



Tom 31/2020, ss. 105-116

ISSN 2719-4175

e-ISSN 2449-7975

DOI: 10.19251/ne/2020.31(6)

[www.ne.pwsplock.pl](http://www.ne.pwsplock.pl)

---

**Jacek Grzywacz**

Szkoła Główna Handlowa w Warszawie

**Ewa Jagodzińska-Komar**

Szkoła Główna Handlowa w Warszawie

## **PERSPEKTYWY ROZWOJU LEASINGU SAMOCHODOWEGO W POLSCE**

### **CAR LEASE DEVELOPMENT PROSPECTS IN POLAND**

#### **Streszczenie:**

Celem artykułu jest przedstawienie perspektyw rozwoju leasingu samochodowego w Polsce, które zmieniają się na tle uwarunkowań polskiej gospodarki oraz przez zmieniające się przepisy prawne wprowadzane przez Unię Europejską. W pierwszej części artykułu zwrócono uwagę na strukturę polskiego rynku leasingowego, którego wartość łącznego finansowania rośnie z roku na rok i jest to związane z coraz większą popularnością usług leasingowych, zwłaszcza w sektorze małych i średnich przedsiębiorstw. Następnie skoncentrowano się na leasingu samochodowym, który stanowi siłę napędową branży leasingowej, pomimo

#### **Summary:**

The purpose of the article is to present the prospects for the development of car leasing in Poland, which change against the background of the conditions of the Polish economy and by changing legal provisions introduced by the European Union. The first part of the article draws attention to the structure of the Polish leasing market, the value of total financing of which increases from year to year and this is related to the growing popularity of leasing services, especially in the sector of small and medium enterprises. Then, the focus is on car leasing, which is the driving force of the leasing industry, despite the introduction of tax

wprowadzonych regulacji podatkowych. Na końcu artykułu zwrócono uwagę na przyszłość rynku leasingowego w Polsce i stwierdzono, że w najbliższej przyszłości wzrośnie udział samochodów osobowych na rynku leasingowym, ponieważ obecnie leasing pojazdów lekkich ma najważniejszy wpływ na rozwój branży leasingowej w naszym kraju.

**Słowa kluczowe:** cyfryzacja, usługi leasingowe, postęp technologiczny, sharing economy, e-leasing.

**Kody JEL:** G30,G31,G33.

regulations. At the end of the article, attention is paid to the future of the leasing market in Poland and it is stated that in the near future the share of passenger cars on the leasing market will increase, because currently leasing of light vehicles has the most important impact on the development of the leasing industry in our country.

**Keywords:** digitization, leasing services, technological progress, sharing economy, e-leasing.

**JEL codes:** G30,G31,G33.

## WPROWADZENIE

Cyfryzacja oraz zmiany zachodzące na świecie powodują, że polska gospodarka będzie zupełnie inna w przeciągu najbliższych kilku lat, a co za tym idzie zmiany dotkną również branżę leasingową. Przedsiębiorcy powinni dostrzegać w tych zmianach zarówno szansę, jak i wyzwanie. Ekspertcy zwracają uwagę na ciągłą potrzebę dopasowywania oferty leasingowej dotyczącej samochodów do oczekiwań konsumentów. Postęp technologiczny wymusza na firmach leasingowych zmiany w modelach biznesowych, a to z kolei wpływa na atrakcyjność usług leasingowych oraz innego podejścia w prowadzeniu działalności gospodarczej przez przedsiębiorców.

Przyszłość należy do e-leasingu, ponieważ obecni konsumenci chcą korzystać przede wszystkim z mobilnych kanałów dostępu, co spowodowane jest rozwojem technologii mobilnych oraz znacznie większą wygodą. Dzięki implementacji dyrektywy PSD2 [Dyrektywa, 2015] również firmy spoza sektora finansowego będą zainteresowane rynkiem cyfrowych usług finansowych.

