

**dr Maciej Piechocki****Instytut Ekonomii i Zarządzania****WSG Bydgoszcz**

Aspekty fiskalne i finansowe amortyzowania aktywów trwałych przedsiębiorstw transportowych

Wprowadzenie

Proces amortyzowania jest ściśle związany z wykorzystywaniem aktywów trwałych w procesie transportowym. Poziom zaangażowania środków trwałych w procesach transportowych był zawsze wysoki i charakteryzuje się tendencją rosnącą. Skala zjawiska amortyzowania jest efektem trendów zmieniającego się udziału strukturalnego poszczególnych rodzajów transportów. W warunkach polskich dominującym jest transport samochodowy, który realizuje 70% przewozów¹.

1. Istota amortyzacji w procesie zarządzania finansami przedsiębiorstwa transportowego

Istotę amortyzacji w procesie zarządzania wyznacza wiele parametrów. Zdaniem autora do parametrów istotnych zaliczyć należy 8% udział tego kosztu w strukturze układu rodzajowego oraz bardzo wysoki 97,5% udział poziomu kosztów sektora transportowego². Udział strukturalny amortyzacji nie wyjaśnia skali zjawiska z powodu odmiennej specyfiki tego szczególnego kosztu. Specyfiką tego kosztu jest znaczne oddalenie w czasie momentu wydatkowego od momentu kosztowego. Amortyzowanie jak i zakwalifikowanie wydatku do kategorii kosztów rozliczanych w sposób czynny powoduje istotne przekłamania w procesie ustalania wyniku finansowego. Praktyka zna wiele przykładów rozwiązań odmiennych. Przykładowo rozwiązanie wdrożone przez prof. Władysława Grabskiego w okresie międzywojennym likwidowały amortyzację a wydatek inwestycyjny spisywany był jednorazowo w ciężar kosztów, natomiast umarzanie pomniejszała bieżąco wartość środka trwałego i funduszu własnego³. Niektóre państwa europejskie wprowadziły okresowe

¹ www.stat.gov.pl/gus/5840_748_PLK_HTML.htm

² ibidem

³ ML Piechocki, *Realne koszty amortyzacji w Wyzwania Współczesnej Rachunkowości i Audytu*, SSW, KiBR, UG, Gdańsk 2010, s.88.



złagodzenia skutków amortyzowania od roku 2009 wprowadzając amortyzację przyspieszoną lub kilkuletnie wakacje podatkowe z tego tytułu⁴. W Polsce wprowadzono zwolnienie z procesu amortyzowania dla firm małych o obrotach < 1.200.000 euro. W przypadku przedsiębiorstw transportu samochodowego ulga ta dotyczy gr. 7 KŚT - środki transportu z wyłączeniem samochodów osobowych. W roku 2007 można było amortyzować jednorazowo do 50.000 euro a od 2009 roku 100.000 euro. W interpretacji podatkowej Warszawskiej Izby Skarbowej łączna wartość przywileju amortyzacyjnego stanowi 200.000 euro w ciągu 3 lat⁵. W procesie zarządzania finansami należy uwzględnić średni poziom kosztów łącznych, który dla działu transportu jest niekorzystny. Wskaźnik ten dla całej gospodarki za rok 2010 kształtował się na poziomie 94,7%, natomiast dla transportu na poziomie 97,5%⁶. Poziom ten wskazuje na podwyższony stopień ryzyka w dziale transportu. Przedział bezpieczeństwa stanowi zaledwie 2,5% co w skali roku odpowiada 9 ostatnim dniom z zyskiem. W dziale transportu 357 dni średnio w ciągu roku trwa pokrywanie kosztów stałych i zmiennych marżą brutto, a tylko 9 dni przynosi zyski. W procesie zarządzania finansami istotne staje się skuteczne przeciwdziałanie ryzyku w ramach którego należy wybierać korzystne metody amortyzacji.

