

Ujęcie w sprawozdaniu finansowym leasingowanych samolotów – studium przypadku Enter Air SA

Sławomir Lisek*

Streszczenie: *Cel* – Wskazanie wpływu standardów rachunkowości na ujęcie w sprawozdaniu finansowym leasingowanych samolotów, mających zasadnicze znaczenie dla działalności linii lotniczej.

Metodologia badania – Analiza sprawozdań finansowych grupy kapitałowej Enter Air SA. Porównanie ich z MSSF oraz polskimi standardami rachunkowości. Symulacja ujęcia księgowego umów leasingowych dotyczących samolotów wg polskiej ustawy o rachunkowości.

Wynik – Pełne ujawnienie leasingowanych środków trwałych zapewnia ustawa o rachunkowości. Nie gwarantuje tego MSR 17. Z oceną MSSF 16 należy się wstrzymać.

Oryginalność/wartość – Rozpoznanie w jakim stopniu postulat wykazywania leasingowanych samolotów w sprawozdaniu finansowym linii lotniczej zapewniają międzynarodowe standardy rachunkowości i sprawozdawczości finansowej, a w jakim polska ustawa o rachunkowości i krajowe standardy rachunkowości..

Słowa kluczowe: sprawozdanie finansowe, leasing, środki trwałe, standardy rachunkowości

Wprowadzenie

Przedsiębiorstwa wykorzystują w swojej działalności majątek trwały. Częstym sposobem zdobycia majątku trwałego jest jego leasingowanie w miejsce zakupu. Problem ten uwidacznia się w szczególności w liniach lotniczych (Hońko, 2016, s. 42)¹. Spowodowane jest to głównie wysokimi cenami samolotów, np. średnia cena samolotu B737-800 wynosi według danych producenta 96 mln USD za sztukę². Dostawcy kapitału oczekują, by w bilansie znajdowały swoje odzwierciedlenie środki trwałe użytkowane przez firmy (Hońko, 2016, s. 42).

Warto więc zweryfikować, na podstawie danych linii lotniczej, w jakim stopniu standardy rachunkowości obowiązujące w Polsce (zarówno standardy międzynarodowe, jak i ustawa o rachunkowości i wydane na jej podstawie standardy krajowe), realizują ten postulat. Celem tego artykułu jest wskazanie, w jaki sposób regulacje rachunkowości w zakresie leasingu –

* dr Sławomir Lisek, Uniwersytet Rolniczy w Krakowie, Wydział Rolniczo-Ekonomiczny, Katedra Statystyki i Ekonometrii, e-mail: s.lisek@ur.krakow.pl.

¹ Wniosek ten można wyciągnąć na podstawie przytoczonej w tej publikacji wypowiedzi byłego przewodniczącego IASB, D. Tweedie o tym, iż chciałby dożyć dnia, gdy samolot, w którym leci, znajdzie się w bilansie jakiejś linii lotniczej.

² <http://www.boeing.com/company/about-bca/#/prices> (7.02.2017).

MSR 17, ustawa o rachunkowości i nowy MSSF 16³ – wpływają na sprawozdanie finansowe linii lotniczej (Enter Air).

1. Zasady ujmowania leasingowanych środków trwałych w sprawozdaniu finansowym spółek giełdowych w Polsce w latach 2013 i 2014

Podstawowym źródłem prawnym regulującym sporządzanie sprawozdań finansowych w Polsce jest ustawa o rachunkowości (Ustawa, 1994). Zgodnie z tym aktem prawnym skonsolidowane sprawozdania finansowe emitentów papierów wartościowych, dopuszczonych do obrotu na regulowanym rynku, sporządza się zgodnie z MSR (Ustawa, 1994, art. 55, ust. 6). Natomiast jednostkowe sprawozdania finansowe spółek giełdowych mogą być sporządzone zgodnie z MSR (Ustawa, 1994, art. 45, ust. 1a), ale – w zależności od wyboru organu zatwierdzającego sprawozdanie finansowe w jednostce – mogą też być sporządzone zgodnie z ustawą o rachunkowości. Szerszy opis zastosowania krajowych i międzynarodowych standardów rachunkowości dokonany został między innymi w publikacji M. Frymus (2014, s. 25–35).