Konkurencja na rynku usług leasingowych sprzyja poprawie atrakcyjności ofert, wzbogacanych stale o różnorodne elementy jakościowe. Przykładem mogą być świadczenia dodatkowe, takie jak ubezpieczenia, doradztwo w sprawach prawnych, finansowych, technicznych, przeglądów, nadzoru inwestorskiego, remontowo-naprawcze, prowadzenia negocjacji warunków dostawy lub wykonawstwa. Elementy te występują już powszechnie w obsłudze flot pojazdów (ang. full service – leasing) w ramach car fleet management oraz w leasingu nieruchomości [Grzywacz, 2020, s. 181].

Popularność leasingu w Polsce przekłada się na wzrost wszystkich segmentów tego rynku. Różna jest jednak dynamika poszczególnych segmentów oraz ich struktura. Szczególnie szybko rośnie udział segmentu pojazdów lekkich i właśnie rynek motoryzacyjny posiada tu największe znaczenie. Segment ten przekracza w Polsce 50% udziału w strukturze finansowania leasingiem [Grzywacz, 2020, s. 181].

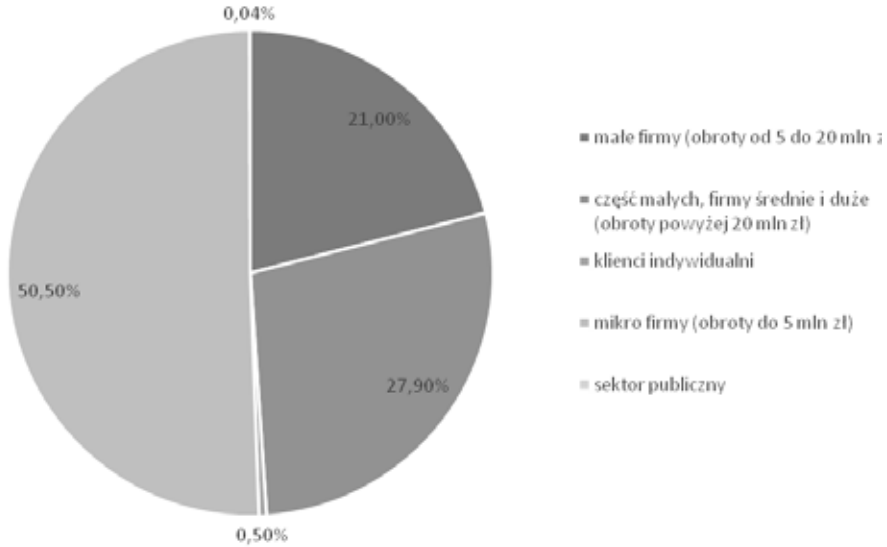
## 1. STRUKTURA POLSKIEGO RYNKU LEASINGU

Według danych Związku Polskiego Leasingu łączne finansowanie w 2019 roku wyniosło 77,8 mld zł. Większość tych środków została wydana na inwestycje przeprowadzane w przedsiębiorstwach. Przedsiębiorstwa to 99,4% wszystkich klientów korzystających z leasingu. Podkreślono, że leasing nadal pozostaje najważniejszym instrumentem, jeśli chodzi o sektor małych i średnich przedsiębiorstw. Połowa wszystkich aut elektrycznych kupionych w Polsce została zarejestrowana przez Związek Polskiego Leasingu. W 2019 roku podkreślono, że portfel aktywnych umów sektora leasingowego rozwijał się w szybkim tempie. Dla porównania w 2019 roku wartość aktualnych kontraktów wynosiła 160,4 mld zł czyli o +9,4% i była wyższa niż w roku 2018. Sytuacja w stosunku do nowych kontraktów przedstawiała się znacznie gorzej i w 2019 roku była ujemna – 5,8% r/r [www 4].