2. Wpływ amortyzacji na wynik finansowy.

Przedsiębiorstwa mogą wybrać różne formy amortyzowania. Uor, Uopd oraz MSR 16 dopuszczają następujące metody amortyzowania:

- odpisy jednorazowy
- metoda liniowa
- metoda degresywna
- metoda naturalna
- metoda przyspieszona
- metoda spowolniona
- odpis jednorazowy roczny lub cykliczny (miesiąc, kwartał, półrocze)

Wybór metody musi być odnotowany w planie amortyzacji i umieszczony w polityce rachunkowości. Amortyzacja w interpretacjach ustawowych określana jest mianem kosztu, który bezwarunkowo pomniejsza przychody. Jest to interpretacja memoriałowa

⁴ Eksperti Deloitte, *Polska znajduje się daleko w tyle*, Puls Biznesu nr 80[29418], 2011

⁵ Ewa Natyszewska, *Interpretacja nr IPPB1/415-541/09-6/ES*, Gazeta Prawna 02.11.2009

⁶ http://www.stat.gov.pl/gus/5840_1158_PLK_HTML.htm?action=show_archive



Logistyka - nauka

niewzględniająca efektu dodatkowego podatku. Dla zobrazowania tego zjawiska autor prezentuje następujące studium przypadku.

Założenia:

I nakład inwestycyjny	120.000
A stopa amortyzacji	20%
t czas amortyzacji	5 lat
Ar stawka amortyzacji rocznej	24.000
Stopa podatku dochodowego	19%

Dla tego przypadku wybrano amortyzowanie przy jednostkowym odpisie rocznym.

Symulacja odpisów liniowych rocznych oraz dodatkowego efektu podatkowego.

Rok	Odpisy amortyzacji	Niedowartościowane koszty Przewartościowany zysk	Dodatkowy podatek
I	24.000	96.000	18.240
II	24.000	72.000	13.680
III	24.000	48.000	9.120
IV	24.000	24.000	4.560
V	24.000	-	-

	120.000	240.000	45.600

Jak wykazano powyżej brak możliwości zaliczenia do kosztów wydatku inwestycyjnego w I roku przyjęcia do eksploatacji powoduje niedowartościowanie kosztów w kolejnych latach, a co za tym idzie pokazuje się dodatkowy zysk którego nie wypracowano. Zjawisko to wypacza poziom wykazywanego zysku. W przypadku przyjętych założeń nadwyżka zysk osiąga dwukrotną wartość nakładu inwestycyjnego natomiast dodatkowy podatek dochodowy okresu amortyzowania stanowi 38 % wartości początkowej zainwestowanych środków pieniężnych. Wykazane przekłamanie systemowe procesu amortyzowania wpływają na występowanie przekłamań nie tylko w zakresie zysku i podatku dochodowego, ale również zniekształcają powszechnie przyjęte w praktyce gospodarczej wskaźniki oceny efektywności inwestycji na etapie planowania oraz monitorowania wyników w trakcie eksploatacji. Dotyczy to szczególnie takich miar jak Pb, ARR, NPV i IRR⁷

⁷ Przepis własny autora poparty doświadczeniem firmy rodzinnej rok zał 1903



3. Nadpłaty podatku dochodowego jako efekt amortyzowania wielokrotnego w ciągu roku

W praktyce gospodarczej amortyzowanie odbywa się najczęściej metodą liniową w okresach miesięcznych⁸. Jak wynika z punktu drugiego dowolnie wybrana częstotliwość amortyzowania wywołuje efekt dodatkowego opodatkowania nakładów inwestycyjnych. Częstotliwość odpisów amortyzacyjnych decyduje o poziomie nadpłaty podatku dochodowego w okresach miesięcznych, która w praktyce staje się zaliczką na podatek dochodowy roku następnego.⁹ Najmniej korzystne w tym aspekcie jest powszechne stosowanie amortyzowanie miesięczne, gdyż powoduje najwyższy poziom nadpłat zaliczkowych w okresie amortyzowania.

