

Daniel Zabawa

Akademia Ekonomiczna we Wrocławiu

UTRATA WARTOŚCI ŚRODKÓW TRANSPORTU A ICH UMORZENIE

Obecnie trudno sobie wyobrazić działalność przedsiębiorstwa bez samochodu. Większość przedsiębiorstw, szczególnie tych produkcyjnych i usługowych, korzysta z pojazdów, choć nie wszystkim firmom przysługuje prawo ich własności. Środki transportu stały się grupą środków trwałych na tyle istotną, że ich wartość jest odrębnie wykazywana w bilansie, bez względu na cel, któremu służą. W związku z tym pojawia się problem wyceny ich wartości. Generalnie uznawaną zasadą jest wykazywanie ich w cenie nabycia pomniejszonej o umorzenie. Nie należy oczekiwać, iż otrzymana w ten sposób wartość będzie zawsze równa wartości rynkowej (lub zdefiniowanym w ustawie cenie sprzedaży netto, wartości godziwej); zgodnie z zasadą wiernego i rzetelnego obrazu, wartość ta powinna być do nich zbliżona. Praktyka wskazuje jednak, że wartości te nie mają nic ze sobą wspólnego. W celu wyjaśnienia tego zjawiska należy przyjrzeć się dokładnie ustawowym rozwiązaniom dotyczącym wyceny środków transportu oraz sposobom ich stosowania w przedsiębiorstwach.

Problem wyceny bilansowej środków transportu¹ nie jest uregulowany w polskim prawie bilansowym. Środek transportu jest składnikiem środków trwałych, więc należy go wycenić w taki sam sposób, jak pozostałe elementy tej pozycji bilansu. W związku z tym wartością bilansową środka transportu będzie wartość początkowa (najczęściej cena nabycia), pomniejszona o jego umorzenie, a także o odpisy z tytułu trwałej utraty wartości [Ustawa o rachunkowości ..., art. 28 ust. 1 pkt 1]. Właściwa wycena środków transportu ma istotny wpływ zarówno na prawi-

¹ Środkami transportu są obiekty wymienione w grupie 7 klasyfikacji środków trwałych. W pracy zwrócono uwagę głównie na pojazdy samochodowe (ciężarowe i dostawcze) używane przez przedsiębiorstwo na własne potrzeby. W związku z tym pojęcia „środek transportu”, „pojazd”, „samochód” będą stosowane zamiennie.

dłowe ustalenie wielkości ich zużycia jako elementu kosztów działalności, jak i na realność wartości tej pozycji w księgach i bilansie przedsiębiorstwa.

Zgodnie z zasadą ogólnie obowiązującą w rachunkowości, wartość początkową środka trwałego ustala się w rzeczywistej cenie nabycia, tj. cenie zakupu powiększonej o koszty związane z dostawą środka, jego montażem i zainstalowaniem lub w koszcie wytworzenia. Wartością początkową środków transportu jest najczęściej cena wykazana na fakturze od sprzedawcy, powiększona o ewentualne cło oraz (rzadko) o koszty pierwszego po zakupie przeglądu technicznego, opłat rejestracyjnych i innych kosztów związanych z rozpoczęciem użytkowania pojazdu. W większości przypadków łatwo ustalić wartość początkową środków transportu.

Środki transportu – jak większość składników majątku trwałego jednostki gospodarczej – muszą być odtworzone w czasie ich normalnej eksploatacji przez dokonanie okresowo odpisów amortyzacyjnych [Gmytrasiewicz, Karmańska, Olchowicz 1999, s. 99]. Odpisy amortyzacyjne zmniejszają wartość początkową środków trwałych i są dokonywane w celu uwzględnienia utraty ich wartości na skutek używania lub upływu czasu [Rachunek kosztów... 2002, s. 80].