*W 2019 roku Polska odnotowała łagodne hamowanie tempa rozwoju gospodarki, co w naturalny sposób odczuła także branża leasingowa. Po 6 latach intensywnych wzrostów, w 2019 roku rynek leasingu wyhamował i odnotował kilkuprocentowy spadek w zakresie wartości nowych kontraktów. Dobra wiadomość jest taka, że w 2020r. powrócimy na ścieżkę wzrostów, co należy wiązać z wysokim popytem krajowym, wciąż wysokimi wydatkami konsumpcyjnymi i dużym zaufaniem, jakim leasing cieszy się wśród klientów. Badania Komisji Europejskiej pokazują, że leasing pozostaje najbardziej istotnym źródłem finansowania dla 63% małych i średnich firm działających w Polsce. I co równie ważne w ciągu ostatnich sześciu lat odsetek tak deklarujących firm zwiększył się o 9 punktów procentowych. Dla porównania w ocenie małych i średnich firm, w tym samym czasie, istotność kredytu bankowego zmalała o 14 pp. – według **Andrzeja Krzemińskiego**, Przewodniczącego Komitetu Wykonawczego Związku Polskiego Leasingu [www 4].*

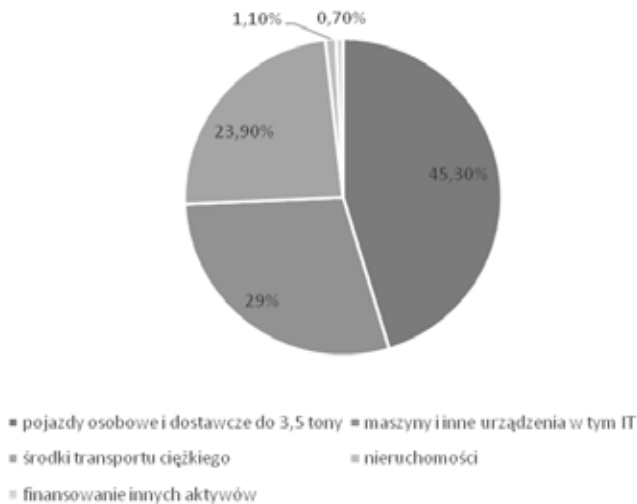
Firmy, których obroty nie przekraczają 5 mln zł czyli przedsiębiorstwa mikro należą do największej grupy korzystających z leasingu. W przypadku tych

firm często jest to jedyna opcja do zakupu np. samochodu, który niezbędny jest do prowadzenia działalności gospodarczej. Ilustruje to rysunek 1.



**Rysunek 1** Struktura klientów firm leasingowych w Polsce w 2019r. (szacunek)

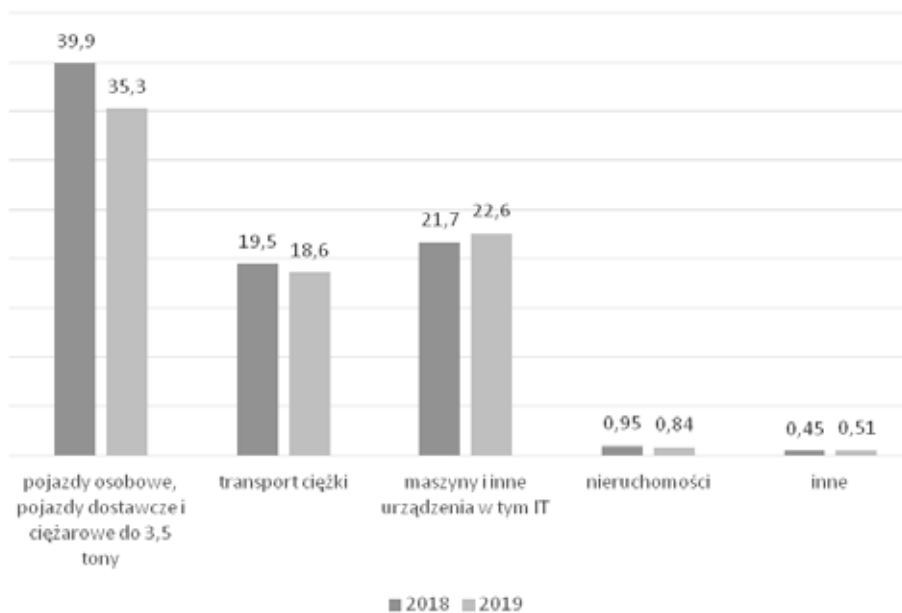
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: [www 4]



