

5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe

Stosowane zasady rachunkowości

W ramach pozycji rzeczowych aktywów trwałych Grupa prezentuje tabor kolejowy, nieruchomości (grunty, budynki budowle) oraz pozostałe składniki rzeczowych aktywów trwałych. Rzeczowe aktywa trwałe wyceniane są według ceny nabycia lub kosztu wytworzenia pomniejszonych o umorzenie oraz odpisy aktualizujące z tytułu trwałej utraty wartości. Wartość początkowa pozycji rzeczowych aktywów trwałych obejmuje ich cenę nabycia lub koszty wytworzenia, wraz z cłami importowymi, niepodlegającymi odliczeniu podatkami zawartymi w cenie oraz jest pomniejszona o upusty, rabaty i powiększona o nakłady bezpośrednio związane z przygotowaniem składnika aktywów do użytkowania zgodnie z jego planowanym przeznaczeniem i jeśli dotyczy, koszty finansowania zewnętrznego oraz pomniejszone o dotacje. Dotacje rządowe są ujmowane jako pomniejszenie wartości aktywów w momencie, gdy istnieje uzasadniona pewność, że dotacja zostanie uzyskana oraz spełnione zostaną wszystkie związane z nią warunki.

Aktywa użytkowane na podstawie umowy leasingu finansowego (w przypadku którego następuje przeniesienie na Grupę zasadniczo wszystkich ryzyk i korzyści) traktuje się jak aktywa Grupy i wycenia w ich wartości godziwej w momencie ich nabycia, nie wyższej jednak niż wartość bieżąca minimalnych opłat leasingowych.

Środki trwałe w okresie budowy prezentowane są w sprawozdaniu z sytuacji finansowej po koszcie wytworzenia pomniejszonym o ujęte odpisy z tytułu utraty wartości.

Składnik rzeczowych aktywów trwałych usuwa się ze sprawozdania z sytuacji finansowej na moment zbycia lub gdy oczekuje się, iż nie uzyska się korzyści ekonomicznych z jego użytkowania. W momencie podjęcia decyzji o likwidacji składnika rzeczowych aktywów trwałych jego wartość księgowa ujmowana jest w wyniku okresu, w którym decyzja ta została podjęta, za wyjątkiem składników taboru kolejowego, w przypadku których, w momencie podjęcia decyzji o ich likwidacji, ich wartość rezydualna ujmowana jest w pozycji zapasów.

W ramach składników taboru kolejowego Grupa identyfikuje i wyodrębnia wszystkie istotne elementy wchodzące w skład danego składnika aktywów, które charakteryzują się różnym okresem ekonomicznej użyteczności, czyli tzw. komponenty. Jako istotne komponenty wagonów towarowych i lokomotyw Grupa wyodrębnia część główną składnika taboru oraz część naprawy / przeglądu okresowego. Dodatkowo, dla składników taboru kolejowego wyodrębniana jest wartość rezydualna (złomowa).

Naprawy i przeglądy

Tabor kolejowy poddawany jest czynnościom utrzymaniowym na pięciu poziomach, których zakres ramowy określony jest w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 roku w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2016 poz. 226 z późniejszymi zmianami). Szczegółowe wymagania dla tych czynności zawarte są w Dokumentacjach Systemu Utrzymania (DSU) obowiązujących dla każdego z eksploatowanych pojazdów kolejowych. Tabor kolejowy poddawany jest planowym czynnościom utrzymaniowym zgodnie z określonymi w DSU cyklami naprawczymi uwarunkowanymi dopuszczalnym czasem i / lub przebiegiem eksploatacji pojazdu.

Po zakończeniu naprawy lub modernizacji na poziomie 4 i 5 wystawiane jest świadectwo sprawności technicznej. Świadectwo sprawności technicznej potwierdza możliwość eksploatacji danego składnika taboru do kolejnej naprawy na poziomie P4 lub P5. Warunkiem tej eksploatacji w całym okresie ważności świadectwa jest również wykonanie w połowie cyklu przeglądu P3. W przypadku niewykonania napraw/przeглядów na poziomach P3, P4 i P5, składnik taboru traci zdolność eksploatacyjną i nie może być używany w przewozach kolejowych. Grupa naprawy i przeglądy okresowe na poziomie P3, P4 i P5 uznaje za warunek ciągłego wykorzystywania pozycji składników taboru kolejowego i w momencie przeprowadzania takiej naprawy, jeśli kryteria ujmowania są spełnione, koszty naprawy zostają ujęte w wartości bilansowej składnika taboru i podlegają amortyzacji w okresie międzynaprawczym.