Umorzenie w umowny sposób określa wartościowo zużycie środka trwałego, czyli utratę ekonomicznej wartości tego aktywa na skutek jego używania. Jest ono wartością szacunkową, opierającą się na pewnych uproszczeniach, dlatego nie zawsze dokładnie odzwierciedla rzeczywistą utratę wartości początkowej środka trwałego. Nie ma idealnej metody amortyzacji, co wynika z niemożliwości dokładnego ustalenia przewidywanego okresu eksploatacji obiektu środków trwałych, a tym bardziej – rozłożenia się w tym czasie jego wartości ekonomicznej. Utratę wartości ekonomicznej należy jednak oszacować i ująć w kosztach danego okresu sprawozdawczego.

Najbardziej znanymi metodami amortyzacji są metoda liniowa (zakładająca równomiernie rozłożenie w czasie wartości początkowej) oraz metoda degresywna (zakładająca malejące w miarę upływu czasu zużywanie się środków trwałych). W literaturze spotyka się również dwie inne metody amortyzacji: naturalną i progresywną. Metoda naturalna wiąże odpis amortyzacyjny z efektywnym czasem eksploatacji danego obiektu (np. liczbą maszynogodzin) lub ilością wykonanej pracy (liczbą przejechanych kilometrów, wyprodukowanych sztuk). Metoda amortyzacji progresywnej zakłada, że wraz z upływem czasu użytkowania wzrasta stopień zużycia środków trwałych, co wymaga odzwierciedlenia w odpisach amortyzacyjnych [Stadtmueller, Jagiełło 1989, s. 80]. Zarówno ustawa o rachunkowości, jak i ustawy o podatku dochodowym przewidują, że amortyzacja może następować w sposób liniowy lub degresywny [Fedak 2001, s. 32]². Międzynarodowe Standardy Sprawozdawczości Finansowej (MSSF) przewidują dodatkowo metodę naturalną

² Prawo podatkowe nie dopuszcza stosowania metody degresywnej w odniesieniu do samochodów osobowych i innych samochodów o dopuszczalnej ładowności nieprzekraczającej 500 kg.

(metodę zróżnicowanego odpisu) (MSR 16.47). Obie metody wymagają oszacowania przewidywanego okresu gospodarczego używania (w normalnych warunkach) środka trwałego w latach w danej jednostce. Okres ten jednostka ustala samodzielnie. Ustawa o rachunkowości daje pełną swobodę w wyborze stawek amortyzacyjnych, a więc również wpływu amortyzacji na wynik finansowy [Gmytrasiewicz, Karmańska, Olchowicz 1999, s. 101]. W ustaleniu okresu amortyzacji i rocznej stawki amortyzacyjnej należy jednak uwzględnić okres ekonomicznej użyteczności, na który szczególnie wpływają [Ustawa o rachunkowości ..., art. 32]:

- liczba zmian, na których pracuje dany środek trwały,
- tempo postępu techniczno-ekonomicznego,
- wydajność środka trwałego, mierzona liczbą godzin jego pracy lub liczbą wytworzonych produktów albo innym właściwym miernikiem,
- prawne lub inne ograniczenia czasu używania środka trwałego.

W określaniu stawki amortyzacyjnej należy również, o ile jest to ważne, uwzględnić przewidywaną podczas likwidacji cenę sprzedaży netto istotnej pozostałości środka trwałego.

Podstawowym zadaniem pojazdów samochodowych jest transportowanie ludzi lub towarów. Z tego zadania wynika ich użyteczność ekonomiczna. Zależy ona od takich czynników, jak:

- ładowność (w samochodach ciężarowych i dostawczych),
- liczba miejsc (w pojazdach osobowych).

Na ekonomiczną użyteczność pojazdu wpływają również następujące czynniki:

- ekonomiczność mierzona nakładami na eksploatację pojazdu (paliwo, ubezpieczenie obowiązkowe i nieobowiązkowe, części zamiennie i ich dostępność),
- trwałość i niezawodność,
- estetyka, ergonomiczność, czynniki psychologiczne (np. wierność marce),
- regulacje podatkowo-prawne (podatek od środków transportu, możliwość obniżania należnego podatku od towarów i usług o podatek naliczony przy zakupie samochodu, części zamiennych oraz paliwa do niego).