**Rysunek 2** Struktura rynku finansowania przedmiotów w 2019 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: [www 4]

Firmy leasingowe udzielają finansowania przedsiębiorstwom w postaci leasingu i pożyczki inwestycyjnej, jednak to właśnie leasing jest najważniejszym instrumentem finansowania dla firm.



**Wykres 1** Łączne aktywa sfinansowane przez firmy leasingowe w latach 2018 i 2019 (mld zł)

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie: [www 4]*

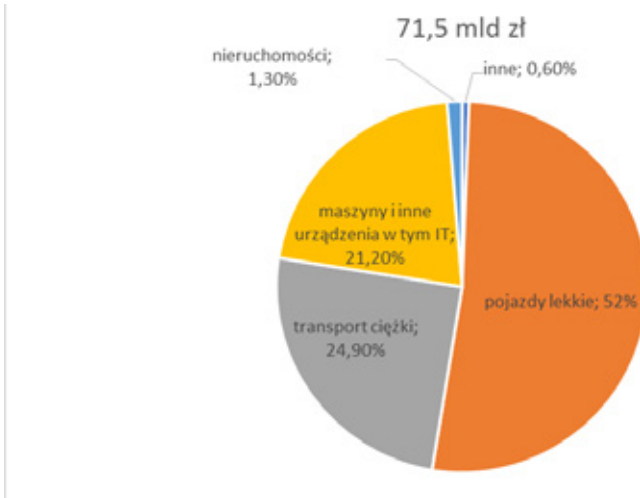
Koniec roku 2019 odnotował spadek w strukturze finansowania pojazdów lekkich (łącna wartość 35,3 mld zł, co było wynikiem niższym niż rok temu – 11,7% r/r). Związane jest to ze zmianami fiskalnymi w rozliczaniu umów dotyczących samochodów osobowych (rysunek 2).

Warto zwrócić uwagę, że rok 2019 jest okresem, w którym w prawie każdej grupie (oprócz nieruchomości) został odnotowany wzrost finansowania. Ilustruje to wykres 1.

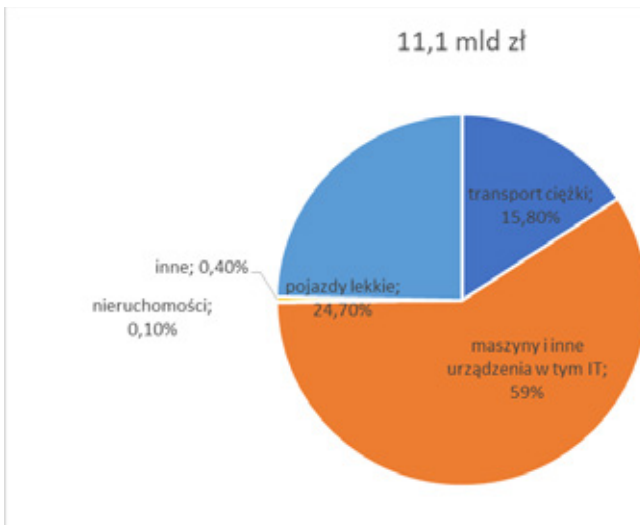
Warto z kolei zwrócić uwagę na strukturę finansowania przedmiotów za pośrednictwem leasingu, w porównaniu z pożyczką inwestycyjną. O ile pożyczka ma zdecydowanie mniejszy udział w takim finansowaniu znamienne jest, że dominują tu maszyny i inne urządzenia, wraz z IT. Ilustruje to rysunek 3.