Sprawom związanym z majątkiem trwałym i leasingiem poświęcone są następujące akty prawne: MSR 16 – Rzeczowe aktywa trwałe, MSR 17 – Leasing. Natomiast w przyszłości będzie obowiązywała MSSF 16 – Leasing, ponadto ustawa o rachunkowości (art. 3 ust. 4), a także Krajowy Standard Rachunkowości (dalej KSR) nr 5 – Leasing, najem i dzierżawa.

Zgodnie z ustawą o rachunkowości do środków trwałych korzystającego zalicza się przedmiot leasingu (lub innej umowy), jeśli umowa spełnia co najmniej jeden z siedmiu warunków wyszczególnionych w tym ustępie, czyli:

- przenosi własność jej przedmiotu na korzystającego, po zakończeniu leasingu, po cenie niższej od rynkowej z dnia nabycia,
- zawiera prawo korzystającego do nabycia przedmiotu umowy po zakończeniu leasingu, po cenie niższej niż rynkowa z dnia zawarcia,
- okres umowy odpowiada przynajmniej 3/4 okresu użyteczności środka trwałego,
- suma opłat, pomniejszonych o dyskonto, ustalona w dniu zawarcia umowy w okresie jej obowiązywania przekracza 90% wartości rynkowej przedmiotu umowy,
- zawiera przyrzeczenie finansującego do zawarcia z korzystającym kolejnej umowy na oddanie tego samego przedmiotu, lub przedłużenia dotychczasowej na korzystniejszych warunkach,
- przewiduje możliwość jej wypowiedzenia, z tym, że wszystkie koszty i straty poniesione przez finansującego ponosi korzystający,
- przedmiot umowy został dostosowany do indywidualnych potrzeb korzystającego (Ustawa, 1994, art. 3, ust. 4).

³ Ten standard został szczegółowo omówiony w Turzyński (2016), s. 3–17.

KSR nr 5 – jako że nie jest samoistnym aktem normatywnym, a raczej interpretacyjnym i wyjaśniającym do Ustawy o rachunkowości – oczywiście odwołuje się do ustawowych kwalifikacji leasingu, nie definiując własnych niezgodnych z ustawą.

Inaczej ten problem rozwiązuje Międzynarodowy Standard Rachunkowości nr 17, który dotyczy leasingu. Według tego standardu podział na leasing operacyjny i finansowy zdeterminowany jest przeniesieniem ryzyka i korzyści z tytułu posiadania przedmiotu leasingu na użytkującego (Hołda, 2013, s. 140). Następnie w tym standardzie następuje objaśnienie, jakie fakty decydują o przeniesieniu korzyści i ryzyka. MSR 17 wymienia te same okoliczności, dodając jeszcze jedną, mianowicie zyski i straty z tytułu zmian wartości godziwej wartości końcowej przedmiotu leasingu przypadają korzystającemu. Omawiany standard stwierdza jednak, iż te okoliczności stanowią jedynie przykłady przypadków, gdy umowa zazwyczaj, ale nie zawsze, stanowi leasing finansowy (Kabalski, 2015, s. 24). W aspekcie klasyfikacji leasingu MSR 17 odwołuje się do treści ekonomicznej wynikającej z umowy. Wymienia ponadto, iż na ryzyko składa się możliwość ponoszenia strat z tytułu niewykorzystania zdolności produkcyjnych, utraty przydatności technicznej, zmian poziomu osiągniętego zwrotu spowodowanych zmianami warunków ekonomicznych. Korzyścią może być oczekiwanie przynoszącego zyski funkcjonowania składnika majątku w okresie użytkowania lub wzrost wartości godziwej (MSR 17, par. 5 i 8).

Od 1 stycznia 2019 roku MSR 17 zostanie zastąpiony przez MSSF 16. Zgodnie z tym standardem każdy leasing powinien być traktowany jako leasing finansowy. Wyjątkiem jest sytuacja, gdy przedmiot leasingu ma małą wartość (rozważano 5000 USD) lub okres jego użytkowania jest krótki (krótszy niż rok od dnia bilansowego) (Hońko, 2016, s. 44–45). W przypadku MSSF 16 pojawia się kwestia, jakie umowy traktować jako leasing. Umowa ma charakter leasingu, jeśli korzystający ma prawo do sprawowania kontroli, w tym pobierania korzyści ekonomicznych, nad użytkowaniem zidentyfikowanego składnika aktywów przez określony czas (Turzyński, 2016, s. 5).