Na podstawie wymienionych czynników każda jednostka powinna określić czas ekonomicznej użyteczności pojazdu. W zależności od celu, któremu będzie służył samochód, czynniki te będą miały różne wagi. Na przykład dla samochodu ciężarowego w przedsiębiorstwie zajmującym się międzynarodowym transportem towarów najbardziej istotna będzie ładowność, a dla samochodu osobowego wykorzystywanego jako taksówka najistotniejsza będzie estetyka i ergonomiczność. W obu przypadkach ważna jest również ekonomiczność, która dla prezesa zarządu przedsiębiorstwa jeżdżącego samochodem służbowym będzie miała marginalne znaczenie.

Oczekiwaną cechą, łączącą wszystkie używane w przedsiębiorstwach pojazdy, jest niezawodność. Maleje ona wprost proporcjonalnie do wieku oraz zużycia fizycznego pojazdów (mierzonego najczęściej liczbą przejechanych kilometrów). Z

tego powodu okres użytkowania pojazdów w przedsiębiorstwach nie przekracza najczęściej kilku lat (5-7 lat od zakupu nowego pojazdu).

Jednostka gospodarcza konsumuje pewną część korzyści ekonomicznych pochodzących z danego składnika aktywów w określonym przez nią czasie przydatności dla tej jednostki. Z tego względu przyjęty okres użytkowania składnika aktywów może być krótszy aniżeli ekonomicznie uzasadniony okres jego użytkowania. Oszacowanie okresu użytkowania danego pojazdu jest kwestią oceny własnej przedsiębiorstwa opartej na jego doświadczeniu z podobnymi aktywami (MSR 16.47). Po tym okresie samochód jest sprzedawany osobom prywatnym lub innym przedsiębiorcom, dla których niezawodność nie jest priorytetem. Inna przyczyna tak krótkiego czasu używania samochodów wynika z przepisów podatkowych, które dopuszczają amortyzowanie nowo zakupionego pojazdu metodą liniową do 5 lat od daty zakupu. Przedsiębiorstwa obniżają w ten sposób podstawę opodatkowania podatkiem dochodowym do czasu likwidacji lub sprzedaży danego środka transportu. Prawo podatkowe nie nakazuje uwzględniania wartości pojazdu w momencie zakończenia okresu amortyzacji. Cały przychód ze sprzedaży całkowicie zamortyzowanego podatkowo środka transportu powiększy podstawę opodatkowania podatkiem dochodowym.

Ustawa o rachunkowości nie narzuca jednostkom nie tylko stawek amortyzacji, lecz również jej metod. Przed nowelizacją w 2000 r. w art. 32 wyraźnie stwierdzano, że kwoty rocznych odpisów poszczególnych środków trwałych ustala się metodą liniową lub degresywną, a w ich ustalaniu jednostka może się kierować stawkami wynikającymi z przepisów branżowych lub podatkowych. Zaktualizowana ustawa pozostawia przedsiębiorcom dowolność w tym zakresie, w granicach określonych przez nadrzędne zasady rachunkowości. Trudno jest jednoznacznie wskazać, która ze znanych metod amortyzacji jest najbardziej odpowiednia dla środków transportu, jednak najbardziej rozsądna wydaje się metoda liniowa. Cena używanych samochodów w największym stopniu zależy od roku ich produkcji. Nieznacznie zaś jest brany pod uwagę przebieg pojazdów, jako wielkość mało wiarygodna. Poza tym ustalenie stawek amortyzacyjnych proporcjonalnie do wykonanej pracy (przejechanych kilometrów) wymagałoby dodatkowych pomiarów, co nie w każdym warunkach użytkowania pojazdu jest możliwe i racjonalne. Na przykład bezcelowe jest obliczanie odpisów amortyzacyjnych od samochodów przeznaczonych do rozwożenia towarów w mieście, szczególnie jeśli praca ta wymaga dłuższych postojów na załadunek i wyładunek [Stadtmueller, Jagiełło 1989, s. 82].