Struktura finansowa:

a) Leasing



b) Pożyczka inwestycyjna



Rysunek 3. Majątek finansowany leasingiem oraz pożyczką inwestycyjną

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Polskiego Związku Leasingu.

## 2. LEASING SAMOCHODOWY

Wróciły zatem dyskusje nad opłacalnością leasingu samochodów osobowych, wśród których często podkreśla się w różnorodnych komentarzach, że stoi ona pod dużym znakiem zapytania. Naturalną konsekwencją takiej atmosfery wydaje się prowadzenie szeregu analiz porównujących leasing z innymi formami użytkowania samochodów, np. w formie najmu krótkiego bądź długoterminowego. Wzrosły również akcenty o charakterze „spekulacyjnym”, wokół możliwości optymalizowania przyjmowanych rozwiązań mających wpływ na wysokość płaconych podatków. Sugeruje się m.in. korzyści z wynajmowania co pewien czas przez przedsiębiorcę kolejnego samochodu i zaliczania za każdym razem do kosztów podatkowych czynszu, uwzględniającego maksymalny limit 150 tys. zł. Wiele diskutowanych możliwości wiąże się z korzyściami podatkowymi, ale też – o czym należy pamiętać – z niebezpieczeństwem innego stanowiska ze strony urzędów skarbowych, np. w przypadku przeprowadzanej w firmie kontroli. Sami prawnicy zresztą przestrzegają przed zbyt pochopnym, emocjonalnym wręcz dążeniem do wykorzystywania tarczy podatkowej i zawyżaniem w związku z tym kosztów [Grzywacz, 2020, s. 171].

Pomimo konsekwencji podatkowych związanych z opisanymi ogólnie zmianami wydaje się, że nie będą one miały dużego, negatywnego wpływu na rynek polskiego leasingu nawet w sytuacji, kiedy samochody osobowe stanowią tak ważną jego część. Warto przy tym pamiętać, że obserwuje się również ciągły rozwój leasingu konsumenckiego, stanowiącego dobrą alternatywę wobec kredytu. Porównanie obu tych możliwości ilustruje tabela 1.

**Tabela 1. Leasing konsumencki i kredyt konsumpcyjny**

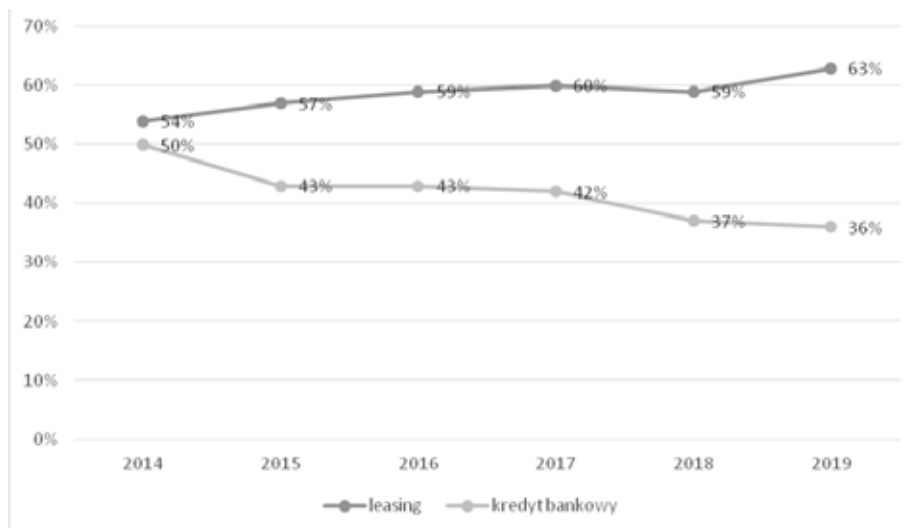
Porównanie	Leasing konsumencki	Kredyt konsumpcyjny
Przedmiot finansowania	wyłącznie ruchomości i nieruchomości	możliwość pozyskania gotówki na dowolny cel
Cel umowy	używanie środka trwałego z możliwością jego wykupu	dowolny
Prawo własności finansowanego przedmiotu	leasingowany przedmiot stanowi własność podmiotu finansującego	z chwilą podpisania umowy prawo własności przechodzi na kredytobiorcę
Proces badania zdolności	uproszczony, często wymaga dostarczenia wyłącznie dokumentów tożsamości	często czasochłonna procedura wymagająca dostarczenia dodatkowych dokumentów