Porównując omówione akty normatywne można powiedzieć, iż w ustawie o rachunkowości i w będącym jej uszczegółowieniem KSR 5 zapisy są na pierwszy rzut oka tożsame z MSR 17. Jednak dokładniejsza analiza tych aktów pozwala dostrzec bardzo istotne różnice. Polskie prawo bilansowe nie odwołuje się do faktu przenoszenia korzyści i ryzyka na użytkującego przedmiot leasingu. Postulat przenoszenia korzyści i ryzyka jest tyleż słuszny, co pozostawiający bardzo szerokie pole interpretacyjne. Może być to różnie rozumiane, w zależności od interpretatorów, szczególnie w sytuacji, gdy dana osoba lub podmiot uzna, iż jest zainteresowana w takiej a nie innej interpretacji. Udowodnienie przeniesienia ryzyka i korzyści jest w praktyce zadaniem niezwykle trudnym, by nie rzec – niemożliwym. Dlatego też standard ten pozostawia furtkę do niewykazywania leasingowanych środków trwałych w bilansie. Takiej możliwości nie daje polskie prawo bilansowe. Według MSSF 16, nie rozpatruje się przeniesienia korzyści i ryzyka. Każdy leasing z zasady ma być traktowany w rachunkowości, jako finansowy. Jednak przyszłość pokaże, czy nie wystąpi problem z traktowaniem umów, jako nie regulowanych tym standardem. Na dzień dzisiejszy nie da się tego ocenić, będzie to możliwe do zanalizowania w przeszłości.

Dokonana analiza pozwala wysnuć wniosek, iż w obecnym stanie prawnym, postulat wykazywania leasingowanych środków trwałych w sprawozdaniu finansowym korzystającego, najlepiej reguluje polska ustawa o rachunkowości.

2. Charakterystyka grupy kapitałowej Enter Air

Grupa kapitałowa Enter Air SA składa się ze spółki dominującej Enter Air SA, spółki zależnej od niej Enter Air sp. z o.o. i spółek zależnych od Enter Air sp. z o.o. Przychody spółki generowane są głównie z tytułu realizacji przelotów czarterowych, a także dodatkowych usług. Liczba samolotów we flocie wynosiła w 2014 roku 14, natomiast w 2015 roku 17 (Sprawozdanie zarządu..., s. 2–3). Głównymi klientami grupy są biura podróży. Współpracuje ona tylko z niektórymi biurami, o stabilnej sytuacji finansowej (Sprawozdanie zarządu..., s. 4).

Grupa korzysta z leasingowanych środków trwałych (przede wszystkim z samolotów). Za kryterium podziału leasingu na finansowy i operacyjny jednostka przyjmuje to, czy warunki umowy zasadniczo przenoszą całe potencjalne korzyści i ryzyko na użytkującego, czy nie. Jeśli warunki umowy zasadniczo przenoszą całe potencjalne korzyści i ryzyko na użytkującego, to leasing traktowany jest jako finansowy, w przeciwnym wypadku jako operacyjny (Sprawozdanie finansowe, 2015). Niestety, ani w sprawozdaniu finansowym grupy kapitałowej, ani w sprawozdaniu Zarządu z jej działalności, nie podano determinantów, dzięki którym jednostka identyfikuje, czy w przypadku danej umowy zasadniczo całe korzyści i ryzyko przeniesiono na korzystającego, czy też nie. Nie ma więc możliwości przeanalizować tych warunków i wyrazić swojej opinii w tym temacie. Sprawozdanie zostało poddane badaniu przez biegłego rewidenta, więc należy przyjąć, iż klasyfikacji dokonano prawidłowo.

Według skonsolidowanego sprawozdania finansowego grupy na 31 grudnia 2015 roku, okres ekonomicznego użytkowania środków transportu (w tym samolotów) określono na 5 lat. Rozliczenie środków trwałych przedstawiono w tabeli 1.