Ustawa o rachunkowości bezpośrednio nie zakazuje stosowania podatkowych metod i stawek amortyzacji środków trwałych, dlatego też w celu uniknięcia dodatkowej pracy związanej z prowadzeniem podwójnej ewidencji są one najczęściej stosowane w przedsiębiorstwach. Stawki podatkowe są stawkami ustalonymi ogólnie i nie uwzględniają żadnych czynników określających wartość pojazdu. Zgodnie z nimi np. 5-letni samochód dostawczy nie miałby żadnej wartości, tymczasem

nawet laik wie, że wartość rynkowa takiego pojazdu jest znaczna. Stosowanie stawek podatkowych powoduje znaczne zniżenie wartości bilansowej środków transportu.

W celu udowodnienia tego stwierdzenia zbadano 6 przedsiębiorstw (produkcyjnych, handlowych i usługowych) z różnych branż, posiadających środki transportu. Z tabel amortyzacyjnych środków trwałych tych spółek wybrano samochody osobowe lub dostawcze zakupione w latach 1999-2001. Wartość brutto, umorzenie oraz wartość netto przedstawiono w tab. 1.

Tabela 1. Wartość brutto, umorzenie oraz wartość netto samochodów zakupionych przez badane przedsiębiorstwa

Samochód	Typ	Data zakupu	Wartość początkowa (w zł)	Stawka amortyzacyjna (w %)	Umorzenie w dniu 31.05.2003 r.	Wartość netto (w zł)
Spółka A						
Opel Astra	dostawczy	24.02.2000 r.	52 579,39	20	44 692,32	7 887,07
Skoda Fabia	dostawczy	04.08.2000 r.	52 117,85	20	39 088,35	13 029,50
Spółka B						
Fiat Punto	osobowy	17.04.2001 r.	22 583,50	20	13 926,43	8 657,07
Spółka C						
Opel Astra	ciężarowy	03.01.2001 r.	37 339,34	20	24 892,80	12 446,54
Opel Astra	ciężarowy	29.01.2001 r.	37 339,34	20	24 892,80	12 446,54
Ford Mondeo	ciężarowy	30.11.2001 r.	43 737,10	20	21 868,50	21 868,60
Spółka D						
Volvo V70	ciężarowy	19.02.2001 r.	154 193,10	20	100 225,71	53 967,39
Spółka E						
Opel Astra	ciężarowy	30.03.2001 r.	47 572,13	20	30 129,06	17 443,07
Spółka F						
Skoda Octavia	ciężarowy	30.11.1999 r.	53 970,46	20	48 573,54	5 396,92
Skoda Octavia	ciężarowy	30.11.1999 r.	53 970,46	20	48 573,54	5 396,92
Skoda Octavia	ciężarowy	30.11.1999 r.	53 970,46	20	48 573,54	5 396,92
Skoda Octavia	ciężarowy	30.11.1999 r.	53 970,46	20	48 573,54	5 396,92
Razem:			663 343,59		494 010,13	169 333,46

Źródło: opracowanie własne.

We wszystkich spółkach amortyzowano pojazdy zgodnie z przepisami podatkowymi, tj. metodą liniową, z zastosowaniem stawki 20%. W żadnej ze spółek nie uwzględniano wartości pojazdu w momencie likwidacji lub przeznaczenia go do sprzedaży.