Koszty podstawowe	wkład własny, raty leasingowe, wykup	raty kredytowe (kapitałowe + odsetkowe), prowizja za zawarcie umowy
Zakończenie umowy	konsument ma prawo odkupienia przedmiotu leasingu, wymiany na nowy bądź rezygnacji z jego zakupu	przedmiot kredytu pozostaje własnością kredytobiorcy
Wpis do BIK	dobrowolne przekazywanie danych klientów	bank przekazuje dane kredytobiorcy do BIK wraz z ich systematycznym aktualizowaniem

Źródło: [www 3]

W wielu wymienionych opiniach twierdzi się, że leasing konsumencki jest mniej atrakcyjną formą wobec kredytu. Umowa takiego leasingu nie wywołuje dla klientów żadnych pozytywnych skutków podatkowych. Nie może on bowiem odzyskać podatku od towaru i usług, który zawierają opłacone przez niego raty leasingowe. Pomimo tego jednak twierdzenie, że leasing konsumencki jest droższą formą kredytu konsumenckiego wydaje się przesadzone. Wystarczy chociażby zwrócić uwagę na stale rosnące zainteresowanie podpisywaniem przez osoby indywidualne umów leasingowych i w tym wypadku zmiana przepisów podatkowych nie ma praktycznie żadnego znaczenia. Można również wnioskować, że część przedsiębiorców zacznie się interesować właśnie leasingiem konsumenckim. Coraz częściej również spotyka się przypadki podpisywania przez nich takich właśnie umów [Grzywacz, 2020, s. 171]. Według badań przeprowadzonych przez Komisję Europejską leasing jest najważniejszym źródłem finansowania dla 63% MŚP w Polsce (dla porównania w Europie leasing zajmuje drugie miejsce, natomiast na miejscu pierwszym jest linia kredytowa) [SAFE, 2019]. Ilustruje to wykres 2.





**Wykres 2. Istotność leasingu i kredytu bankowego dla sektora MŚP**

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie: [SAFE, 2019].*

Obserwując rozwój polskiego leasingu bez trudu można dostrzec, że sukcesywnie wzrasta liczba umów dotyczących finansowania maszyn, środków transportu ciężkiego i nieruchomości. Wśród kluczowych czynników mających na to wpływ warto wyróżnić rozwój produkcji przemysłowej, realizowane inwestycje, inwestycje publiczne (samorządowe oraz finansowane z budżetu państwa), inwestycje realizowane przez sektor małych i średnich przedsiębiorstw oraz wykorzystanie funduszy unijnych.

### **3. PRZYSZŁOŚĆ RYNKU LEASINGOWEGO W POLSCE**

W świetle prezentowanych opinii widać wyraźnie, że leasing znajduje duże uznanie wśród przedsiębiorstw. Dochodzi do tego również istotny fakt, że leasing może finansować inwestycje objęte dotacjami ze środków unijnych, w ramach funduszy strukturalnych. Chociaż przyznanie takich środków jest uwarunkowane różnymi wymogami dotyczącymi np. przeniesienia własności po spłacie rat kapitałowych, jest to istotny czynnik stymulujący w Polsce wzrost leasingu w inwestycjach.