$$P = \sum_{i=1}^n (I - A_m) * p\%$$

$$P = \sum_{i=1}^{60} (120.000 - 2.000) * 19\%$$

$$P = 3.540.000 * 19\% = 672.600$$

Jak wynika z powyższych obliczeń przekłamanie wyników osiąga poziom wielokrotnie większy od realnych nakładów. Wygenerowany dodatkowy /nieosiągnięty w wyniku normalnej działalności gospodarczej/ zysk stanowi 3.540.000, jako efekt obliczeń narastających zaliczek miesięcznych. Na końcu roku zysk zostanie skorygowany do poziomu 240.000. Dodatkowym efektem są zaliczki na podatek dochodowy w kwocie 672.600 przy realnej kwocie podatku skorygowanego 45.600. Nadpłata zaliczek podatkowych za okres pięciu lat wynosi 627.000. Jak wynika z przeprowadzonej symulacji w dziale transportu najbardziej narażonym na niekorzystne skutki amortyzowania jest transport samochodowy z powodu skali wielkości przewozów., oraz potrzeb inwestycyjnych. Należy liczyć na to, że skutki amortyzowania zaistnieją najpierw w świadomości gremiów gospodarczych, a następnie będą się konkretyzowały w uwarunkowaniach prawa bilansowego i podatkowego.

⁸ Wieloletnie doświadczenie autora

⁹ Por.: M. Piechocki, *Ryzyko projektów inwestycyjnych w procesie zarządzania finansami przedsiębiorstw* [w:] J. Bizon-Górecka, *Ryzyko przedsiębiorstwa a ryzyko projektów*, TNOiK, Bydgoszcz 2008



Do czasu tych regulacji pozostaje stosowanie w praktyce następujących rozwiązań dopuszczonych prawem. Do metod tych należy zaliczyć:

- amortyzowanie jednorazowe
- amortyzowanie degressywne
- odpisy jednoroczne

Posumowanie

W artykule zaprezentowano rozbieżności prawa bilansowego i podatkowego w zakresie amortyzacji środków trwałych. Wykazano istotny związek między przyjętą formą amortyzowania a wielkością płaconych zaliczek podatkowych i rentownością. Wykazano ponadto wpływ częstotliwości amortyzowania na poziom nadpłat podatku dochodowego.

Streszczenie

W artykule wykazano odmiennosc pojmowania istoty amortyzacji. Amortyzacja z jednej strony definiowana jest powszechnie jako koszt sukcesywnego zużywania się środków trwałych, natomiast w praktyce jest czynnikiem generującym dodatkowy podatek oraz nadpłatę zaliczek podatkowych korygowanych na końcu roku. Zaprezentowano studium przypadku w którym wykazano skalę zjawiska dodatkowego podatku oraz nadpłat zaliczek podatkowych. Wykazano związek tego niekorzystnego zjawiska z poziomem stopy bazowej oraz wybranej metody amortyzowania. W podsumowaniu autor zawarł rady praktyczne dotyczące wyboru najkorzystniejszej metody amortyzowania z uwzględnieniem krajowych i międzynarodowych uwarunkowań prawnych.

Fiscal and financial aspects of assets depreciation in transport companies

Summary

This article presents divergent interpretations in the depreciation of fixed assets in the balance sheet and tax law. Has been also revealed a significant association between the method used to amortise the income and the size of the taxable income, which consequently leads to reduction of profitability. In the case of damping, the additional tax effect is created and when the common monthly deductions are used the effect of the excess advances on income tax is very visible.

**Literatura**

1. Eksperti Deloitte, *Polska znajduje się daleko w tyle*, Puls Biznesu nr 80[29418], 2011
2. E. Natyszewska, *Interpretacja nr IPPB1/415-541/09-6/ES*, Gazeta Prawna 02.11.2009
3. M.L. Piechoccy, *Realne koszty amortyzacji w Wyzwania Współczesnej Rachunkowości i Audytu*, SSW, KiBR, UG, Gdańsk 2010
4. M. Piechocki, *Ryzyko projektów inwestycyjnych w procesie zarządzania finansami przedsiębiorstw* [w:] J. Bizon-Górecka, *Ryzyko przedsiębiorstwa a ryzyko projektów*, TNOiK, Bydgoszcz 2008
5. www.stat.gov.pl/gus/5840_748_PLK_HTML.htm
6. www.stat.gov.pl/gus/5840_1158_PLK_HTML.htm?action=show_archive