Następnym krokiem było oszacowanie wartości rynkowej tych pojazdów. Najkorzystniejszym rozwiązaniem byłoby oszacowanie tych wartości przez rzeczoznawcę, jednak ze względu na wysokość kosztów, które poniosłoby przedsiębiorstwo za tę usługę, posłużono się cenami proponowanymi przez sprzedających w „Autogieldzie Dolnośląskiej” [„Autogielda ...” 2004] oraz witrynach internetowych www.mojeauto.pl i www.gratka.pl. Wyniki obserwacji zawiera tab. 2.

Tabela 2. Wartość rynkowa pojazdów oszacowana na podstawie „Autogieldy Dolnośląskiej” oraz witryn internetowych

Samochód	Rok produkcji	Cena podawana przez „Autogieldę Dolnośląską”	Cena w witrynie www.mojeauto.pl	Cena w witrynie www.gratka.pl	Cena minimalna
Opel Astra Kombi	2000	34 100,00	33 440,00	32 168,00	32 168,00
Skoda Fabia	2000	29 800,00	25 733,00	25 966,00	25 733,00
Fiat Punto	2001	24 500,00	23 966,00	24 733,00	23 966,00
Opel Astra kombi	2001	29 000,00	34 725,00	35 000,00	29 000,00
Ford Mondeo	2001	54 500,00	53 183,00	47 625,00	47 625,00
Volvo V70	2001	-	91 300,00	90 033,00	90 033,00
Skoda Octavia	1999	33 833,00	34 750,00	34 600,00	33 833,00

Źródło: opracowanie własne.

W następnej kolejności porównano wartość netto pojazdów z ich wartością rynkową. W porównaniu uwzględniono niższą z zaobserwowanych średnich wartości „rynkowych”, ponieważ celem badania nie było dokładne określenie niedoszacowania, lecz jedynie wykazanie, że ono istnieje. Wyniki porównania zaprezentowano w tab. 3.

Tabela 3. Porównanie wartości netto pojazdów z ich wartością rynkową

Samochód	Wartość netto	Wartość netto z VAT	Niższa średnia cena rynkowa	Niedoszacowanie	Stosunek wartości kolumn 5 i 3 (w %)
Spółka A					
Opel Astra	7 887,07	9 622,23	32 168,00	22 545,77	234,31
Skoda Fabia	13 029,50	15 895,99	25 733,00	9 837,01	61,88
Spółka B					
Fiat Punto	8 657,07	10 561,63	23 966,00	13 404,37	126,92
Spółka C					
Opel Astra	12 446,54	15 184,78	29 000,00	13 815,22	90,98
Opel Astra	12 446,54	15 184,78	29 000,00	13 815,22	90,98
Ford Mondeo	21 868,60	26 679,69	47 625,00	20 945,31	78,51
Spółka D					
Volvo V70	53 967,39	65 840,22	90 033,00	24 192,78	36,74
Spółka E					
Opel Astra	17 443,07	21 280,55	29 000,00	7 719,45	36,27
Spółka F					
Skoda Octavia	5 396,92	6 584,24	33 833,00	27 248,76	413,85
Skoda Octavia	5 396,92	6 584,24	33 833,00	27 248,76	413,85
Skoda Octavia	5 396,92	6 584,24	33 833,00	27 248,76	413,85
Skoda Octavia	5 396,92	6 584,24	33 833,00	27 248,76	413,85
Razem:	169 333,46	206 586,82	średnio	19 605,85	201,00

Źródło: opracowanie własne.