Ponadto podano, iż w wartości netto środków trwałych ujęta jest wartość netto aktywów użytkowanych na podstawie leasingu finansowego w kwocie 25 097 tys. zł. Napisano również, że właścicielem trzech samolotów B737-400 i 1 B737-800 jest leasingodawca, a grupa kapitałowa używa je w ramach umowy leasingu finansowego (Sprawozdanie finansowe, 2015, s. 31). Grupa posiadała także zobowiązania z tytułu umów leasingu operacyjnego, niepodlegające wypowiedzeniu, których wartość bieżącą przedstawiono w tabeli 2.

Tabela 1

Rzeczowy majątek trwały w latach 2013–2015 (w tys. zł)

	Grunty, budynki i budowle	Środki transportu i urządzenia	Środki trwałe w budowie	Wypożyczenie i inne aktywa trwałe	Razem
Stan na 31 grudnia 2013					
Koszt (brutto)	61	83 477	–	226	83 764
Umorzenie i łączne dotychczasowe odpisy z tytułu utraty wartości	(10)	(9 381)	–	(132)	(9 522)
Wartość księgowa netto koniec okresu	52	74 097	–	94	74 242
Okres od 1 stycznia 2014 do 31 grudnia 2014					
Wartość księgowa netto na początek okresu	52	74 097	–	94	74 242
Zwiększenia	–	27 894	163	21	28 078
Zmniejszenia	–	–	(157)	–	(157)
Amortyzacja	(6)	(10 277)	–	(54)	(10 337)
Wartość księgowa netto na koniec okresu	46	91 714	7	61	91 827
Stan na 31 grudnia 2014					
Koszt (brutto)	61	111 371	7	247	111 686
Umorzenie i łączne dotychczasowe odpisy z tytułu utraty wartości	(15)	(19 657)	–	(186)	(19 859)
Wartość księgowa netto koniec okresu	46	91 714	7	61	91 827
Okres od 1 stycznia 2015 do 31 grudnia 2015					
Wartość księgowa netto na początek okresu	46	91 714	7	61	91 827
Zwiększenia	6 925	97 321	104 368	–	208 614
Zmniejszenia	–	(18)	(104 352)	–	(104 370)
Amortyzacja	(231)	(19 796)	–	(24)	(20 051)
Wartość księgowa netto na koniec okresu	6 740	169 221	23	36	176 020
Stan na 31 grudnia 2015					
Koszt (brutto)	6 986	208 652	23	247	215 907
Umorzenie i łączne dotychczasowe odpisy z tytułu utraty wartości	(247)	(39 431)	–	(210)	(39 888)
Wartość księgowa netto koniec okresu	6 739	169 221	23	36	176 019

Źródło: Sprawozdanie finansowe... na 31.12.2015, s. 31.

Tabela 2

Zobowiązania z tytułu leasingu operacyjnego na koniec 2014 i 2015 r. w tys. zł

	31.12.2014	31.12.2015
W okresie do 1 roku	90 050	95 350
W okresie od 2 do 5 lat	241 527	256 226
W okresie powyżej 5 lat	22 637	9 234
Razem	354 214	360 810

Źródło: Sprawozdanie finansowe... na 31.12.2015, s. 31.

Przedmiotem tych umów było pięć samolotów B 737-400 i 8 samolotów B 737-800 (Sprawozdanie finansowe, 2015, s. 43).

Na koniec III kwartału 2016 roku stan majątku trwałego grupy przedstawiono w tabeli 3.