Inne koszty bieżącego utrzymania i konserwacji rzeczowych aktywów trwałych oraz koszty bieżących remontów (niebędące kosztem napraw i przeglądów okresowych P3, P4 lub P5) są na zasadach ogólnych traktowane jako koszt okresu w którym nastąpiły.

Wartość rezydualna taboru kolejowego

Wycena wartości rezydualnej taboru oparta jest na cenach złomu określonych klas z uwzględnieniem kosztów doprowadzenia do zbycia. Wartość rezydualna taboru nie podlega amortyzacji natomiast podlega okresowej weryfikacji na koniec każdego roku obrotowego. Grupa dokonuje zmiany wartości rezydualnej w przypadku, gdy zmiana ta w istotny sposób wpływa na sprawozdanie finansowe Grupy.

Amortyzacja rzeczowych aktywów trwałych

Grupa stosuje liniową metodę amortyzacji. Wartość rzeczowych aktywów trwałych podlegającą amortyzacji rozkłada się w sposób systematyczny na przestrzeni okresu użytkowania. Podlegającą amortyzacji wartość początkową danego składnika aktywów ustala się po odjęciu wartości rezydualnej danego składnika aktywów.

Aktywa utrzymywane na podstawie umowy leasingu finansowego amortyzuje się przez okres ich przewidywanego użytkowania ekonomicznego na takich samych zasadach jak aktywa własne. W sytuacji, gdy nie ma wystarczającej pewności, że własność zostanie przeniesiona na koniec okresu leasingu, aktywa są amortyzowane przez krótszy z dwóch okresów: przez okres leasingu lub ich ekonomicznej użyteczności.

Grunty własne oraz prawa wieczystego użytkowania gruntów nie podlegają amortyzacji. Szacowane okresy użytkowania oraz wartości rezydualne są weryfikowane na koniec każdego okresu sprawozdawczego (z prospektywnym zastosowaniem wszelkich zmian w szacunkach).

Na potrzeby kalkulacji amortyzacji Grupa stosuje następujące okresy ekonomicznego użytkowania dla poszczególnych grup aktywów trwałych:

	Okres ekonomicznej użyteczności
Nieruchomości, w tym:	
Grunty i prawo wieczystego użytkowania gruntów	nie podlegają amortyzacji
Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	od 5 do 75 lat
Urządzenia techniczne i maszyny	od 2 do 40 lat
Tabor kolejowy, w tym:	
Wagony towarowe:	
- część główna wagonu	od 36 do 48 lat
- naprawy okresowe wagonów	od 4 do 6 lat
- przeglądy okresowe wagonów	od 2 do 3 lat
Lokomotywy elektryczne:	
- część główna lokomotywy	od 24 do 45 lat
- naprawy okresowe lokomotyw	od 4 do 8 lat
- przeglądy okresowe lokomotyw	od 2 do 4 lat
Pozostałe środki transportu	od 2 do 25 lat
Inne środki trwałe	od 2 do 25 lat

Utrata wartości rzeczowych aktywów trwałych

Na każdy dzień bilansowy Grupa dokonuje przeglądu wartości bilansowych posiadanych aktywów trwałych w celu stwierdzenia, czy nie występują przesłanki wskazujące na utratę ich wartości. Jeżeli stwierdzono istnienie przesłanek, szacowana jest wartość odzyskiwalna ośrodka wypracowującego środki pieniężne lub pojedynczego składnika aktywów, w celu ustalenia potencjalnego odpisu z tego tytułu.