Jak widać, wartość bilansowa środków transportu w badanych przedsiębiorstwach jest znacznie niedoszacowana. Cena sprzedaży netto samochodów po uwzględnieniu podatku VAT jest średnio dla wszystkich samochodów ponaddwukrotnie (o 201 %) wyższa od ich wartości bilansowej. Odpowiada za to niewłaściwe przyjęcie – zaniżenie stopy amortyzacji – zatem wraz z upływem czasu od daty zakupu, rozbieżność ta pogłębia się coraz bardziej. Rozwiązaniem problemu byłoby wydłużenie okresu amortyzacji do 10 lat, chociaż nawet pobieżny przegląd cen aut 10-letnich i starszych pozwala stwierdzić, iż kształtują się one na relatywnie wysokim poziomie. Innym rozwiązaniem, korzystniejszym zdaniem autora, byłoby przyjmowanie stopy amortyzacji odpowiadającej okresowi ekonomicznej użyteczności danego pojazdu w danym przedsiębiorstwie (nawet gdyby trwał on tylko kilka lat), ale uwzględnienie jego ceny sprzedaży netto po tym okresie. Jeśli dane przedsiębiorstwo użytkuje przeciętnie pojazdy przez okres np. 5 lat, bo taki jest okres ich ekonomicznej użyteczności w tym przedsiębiorstwie, wówczas powinno ono przyjąć stopę amortyzacji w wysokości 20%, z uwzględnieniem przewidywanej w chwili sprzedaży ceny sprzedaży netto [Coenberg 2001, s. 182]. Określenie przewidywanej ceny sprzedaży netto nie jest łatwe i na pewno nie można określić uniwersalnej metody jej ustalenia. Zależy ona bowiem od bardzo wielu czynników, przede wszystkim rynkowych, oraz od sposobu użytkowania pojazdu. Każde rozwiązanie, odpowiednio uzasadnione, skonstruowane z zachowaniem zasady ostrożności, lepiej wpłynie na wierność i rzetelność obrazu sytuacji majątkowej przedsiębiorstwa od bezpośredniego zastosowania stawek podatkowych bez uwzględnienia wartości końcowej środka transportu.

Oprócz sytuacji znacznego zniżenia wartości bilansowej w stosunku do wartości rynkowej może również wystąpić sytuacja odwrotna: w wyniku pewnego zdarzenia cena sprzedaży netto obniży się istotnie w stosunku do wartości bilansowej. Jeśli taki stan nie jest przejściowy, mówimy o trwałej utracie wartości składnika aktywów. Ustawa o rachunkowości nie opisuje zdarzeń, w wyniku których może to nastąpić, nakazuje jedynie dokonanie odpowiedniego odpisu aktualizującego wartość środka trwałego. Przesłanki świadczące o utracie wartości aktywów szerzej opisuje MSR 36.9. W największym stopniu do środków transportu odnoszą się w dwie z nich:

- utrata wartości rynkowej danego składnika aktywów odnotowana w ciągu okresu jest znacznie większa od utraty, której można było się spodziewać w wyniku upływu czasu i zwykłego używania,
- dostępne są dowody na to, że nastąpiła utrata przydatności danego składnika aktywów lub jego fizyczne uszkodzenie.

Przesłanki te nie budzą większych wątpliwości. Pierwsza z nich pochodzi z zewnętrznych źródeł informacji; jest niezależna od przedsiębiorstwa. Jeżeli w dniu wyceny środków trwałych okazałoby się, że pomimo prawidłowego oszacowania parametrów amortyzacji danego środka transportu oraz normalnego używania tego

środka transportu jego wartość bilansowa przewyższa wartość rynkową, należy utworzyć odpis aktualizujący wartość bilansową do poziomu ceny sprzedaży netto³. Rynek pojazdów samochodowych jest aktywny, więc oszacowanie ich wartości nie powinno przysporzyć większych problemów, w razie wątpliwości można się wesprzeć gotowymi opracowaniami (np. opracowaniami z wymienionych witryn internetowych lub systemem Eurotax, wykorzystywanym przez niektóre urzędy do szacowania wartości rynkowej samochodów) lub opinią specjalisty (rzeczoznawcy). Druga przesłanka dotyczy sytuacji, gdy dany pojazd zostanie uszkodzony, np. w wyniku wypadku lub innego zdarzenia. Naprawa powypadkowa może być podstawą do nieutworzenia odpisu, należy jednak uwzględnić to, że samochody bezwypadkowe zawsze mają większą wartość rynkową od naprawionych aut powypadkowych. Oszacowanie ceny sprzedaży netto takiego pojazdu powinno być poparte opinią specjalisty. Utrata przydatności samochodu będzie podstawą do jego sprzedaży, nie zaś do aktualizacji jego wartości.