Tabela 3

Rzeczowy majątek trwały na koniec III kwartału 2016 r. w tys. zł

Okres od 1 stycznia 2015 do 31 grudnia 2015	Grunty, budynki i budowle	Środki transportu i urządzenia	Środki trwale w budowie	Wypożyczenie i inne aktywa trwale	Razem
1	2	3	4	5	6
Wartość księgową netto na początek okresu	46	91 714	7	61	91 827
Zwiększenia	6 925	97 321	104 368	–	208 614
Zmniejszenia	–	(18)	(104 352)	–	(104 370)
Amortyzacja	(231)	(19 796)	–	(24)	(20 051)
Wartość księgową netto na koniec okresu	6 740	169 221	23	36	176 020
Stan na 31 grudnia 2015					
Koszt (brutto)	6 986	208 652	23	247	215 907
Umorzenie i łączne dotychczasowe odpisy z tytułu utraty wartości	(247)	(39 431)	–	(210)	(39 888)
Wartość księgową netto koniec okresu	6 739	169 221	23	36	176 019
Okres od 1 stycznia 2016 do 30 września 2016					
Wartość księgową netto na początek okresu	6 739	169 221	23	36	176 019
Zwiększenia	2 259	116 509	109 112	243	228 122
Zmniejszenia	–	–	(109 135)	–	(109 135)

1	2	3	4	5	6
Amortyzacja	(249)	(26 029)	–	(171)	(26 448)
Wartość księgowa netto na koniec okresu	8 749	259 701	–	109	268 559
Stan na 30 września 2016					
Koszt (brutto)	9 244	325 161	–	490	334 895
Umorzenie i łączne dotychczasowe odpisy z tytułu utraty wartości	(495)	(65 460)	–	(381)	(66 336)
Wartość księgowa netto koniec okresu	8 749	259 701	–	109	268 559

Źródło: Sprawozdanie finansowe... za III kwartał 2016 r., s. 17.

Podano ponadto informację, iż istotne zwiększenie rzeczowych składników majątku trwałego mające miejsce w 2016 dotyczyło nabycia samolotu Boeing 737-800 w leasingu zwrotnym, wartość początkowa 106 412 tys. zł (Sprawozdanie finansowe... za III kwartał 2016 r., s. 17). Właścicielem 5 samolotów (3 Boeing 737-400 i 2 Boeing 737-800) jest leasingodawca, a grupa Enter AIR jest ich użytkownikiem w ramach umowy leasingu finansowego. Po zakończeniu umowy samoloty przechodzą na własność Enter Air Sp. z o.o. (Sprawozdanie finansowe... za III kwartał 2016 r., s. 17). Również na koniec III kwartału 2016 roku występują zobowiązania z tytułu leasingu operacyjnego, które zaprezentowano w tabeli 4.

Tabela 4

Zobowiązania z tytułu leasingu operacyjnego na koniec 2015 i III kwartału 2016 r. w tys. zł

	31.12.2015	30.09.2016
W okresie do 1 roku	95 350	98 314
W okresie od 2 do 5 lat	256 226	246 749
W okresie powyżej 5 lat	9 234	11 248
Razem	360 810	356 311

Źródło: Sprawozdanie finansowe... na 30.09.2016 r., s. 25.

Przedmiotem umów leasingowych, o których mowa w tabeli 4, jest pięć samolotów Boeing typu 737-400 oraz 9 samolotów Boeing 737-800. Umowy zawierają standardowe dla tego typu umów postanowienia i nakładają na korzystającego m.in. obowiązek terminowej zapłaty rat leasingowych oraz wniesienia depozytu gwarancyjnego. Umowy są zawarte na czas określony, istnieje możliwość ich przedłużenia w drodze negocjacji nowych warunków umów. Umowy nie przewidują opcji wykupu przedmiotu leasingu po ich zakończeniu (Sprawozdanie finansowe... za III kwartał 2016 r., s. 25).

3. Analiza podziału leasingu na operacyjny i finansowy dokonanego w Enter Air w porównaniu do symulacji podziału, który byłby dokonany wg polskiej ustawy o rachunkowości i zgodnie z MSSF 16

W swoich sprawozdaniach grupa kapitałowa podaje wartość początkową środków transportu w kwocie odpowiednio 83 477 tys. zł na 31.12.2013 roku, 111 371 tys. zł na 31.12.2014 roku, 208 652 tys. zł na koniec 2015 roku i 325 161 tys. zł na dzień 30.09.2016 roku. Kwoty te uprawdopodobniają tezę o tym, iż grupa część swojego taboru lotniczego ujmuje w księgach rachunkowych jako własne środki trwałe, czyli samoloty są jej własnością lub też użytkuje je na podstawie umów leasingu finansowego.