Wartość odzyskiwalna ustalana jest jako wyższa spośród dwóch wartości: wartość godziwa pomniejszona o koszty sprzedaży lub wartość użytkowa. Wartość użytkowa odpowiada wartości bieżącej szacunku przyszłych przepływów pieniężnych zdyskontowanych przy użyciu odpowiedniej stopy dyskonta przed opodatkowaniem. Jeżeli wartość odzyskiwalna jest niższa od wartości bilansowej ośrodka wypracowującego środki pieniężne lub pojedynczego składnika aktywów, wartość bilansowa pomniejszana jest do wartości odzyskiwalnej. Stratę z tytułu utraty wartości ujmuje się w pozycji amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości.

Jeśli strata z tytułu utraty wartości ulega odwróceniu, wartość aktywów zwiększana jest do nowej oszacowanej wartości odzyskiwalnej, nieprzekraczającej jednak ich wartości bilansowej, jaka byłaby ustalona, gdyby w poprzednich latach nie ujęto straty z tytułu utraty wartości. Odwrócenie straty z tytułu utraty wartości ujmuje się w pozycji amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości.



ISTOTNE WARTOŚCI OPARTE NA PROFESJONALNYM OSĄDZIE I SZACUNKACH

Okresy ekonomicznej użyteczności środków trwałych

Grupa określa szacowane okresy użytkowania, a poprzez to stawki amortyzacji dla poszczególnych składników rzeczowych aktywów trwałych. Szacunek ten opiera się na oczekiwanym okresie ekonomicznej użyteczności tych aktywów. W przypadku zaistnienia okoliczności powodujących zmianę zakładanego okresu użytkowania następuje zmiana stawek amortyzacji, co z kolei wpływa na wysokość odpisów amortyzacyjnych oraz wartość księgową pozycji rzeczowych aktywów trwałych w przyszłych okresach. Przeprowadzona na dzień 31 grudnia 2018 roku weryfikacja okresów ekonomicznej użyteczności składników rzeczowych aktywów trwałych nie wykazała konieczności istotnych zmian dotychczas stosowanych stawek amortyzacyjnych.

Wartość rezydualna taboru

Na dzień 31 grudnia 2018 roku Grupa przeprowadziła weryfikację wartości rezydualnej taboru kolejowego. W wyniku weryfikacji Grupa zdecydowała o aktualizacji wartości rezydualnej taboru kolejowego bez ważnych świadectw sprawności technicznej, przy czym zmiana ta nie miała istotnego wpływu na wysokość odpisu aktualizującego z tytułu trwałej utraty wartości taboru kolejowego. W przypadku pozostałych składników taboru kolejowego Grupa nie dokonała aktualizacji wartości rezydualnej z uwagi na fakt, że zmiana ta nie miała istotnego wpływu na sprawozdanie finansowe Grupy w okresie bieżącym, jak i w kolejnych okresach.

Utrata wartości aktywów trwałych

W drugim kwartale 2018 roku Grupa w ramach procesów optymalizacyjnych prowadzonych w grupie AWT zidentyfikowała zbędne składniki taboru kolejowego. Po przeprowadzeniu analizy oraz uwzględniając efekty procesów optymalizacyjnych dokonano odpisu z tytułu trwałej utraty wartości składników zbędnego taboru kolejowego w wysokości 18 milionów złotych. Na dzień 31 grudnia 2018 roku Grupa przeprowadziła testy na trwałą utratę wartości w odniesieniu do dwóch ośrodków wypracowujących środki pieniężne zdefiniowanych na poziomie aktywów Jednostki dominującej oraz Grupy AWT. Głównymi przesłankami wskazującymi na potencjalną utratę wartości wybranych aktywów Grupy były:

- utrzymująca się niższa wartość rynkowa aktywów netto Grupy od ich wartości bilansowej;
- istotna niepewność co do realizacji zatwierdzonego planu restrukturyzacji głównego kontrahenta Grupy AWT oraz obserwowane zmiany na czeskim rynku kolejowym.

Testy na trwałą utratę wartości zostały przeprowadzone w odniesieniu do ośrodków wypracowujących środki pieniężne poprzez ustalenie ich wartości odzyskiwalnej na poziomie wartości użytkowej.