Od wielu lat, wśród różnorodnych opinii wyrażanych przez przedsiębiorców na temat negatywnych cech leasingu podważana jest kwestia braku własności

używanego sprzętu. Stanowisko takie wiąże się przede wszystkim z ekonomią behawioralną i wynika z naszej mentalności wobec praw własności. Zdecydowanie, zawsze preferowaliśmy posiadanie rzeczy na własność, czego przykładem może być chociażby historyczna niechęć do wynajmu mieszkania. Niechęć ta znajdowała swój wyraz w wiązaniu się z bankami wieloletnimi kredytami hipotecznymi, często bez właściwej analizy konsekwencji, jakie się z tym wiąza, głównie o charakterze ekonomicznym [Grzywacz, 2020, s. 175].

Ale to się zmienia. Młodym osobom, również przedsiębiorcom nie zależy już dzisiaj na posiadaniu własnego samochodu, interesuje ich tylko możliwość nieograniczonego korzystania z niego, na rozsądnych warunkach finansowych. Jest to częściowo zaspokajane przez firmy reprezentujące ekonomię dzielenia się tzw. *sharing economy* wspólnymi przejazdami, oraz zdobywający jakże szybko popularność system Uber i jego odpowiedniki, będące dużym wyzwaniem konkurencyjnym dla korporacji taksówkowych. Widać to również w leasingu, zaś rok 2018, jest tego najlepszym dowodem. Problemu własności nie należy jednak pomijać, czego potwierdzeniem są właśnie opinie przedsiębiorców, często podkreślających ten aspekt [Grzywacz, 2020, s. 175].

W roku 2020 branżę leasingową czekają duże wyzwania związane z zagadnieniami dotyczącymi m.in. wpływu na rynek samochodowy przepisów związanych z limitami emisji CO<sub>2</sub> i w związku z tym cenami samochodów, które mogą ulec podwyższeniu, dopłatami do zakupu samochodów elektrycznych przez przedsiębiorców oraz napędami alternatywnymi, które mają mieć wpływ na rozwój rynku samochodowego [www 1].

Związek Polskiego Leasingu aktywnie uczestniczy w zmianach jakie zachodzą we współczesnej gospodarce. Obecnie koncentruje się na: digitalizacji procesu leasingowego, przemyśle motoryzacyjnym oraz na nowych trendach technologicznych. „Chcemy, aby branża leasingowa była postrzegana jako nowoczesny sektor wykorzystujący najnowsze rozwiązania techniczne. Uważamy, że wprowadzenie e-leasingu wpłynie na wzrost konkurencyjności branży, a klienci zyskają wygodny kanał dostępu. W kolejnych latach zamierzamy także zaprezentować nowe podejście do statystyki, dzielić się wynikami badań, które pokażą rolę branży leasingowej w finansowaniu polskiej gospodarki i przedsiębiorstw. Interesują nas nowe zjawiska: rosnąca rola mobilności, nowe sposoby korzystania z pojazdów, ekonomia współdzielenia” – według słów Andrzeja Krzeмиńskiego, Przewodniczącego Komitetu Wykonawczego ZPL [www 2].

## PODSUMOWANIE

Podsumowując, w żadnym wypadku nie należy ignorować tych czynników, które stymulują negatywne opinie dotyczące możliwości rozwojowe polskiego rynku leasingu. Należą do nich np. opisane zmiany podatkowe. Wiele oczywiście zależy od tempa i struktury wzrostu gospodarczego, wykorzystania zdolności produkcyjnych, sytuacji w produkcji przemysłowej i budownictwie, czy też tempa i sposobu wykorzystywania funduszy unijnych. W niczym nie zmienia to jednak faktu, że obecnie branża leasingowa finansuje ok. 30% łącznych krajowych inwestycji, kiedy w 1995 roku udział ten wynosił niewiele ponad 3% (3,2%). Szczególnie intensywny rozwój obserwuje się w finansowaniu nieruchomości, wynoszącym w 2018r. ok. 60% łącznych krajowych inwestycji firm dotyczących ruchomości [Grzywacz, 2020, s. 175].