Natomiast jednostka wykazuje również użytkowanie samolotów w leasingu operacyjnym. Przedmiotem tych umów jest łącznie 13 samolotów na koniec 2015 roku i 14 samolotów na koniec III kwartału 2016 roku. Wynika z tego, iż większość taboru grupy nie znajduje swego odzwierciedlenia w księgach i sprawozdaniach finansowych. Umowy nie zawierają opcji przeniesienia własności, a o klasyfikacji leasingu decydował brak przeniesienia korzyści i ryzyka na korzystającego.

Warto natomiast przeanalizować, jak należałoby klasyfikować leasing, który został według MSR17 uznany za operacyjny, gdyby jednostka sporządzała sprawozdanie zgodnie z polską ustawą o rachunkowości. Polska ustawa – jak już podano – nie odwołuje się do przenoszenia korzyści i ryzyka. Wymienia natomiast siedem konkretnych warunków, z których spełnienie co najmniej jednego nakazuje kwalifikować leasing jako finansowy. W kontekście grupy kapitałowej ENTER AIR godne uwagi są w szczególności dwa warunki, mianowicie:

- czy okres umowy odpowiada przynajmniej 3/4 okresu użyteczności środka trwałego,
- czy suma opłat, pomniejszonych o dyskonto, ustalona w dniu zawarcia umowy w okresie jej obowiązywania przekracza 90% wartości rynkowej przedmiotu umowy.

Okres użyteczności ekonomicznej środków transportu w tym samolotów jednostka przyjęła 5 lat. W takiej sytuacji 3/4 okresu użyteczności środka trwałego wynosi 3 lata i 9 miesięcy. Należy więc powiedzieć, iż w takim układzie, zgodnie z polską ustawą o rachunkowości, jeśli długość umowy leasingowej wynosi od dnia zawarcia co najmniej 3 lata i 9 miesięcy, leasing musi być bezwzględnie potraktowany jako leasing finansowy. Trudniejsza jest analiza cen, ponieważ nie jest łatwo oszacować wartości początkowej starszych samolotów Enter Air. Jednak na podstawie udostępnionych danych można podjąć pewne próby szacunku.

Ilość samolotów w leasingu finansowym na koniec 2015 roku wyniosła 4, wartość netto tych samolotów to 169 221 tys. zł. Przeciętnie na 1 samolot daje to 43 305 tys. zł. Samolotów w leasingu operacyjnym było 13, kwota pozostałego zobowiązania to 360 810 tys. zł. Średnio na samolot wychodzi 27 755 tys. zł. Kwota ta nie stanowi 90% z 43 305 tys. zł, ale ze względu na dużą niedokładność szacunku (nie ma informacji, jak się miały sumy opłat leasingowych na dzień zawarcia umów), nie można jednoznacznie powiedzieć, iż nie stanowiły 90% wartości samolotów, tym bardziej, iż nie jest wiadome, czy samoloty w leasingu finansowym i operacyjnym były porównywalnej wartości.

Drugim elementem analizy jest okres użytkowania. Z tabeli 4 wynika, iż główna część zobowiązań zawierała się w okresie od 2 do 5 lat, a częściowo nawet powyżej 5 lat. Można więc przyjąć przypuszczenie graniczące z całkowitą pewnością, iż umowy były zawierane na okres nie krótszy niż 5 lat, spełniały więc warunek zawarcia na okres odpowiadający co najmniej 3/4 okresu ich ekonomicznej użyteczności. Musiałyby być traktowane zatem jako użytkowane w leasingu finansowym, bez względu na zapisy w umowie.

W przypadku MSSF 16 umowy zawierane są na okres powyżej 1 roku, samoloty na pewno nie są środkami niskiej wartości, więc raczej należałoby te umowy potraktować jako leasing finansowy. Jednak istnieje wątpliwość, czy umowy te byłyby objęte tym standardem. Ocena tego będzie możliwa dopiero po kilkuletnim okresie obowiązywania tego standardu.

Uwagi końcowe

Przeprowadzone badanie wykazało, iż prezentacja sprawozdań finansowych zgodnie z MSR17 nie zapewnia wykazania w sprawozdaniu finansowym dużej części samolotów użytkowanych przez jednostkę w formie leasingu.