PKP CARGO S.A.

Wartość odzyskiwalna analizowanych aktywów została ustalona w oparciu o oszacowanie ich wartości użytkowej metodą zdyskontowanych przepływów pieniężnych netto na podstawie szczegółowych projekcji finansowych przygotowanych na lata 2019–2028. Zdaniem Zarządu Jednostki dominującej przyjęcie projekcji finansowych dłuższych niż pięcioletnie jest zasadne ze względu na fakt, iż rzeczowe aktywa trwałe wykorzystywane przez Jednostkę dominującą mają istotnie dłuższy okres ekonomicznej użyteczności. Poniżej przedstawiono kluczowe założenia wpływające na oszacowanie wartości użytkowej testowanego ośrodka wypracowującego środki pieniężne:

- a) w całym okresie szczegółowej projekcji średnioroczny wzrost (CAGR) przychodów operacyjnych będzie kształtował się na poziomie 2,8% w ujęciu realnym;
- b) wydatki na [CAPEX] osiągną średniorocznie w całym okresie szczegółowej projekcji 13,2% rocznych przychodów z działalności operacyjnej w ujęciu realnym;
- c) średni ważony koszt kapitału po opodatkowaniu (WACC) w okresie szczegółowej projekcji będzie kształtował się na poziomie 6,03% w ujęciu realnym;
- d) po okresie szczegółowej projekcji założono wzrost przyszłych przepływów pieniężnych na poziomie 0,0% w ujęciu realnym.

W wyniku przeprowadzonego testu ustalona wartość odzyskiwalna przewyższyła wartość bilansową testowanych aktywów na dzień 31 grudnia 2018 roku, wobec czego Jednostka dominująca nie rozpoznała odpisu z tytułu trwałej utraty wartości aktywów.

Zarząd Jednostki dominującej nie zidentyfikował kluczowych założeń, których zmiana o racjonalnie oczekiwane wartości doprowadziłaby do wystąpienia utraty wartości.

GRUPA AWT

Wartość odzyskiwalna analizowanych aktywów została ustalona w oparciu o oszacowanie ich wartości użytkowej metodą zdyskontowanych przepływów pieniężnych netto na podstawie szczegółowych projekcji finansowych przygotowanych na lata 2019–2028. Zdaniem Grupy przyjęcie projekcji finansowych dłuższych niż pięcioletnie jest zasadne ze względu na fakt, iż rzeczowe aktywa trwałe wykorzystywane przez Grupę AWT mają istotnie dłuższy okres ekonomicznej użyteczności oraz w lepszy sposób można odzwierciedlić wpływ na wyniki Grupy oczekiwanych zmian na czeskim rynku węgla i kolejowym. Poniżej przedstawiono kluczowe założenia wpływające na oszacowanie wartości użytkowej testowanego ośrodka wypracowującego środki pieniężne:

- a) za ośrodek wypracowujący środki pieniężne uznano całość aktywów należących do Grupy AWT, które głównie są wykorzystywane do obsługi klientów na czeskim rynku kolejowym;
- b) pierwsze trzy lata prognozy oparto na zatwierdzonych planach finansowych, w okresie 2022 –2028 przyjęto średnioroczny wzrost (CAGR) 3,8 % w ujęciu nominalnym (zakładana inflacja na poziomie 2%);
- c) średni ważony koszt kapitału po opodatkowaniu (WACC) w okresie szczegółowej projekcji będzie kształtował się na poziomie 7,30% w ujęciu nominalnym (5,20% w ujęciu realnym). Przy wyliczeniu WACC uwzględniono premię za specyficzne ryzyko między innymi związane z restrukturyzacją głównego klienta;
- d) wzrost wynagrodzeń w okresie rezydualnym na poziomie wyższym w stosunku do inflacji o 0,15% w przypadku pozostałych parametrów założono wzrost na poziomie inflacji. Na dzień 31 grudnia 2018 roku w wyniku przeprowadzonego testu Grupa rozpoznała odpis z tytułu trwałej utraty wartości w wysokości 51,2 miliona złotych.