Reasumując problematykę wyceny środków transportu, można stwierdzić, że powszechnie stosowane stawki, narzucone przez przepisy podatkowe, powodują znaczne zaniżenie wartości bilansowej tej grupy środków trwałych, zawyżenie kosztów ich zużycia i powstanie cichych rezerw. Taka sytuacja prowadzi do wykreowania gorszego obrazu przedsiębiorstwa niż jego rzeczywisty, obiektywny stan majątkowy i finansowy [Gmytrasiewicz 2003, s. 124].

Literatura

- „Autogielda Dolnośląska” 2004, nr 48, z dnia 26 kwietnia 2004 r.
- Coenberg A.G., *Jahresabschluss und Jahresabschlussanalys*, Verlag Moderne Industrie, Lndsberg/Lech 2001.
- Fedak Z., *Zasady wyceny aktywów i pasywów bilansu oraz ustalania wyniku finansowego, Zamknięcie roku 2001 – otwarcie ksiąg 2002*, Rachunkowość, Warszawa 2001.
- Gmytrasiewicz M., *Dylematy kwalifikacji rezerw*, IV Międzynarodowa Konferencja Naukowa nt. „Normy rachunkowości. Rachunkowość krajów w drodze do Unii Europejskiej. Rezerwy w rachunkowości”, materiały konferencyjne, AE, Wrocław 2003.
- Gmytrasiewicz M., Karmańska A., Olchowicz I. *Rachunkowość finansowa*, Difin, Warszawa 1999.
- Klasyfikacja środków trwałych ze stawkami amortyzacji obowiązującymi w 2003 roku*, ODDK, Gdańsk 2003.

³ MSR 36 definiuje odpis aktualizujący z tytułu utraty wartości jako nadwyżkę wartości bilansowej danego składnika aktywów nad jego wartością odzyskiwaną, przy czym wartością odzyskiwaną jest wyższa z dwóch wartości: wartość użytkowa lub cena sprzedaży netto. Wartość użytkowa opiera się na szacunkowej wartości przyszłych przepływów pieniężnych. Samochody używane na potrzeby własne przedsiębiorstwa nie generują bezpośrednio dodatnich przepływów pieniężnych, stąd za wartość odzyskiwaną można przyjąć cenę sprzedaży netto.

Rachunek kosztów i rachunkowość zarządcza, red. A. Jarugowa, Stowarzyszenie Księgowych w Polsce, Warszawa 2002.

Stadtmueller R., Jagiello S., *Rachunkowość w przedsiębiorstwie przemysłowym*, PWN, Warszawa 1989.

Ustawa z dnia 29 września 1994 r o rachunkowości., (DzU nr 121, poz. 591, z poprawkami wynikającymi z Ustawy z dnia 9 listopada o zmianie ustawy o rachunkowości).

MEANS OF TRANSPORT DEPRECIATION

Summary

Nowadays it is hard to imagine running a business without a car. Most enterprises, mainly manufacturing and services companies, use vehicles in their operating activities, although not always they are entitled to property right of these assets. Means of transport became a group of assets so important that their value is separately presented in a balance sheet, regardless of the purpose that they are used for. In that case arise a problem of their valuation. Commonly used basis of valuation is the purchase price minus the depreciation. The value counted that way is not precisely equal to the market value of assets (or defined in Accounting Act net sales price, fair value), yet, according to true and fair view principle, should be at least similar. In practice however those two values differs significantly, not to say that sometimes they have nothing in common. The explanation of that discrepancy needs a detailed examination of solutions provided by the Accounting Act, concerning means of transport valuation and ways they are applied in enterprises.