Postulat ten zapewniałaby polska ustawa o rachunkowości, która nie odwołuje się do niejednoznacznego kryterium przeniesienia korzyści i ryzyka, a wymienia siedem konkretnych warunków, z których spełnienie choćby jednego powoduje konieczność potraktowania leasingu jako finansowego. Prawdopodobnie również postulat ten będzie spełniony, gdy wejdzie w życie MSSF 16, jednak z oceną należy się wstrzymać do upływu kilku lat obowiązywania tego standardu.

Na podstawie przeprowadzonego studium przypadku można przyjąć, iż regulacje w dziedzinie rachunkowości mają istotny wpływ na to, czy leasingowane środki trwale będą wykazane w sprawozdaniu finansowym. Należy też przyjąć, iż wszelkie wieloznaczności w treści standardu mogą spowodować brak ujęcia leasingowanego majątku trwałego w sprawozdaniu finansowym.

Literatura

- Hołda, A. (2013). *MSR/MSSF w polskiej praktyce gospodarczej*. Warszawa: C.H. Beck.
- Hońko, S. (2016). Ocena wpływu zasad ujmowania umów leasingowych według MSSF 16 „Leasing” na sprawozdania finansowe wybranych spółek notowanych na GPW. *Finanse, Rynki Finansowe, Ubezpieczenia*, 2/1 (80), 41–51.
- Frymus, M. (2014). Jednostki zobowiązane i uprawnione do stosowania Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej w Polsce. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego*, 827. *Finanse, Rynki Finansowe, Ubezpieczenia*, 69, 25–35.
- Kabalski, P. (2015). Środki trwale. W: *Międzynarodowe Standardy Sprawozdawczości Finansowej a ustawa o rachunkowości* (s. 22–37). Warszawa: Rachunkowość sp. z o.o.
- Turzyński, M. (2016). Nowy MSSF Leasing i jego potencjalny wpływ na polskie prawo bilansowe. *Rachunkowość*, 7, 3–17.

Międzynarodowy Standard Rachunkowości nr 17. Pobrano z: <http://ibcauditoria.com/wp-content/uploads/2016/08/msr-17.pdf> (4.02.2017).

Sprawozdanie finansowe (2015) grupy kapitałowej Enter Air SA za okres od 1.01.2015r. do 31.12.2015 r. Pobrano z: www.gpw.pl (4.02.2017).

Sprawozdanie finansowe grupy kapitałowej Enter Air za III kwartał 2016 r. Pobrano z: www.gpw.pl (4.02.2017).

Sprawozdanie finansowe grupy kapitałowej Enter Air na 30.09.2016 r. Pobrano z: www.gpw.pl (4.02.2017).

Sprawozdanie zarządu z działalności grupy kapitałowej Enter Air SA za okres od 1.01.2015r. do 31.12.2015 r. Pobrano z: www.gpw.pl (4.02.2017).

Ustawa z dnia 29 września 1994 roku o rachunkowości. Dz.U. 2013, poz. 330 z późn. zm.

THE RECOGNITION OF LEASED AIRCRAFT IN THE FINANCIAL STATEMENT – CASE STUDY OF ENTER AIR SA

Abstract: *Purpose* – Presentation accounting standard's influence into recognition in the financial statement leased aircraft – essential for airline activity.

Design/methodology/approach – Analysis of financial statements of Enter Air SA capital group. Comparison of financial statements with IFRS as well as with Polish Accounting Standards. Simulation of accounting treatment of leasing contracts concerning aircraft on the basis of Polish Accounting Act.

Findings – Accounting Act provides full disclosure of leased fixed assets. IAS 17 does not provide full disclosure. The evaluation of IFRS 16 shall be abstained.

Originality/value – Identification of the extent to which International Accounting and Financial Reporting Standards provide the principle of leased aircraft recognition in the financial statement of the airline. Again to what extent it is provided by Polish Accounting Act and local accounting standards.

Keywords: financial statement, leasing, fixed assets, accounting standards

Cytowanie

Lisek, S. (2017). Ujęcie w sprawozdaniu finansowym leasingowanych samolotów – studium przypadku Enter Air SA. *Finanse, Rynki Finansowe, Ubezpieczenia*, 4 (88/1), 303–312. DOI: 10.18276/frfu.2017.88/1-29.