie tyle, ile wynosi łączna wartość godziwa przedmiotu leasingu.

- Jednocześnie minimalne opłaty leasingowe zdefiniowane są jako:

„Opłaty wnoszone w czasie leasingu do uiszczenia, których leasingobiorca jest lub może być obowiązany, z wyłączeniem warunkowych opłat oraz kosztów usług i podatków płaconych przez leasingodawcę i mu zwracanych, jak również [...] w przypadku leasingodawcy – ewentualna wartość końcowa zagwarantowana leasingodawcy przez:

- leasingobiorcę,
- podmiot powiązany z leasingobiorcą,
- niezależną stronę trzecią zdolną finansowo do realizacji gwarancji.

Jeżeli jednak leasingobiorca ma prawo do zakupu składnika aktywów za cenę, która

według przewidywań będzie na tyle niższa od wartości godziwej ustalonej na dzień, gdy prawo to będzie mogło być zrealizowane, i w chwili rozpoczęcia leasingu istnieje wystarczająca pewność, że leasingobiorca z prawa tego skorzysta, wówczas minimalne opłaty leasingowe obejmują minimalne opłaty płatne w trakcie trwania leasingu oraz opłatę, której uiszczenie jest wymagane dla potrzeb realizacji prawa zakupu danego składnika".

- Warunek ten oznacza, że jeśli zdyskontowane przepływy z tytułu leasingu (w tym przypadku ewentualna opłata wstępna + raty leasingowe + uprawdopodobniona opcja zakupu) będą stanowiły łącznie zasadniczą część wartości godziwej pojazdu (a więc ceny nabycia pojazdu przez leasingodawcę), umowa będzie umową leasingu finansowego.
 - Stopa dyskontowa powinna być dla tego celu ustalona jako roczna krańcowa stopa procentowa leasingobiorcy (stopa jaką leasingobiorca musiałby zapłacić w przypadku podobnej umowy leasingowej lub stopa po jakiej mógłby pożyczać środki niezbędne do zakupu danego składnika aktywów na podobny okres i przy podobnych zabezpieczeniach).
 - W praktyce przyjmuje się, iż jeżeli zdyskontowane przepływy z tytułu leasingu nie przekroczą 90% wartości godziwej auta (definiowanej jako wartość początkowa auta przed rabatami hurtowymi otrzymywanymi przez leasingodawcę) mamy do czynienia z leasingiem operacyjnym.
5. Aktywa będące przedmiotem leasingu mają na tyle specjalistyczny charakter, że tylko leasingobiorca może z nich korzystać bez dokonania większych modyfikacji.
- Przedmiot leasingu – pojazd – można uznać za „niespecjalistyczny”, więc ten warunek nie ma zastosowania.
6. Jeżeli leasingobiorca może wypowiedzieć umowę leasingową, straty leasingodawcy z tytułu tego wypowiedzenia ponosi leasingobiorca.
- Jeśli leasingobiorca nie ponosi ryzyka całkowitych realnych kosztów wypowiedzenia umowy, lecz wyłącznie stałą karę (np. w wysokości 25% sumy rat leasingowych pozostałych do zakończenia okresu leasingu), która ma zniechęcić leasingobiorcę do wypowiedzenia umowy, umowę taką należy traktować jako umowę leasingu operacyjnego.
 - Również w przypadku odmowy wypłaty odszkodowania przez ubezpieczyciela z winy leasingodawcy rekompensata z tego tytułu od leasingobiorcy dla leasingodawcy nie jest związana z wypowiedzeniem umowy leasingowej, a zatem nie wskazuje na leasing finansowy.
7. Zyski lub straty z tytułu fluktuacji wartości godziwej przypisanej do wartości końcowej przypadają leasingobiorcy (np. w formie obniżki opłaty leasingowej równej większości przychodów ze sprzedaży na koniec okresu leasingu).
- Umowa nie może zawierać powyższej klauzuli, jeśli ma być traktowana jako umowa leasingu operacyjnego (mimo, iż w polskiej ustawie o rachunkowości ten warunek nie występuje).

8. Leasingobiorca ma możliwość kontynuowania leasingu przez dodatkowy okres za opłatą, która jest znacznie niższa od opłat obowiązujących na rynku.
- Jeżeli umowa ma być klasyfikowana jako umowa leasingu operacyjnego, nie powinna ona zawierać klauzuli przedłużenia po cenie niższej od ceny rynkowej po zakończeniu umowy bazowej.

3. ZASADY WYRAŻONE W MSR A USTAWA O RACHUNKOWOŚCI

- Ustawa o rachunkowości w sposób częściowy i pośredni reguluje zagadnienia leasingu.
- Podstawowym kryterium klasyfikacji do leasingu finansowego (bądź *a contrario* do leasingu operacyjnego) jest spełnienie co najmniej jednego z warunków zawartych w art. 3 ust.4 pkt 1-7 ustawy o rachunkowości. Warunki te wykazują analogię do przedstawionych powyżej zasad wyrażonych w MSR, a odmienności pomiędzy jednymi i drugimi zasadami zostały przedstawione przy omawianiu warunków zawartych w MSR.