Poniżej przedstawiono szacowaną zmianę wysokości odpisu z tytułu trwałej utraty wartości aktywów na dzień 31 grudnia 2018 roku przy zmianie wyłącznie poniższych kluczowych parametrów z zachowaniem stałego poziomu pozostałych założeń:



ISTOTNE WARTOŚCI OPARTE NA PROFESJONALNYM OSĄDZIE I SZACUNKACH

	Grupa AWT	
	-0,3 p.p.	+ 0,3 p.p.
WACC	(41,9)	38,1
Wzrost po okresie prognozy szczegółowej	23,6	(25,9)

Zmiana stanu taboru kolejowego i pozostałych rzeczowych aktywów trwałych

2018	Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe						Razem
	Tabor kolejowy	Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Środki trwałe w budowie	
Wartość brutto							
1/01/2018	6 024,6	914,6	405,9	100,5	39,5	41,2	1 501,7
Zwiększenia / (zmniejszenia):							
Nabycie	-	-	-	-	-	885,8	885,8
Leasing finansowy	-	-	0,8	-	-	-	0,8
Rozliczenie środków trwałych w budowie	786,7	27,5	26,9	3,0	2,2	(846,3)	(786,7)
Dotacja do aktywów trwałych	-	-	-	-	-	(9,2)	(9,2)
Sprzedaż / (zmniejszenia):							
Sprzedaż	(27,5)	(0,9)	(1,1)	(6,1)	-	-	(8,1)
Likwidacja	(332,1)	(0,8)	(1,9)	(0,2)	(0,1)	(0,1)	(3,1)
Różnice kursowe	19,5	3,3	0,9	1,0	0,1	0,5	5,8
Pozostałe	-	-	0,6	-	(0,6)	-	-
31/12/2018	6 471,2	943,7	432,1	98,2	41,1	71,9	1 587,0

Skumulowane umorzenie

2018	Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe						Razem
	Tabor kolejowy	Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Środki trwałe w budowie	
1/01/2018	2 129,5	195,7	270,7	60,4	31,6	-	558,4
Zwiększenia / (zmniejszenia):							
Koszty amortyzacji	461,7	38,8	32,1	6,4	3,0	-	80,3
Sprzedaż	(5,7)	(0,3)	(1,0)	(6,0)	-	-	(7,3)
Likwidacja	(326,0)	(0,6)	(1,6)	(0,2)	(0,1)	-	(2,5)
Różnice kursowe	3,9	0,5	0,3	0,2	-	-	1,0
Pozostałe	-	-	0,6	-	(0,6)	-	-
31/12/2018	2 263,4	234,1	301,1	60,8	33,9	-	629,9
Skumulowana utrata wartości							
1/01/2018	144,7	2,7	0,3	-	-	2,7	5,7
Zwiększenia / (zmniejszenia):							
Ujęcie odpisu	69,0	0,1	1,4	-	-	0,1	1,6
Sprzedaż	(3,4)	-	-	-	-	-	-
Likwidacja	(0,6)	-	-	-	-	(0,1)	(0,1)
Różnice kursowe	1,1	-	-	-	-	-	-
31/12/2018	210,8	2,8	1,7	-	-	2,7	7,2
Wartość netto							
1/01/2018	3 750,4	716,2	134,9	40,1	7,9	38,5	937,6
w tym leasing finansowy	246,1	-	10,8	7,0	-	-	17,8
31/12/2018	3 997,0	706,8	129,3	37,4	7,2	69,2	949,9
w tym leasing finansowy	165,4	-	4,4	3,9	-	-	8,3
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe							
2017	Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe						Razem
	Tabor kolejowy	Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Środki trwałe w budowie	
Wartość brutto							
1/01/2017	5 824,8	905,1	381,6	100,7	39,9	44,3	1 471,6
Zwiększenia / (zmniejszenia):							
Nabywanie	-	-	-	-	-	552,4	552,4
Leasing finansowy	0,5	-	2,4	1,0	-	-	3,4
Rozliczenie środków trwałych w budowie	500,7	20,6	27,0	3,1	1,9	(553,3)	(500,7)
Dotacja do	-	-	-	-	-	(2,2)	(2,2)