Eksperti prognozują, że leasing w 2020 roku będzie na poziomie 6,3%, co będzie spowodowane prognozowanym wzrostem inwestycji prywatnych oraz perspektywą rozwoju gospodarczego w Polsce. Łączne finansowanie udzielone przez branżę leasingową może nawet wynieść w 2020 roku wartość ok. 82,7 mld zł. Rozwój gospodarczy będzie wspierał zakup samochodów osobowych przez przedsiębiorców oraz osoby fizyczne, jednak sektor motoryzacyjny stoi przed procesem transformacji, co będzie miało wpływ na spadek popytu na nowe samochody osobowe w naszym kraju. Warto zwrócić uwagę, że mamy jeszcze przed sobą 3 lata kiedy możemy korzystać z relatywnie wysokiego poziomu środków unijnych [www 2].

Wydaje się zatem, że nawet najbardziej pesymistyczne prognozy nie są w stanie zakwestionować trwałego udziału leasingu w rozwoju polskiej gospodarki. Tempo jego wzrostu będzie z naturalnych przyczyn zmieniało się, ale nawet w sytuacji spadku tego tempa, pozycja leasingu wydaje się być niezagrażona.

## Literatura

Baran Barbara, Biernacki Krzysztof, Kowalska Agnieszka, Kowalski Artur. 2016. *Leasing, kredyt, faktoring jako formy finansowania przedsiębiorstw – analiza porównawcza i korzyści dla przedsiębiorcy*. Warszawa: Difin.

Bień Witold. 2018. *Zarządzanie finansami przedsiębiorstwa*. Warszawa: Difin.

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/2366 z dnia 25 listopada 2015 r. w sprawie usług płatniczych w ramach rynku wewnętrznego (Dz.U. 2017 poz. 1075).

Grabowska Magdalena. 2017. *Zarządzanie płynnością finansową przedsiębiorstw*. Warszawa: CeDeWu.

Grzywacz Jacek. 2020. *Leasing*. Warszawa: Oficyna Wydawnicza SGH.

Gos Waldemar. 2012. *Kapitał oraz finansowanie działalności gospodarczej*, Warszawa: Difin.

Korczyn Aleksander. 2017. *Leasing na nowych zasadach*, Skierniewice: Sigma.

Kornacki Jakub, Szaruga Katarzyna. 2017. *Leasing 2018 wyjaśnienia praktyczne*. Warszawa: Wiedza i Praktyka .

*Survey on the access to finance of enterprises in the euro area (SAFE)*, April to September 2019, November 2019, Komisja Europejska i Bank Centralny.

### Strony internetowe

[www 1] *Flotowe prawo 2020 w eksperckim wydaniu*, <http://www.leasing.org.pl/pl/aktualnosci/2020/flotowe-prawo-2020-w-eksperckim-wydaniu>, dostęp 10.02.2020.

[www 2] *Jaka przyszłość czeka leasing?*, 09.05.2019, <https://biznes.gazetaprawna.pl/artykuly/1411417,jaka-przyszlosc-czeka-leasing.html>, dostęp 10.02.2020.

[www 3] *Leasing kupiecki: dla kogo, jak działa i czy warto*, 2.06.2017, <https://www.bankier.pl/wiadomosc/Leasing-konsumecki-dla-kogo-jak-dziala-i-czy-warto-7521079.html>, dostęp 8.02.2020.

[www 4] *77,8 miliardów w leasingu – wyniki sektora leasingowego w 2019r.*, Informacja prasowa ZPL, Związek Polskiego Leasingu, Warszawa, 04.02.2020, <http://www.leasing.org.pl/pl/aktualnosci/2020/77-8-miliardow-w-leasingu-wyniki-sektora-leasingowego-w-2019r#>, dostęp 9.02.2020.