2017	Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe						Razem
	Tabor kolejowy	Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Środki trwałe w budowie	
aktywów trwałych							
Sprzedaż	(0,7)	(1,6)	(1,2)	(3,8)	(0,2)	-	(6,8)
Likwidacja	(293,0)	(5,4)	(2,8)	(0,4)	(0,3)	(0,1)	(9,0)
Różnice kursowe	(3,5)	(1,0)	(0,2)	-	-	-	(1,2)
Pozostałe	(4,2)	(3,1)	(0,9)	(0,1)	(1,8)	0,1	(5,8)
31/12/2017	6 024,6	914,6	405,9	100,5	39,5	41,2	1 501,7
Skumulowane umorzenie							
1/01/2017	1 895,8	168,0	241,4	57,8	31,2	-	498,4
Zwiększenia / (zmniejszenia):							
Koszty amortyzacji	479,5	34,8	32,8	6,9	2,7	-	77,2
Sprzedaż	(0,2)	(0,2)	(0,9)	(3,7)	(0,2)	-	(5,0)
Likwidacja	(241,4)	(3,5)	(2,6)	(0,4)	(0,4)	-	(6,9)
Różnice kursowe	(0,2)	(0,1)	-	(0,1)	-	-	(0,2)
Pozostałe	(4,0)	(3,3)	-	(0,1)	(1,7)	-	(5,1)
31/12/2017	2 129,5	195,7	270,7	60,4	31,6	-	558,4
Skumulowana utrata wartości							
1/01/2017	194,4	4,3	0,3	-	-	2,6	7,2
Zwiększenia / (zmniejszenia):							
Ujęcie odpisu	-	-	-	-	-	0,2	0,2
Rozwiązanie odpisu	(27,5)	-	-	-	-	-	-
Likwidacja	(20,2)	(1,6)	-	-	-	(0,1)	(1,7)
Różnice kursowe	(2,0)	-	-	-	-	-	-
31/12/2017	144,7	2,7	0,3	-	-	2,7	5,7
Wartość netto							
1/01/2017	3 734,6	732,8	139,9	42,9	8,7	41,7	966,0
w tym leasing finansowy	310,3	-	8,6	9,4	-	-	18,0
31/12/2017	3 750,4	716,2	134,9	40,1	7,9	38,5	937,6
w tym leasing finansowy	246,1	-	10,8	7,0	-	-	17,8

Na dzień 31 grudnia 2018 roku oraz na dzień 31 grudnia 2017 roku wartość księgowa składników taboru kolejowego bez ważnych świadectw sprawności technicznej, w przypadku których Grupa rozpoznała odpis z tytułu trwałej utraty wartości wynosiła odpowiednio 367,0 milionów złotych oraz 350,0 milionów złotych.

Świadectwo sprawności technicznej jest dokumentem wystawianym indywidualnie dla każdego pojazdu kolejowego potwierdzającym ważność badań technicznych i tym samym przydatność w procesie przewozowym.

Świadectwo sprawności technicznej jest wystawiane bezpośrednio po wykonanych czynnościach utrzymaniowych na poziomie P4 lub P5 oraz w momencie przekazania do eksploatacji nowych i zmodernizowanych pojazdów. Tabor bez ważnego świadectwa sprawności technicznej stanowi dla Jednostki dominującej:

- rezerwę pojazdów, z której możliwe jest po wykonaniu napraw na poziomie P4 i P5 pozyskanie dodatkowych zasobów do zwiększenia pracy przewozowej;
- niezbędny zasób pojazdów kolejowych do rotacji w procesie utrzymania. Wykonanie naprawy P4 lub P5 trwa od około 30 do 90 dni w zależności od typu pojazdu. Aby nie dopuścić do zmniejszenia ilości wagonów i lokomotyw z ważnym świadectwem sprawności technicznej wykorzystywanych w eksploatacji konieczne jest dysponowanie większą grupą pojazdów, aby po utracie ważności świadectwa sprawności technicznej przez dany pojazd mógł on być zastępowany najpóźniej w tym samym dniu innym po wykonanej naprawie i wystawionym nowym świadectwie.