

04-10-2018

IFRS 16 - leases

Regnskabsstandardens påvirkning på
transportbranchen

Speciale – cand.merc.aud.-studiet, AAU

Forfattere:
Anders Haunstrup Jensen
Stefan Bjørn Bang Pilgaard

Vejleder:
Peter Thor Kellmer



Indholdsfortegnelse

1	Abstract.....	6
2	Indledning og problemfelt	8
2.1	Problemformulering	9
2.2	Afgrænsning	10
2.3	Metode og struktur	11
2.4	Kildekritik	13
3	Generelt om leasing	15
3.1	Definition af leasing	15
3.2	Formål med leasing	16
3.3	Eksempel på likviditetsfordelen ved leasing	16
3.3.1	Scenarie 1 - kontant køb uden finansiering.....	17
3.3.2	Scenarie 2 – kontant køb med finansiering.....	17
3.3.3	Scenarie 3 – leasing.....	18
3.4	Fordele og ulemper ved leasing.....	19
4	IASB og den internationale begrebsramme IFRS	20
4.1	Organisationen International Accounting Standards Board (IASB).....	20
4.2	Formålet med IASB.....	21
5	Definition af væsentlige regnskabslementer.....	23
5.1	Omkostninger	23
5.2	Et aktiv	24
5.3	En forpligtelse	25
6	IAS 17 leasing	26
6.1	Formål	26
6.2	Definition af en leasingaftale	26
6.3	Leasingperioden	27

6.4	Klassifikation af leasingkontrakten	27
6.5	IFRIC 4.....	29
6.6	Indregning og måling	30
6.6.1	Finansiell leasing.....	30
6.6.2	Operationel leasing	30
6.7	Oplysningskrav.....	31
6.7.1	Finansiell leasing.....	31
6.7.2	Operationel leasing	31
6.8	Kritikpunkter af IAS 17.....	31
7	IFRS 16 Leasing	34
7.1	Formål	34
7.2	Definition af en leasingaftale	34
7.2.1	Identificeret aktiv	35
7.3	Kortfristede leasingaftaler og leasingaktiver med lav værdi ("low-value assets")	37
7.3.1	Kortfristede leasingaftaler.....	37
7.3.2	Leasingaktiver med lav værdi.....	38
7.4	Leasingperioden	38
7.5	Indregning	39
7.6	Efterfølgende måling.....	40
7.7	Præsentation	41
7.8	Oplysningskrav.....	42
7.9	Implementering af IFRS 16.....	43
8	Ændringerne i IFRS 16 i forhold til IAS 17	45
8.1	Definitionen på en leasingaftale	45
8.1.1	IFRIC 4 kontra IFRS 16.....	45
8.1.2	Kontrollementet kontra brugsretten	46

8.2	Klassifikationen afskaffes	47
8.3	Revurdering af leasingperioden.....	47
8.4	Variable leasingydelser - en del af forpligtelsen	48
8.5	Revurdering af leasingforpligtelsen	49
8.6	Kortfristede leasingaftaler	50
8.7	Low-value assets	51
8.8	Flere oplysningskrav	51
8.9	Eksempel på sammenholdelse af IFRS 16 med IAS 17.....	52
8.9.1	Eksempel indregning i henhold til IAS 17.....	52
8.9.2	Eksempel indregning i henhold til IFRS 16.....	55
8.9.3	Sammenholdelse eksempel indregning i henhold til IAS 17 og IFRS 16.....	57
8.9.4	Vurdering af IFRS 16 i forhold til IAS 17 kritikpunkterne	58
8.10	Eksempel på skattemæssig behandling	60
9	Vurdering af ændringerne som følge af IFRS 16	63
9.1	Definition af en leasingaftale	63
9.2	Klassifikationerne afskaffes	63
9.3	Revurdering af leasingperioden og -forpligtelsen	63
9.4	Variable leasingydelser – en del af forpligtelsen	64
9.5	Kortfristede leasingaftaler	64
9.6	Low-value aktiver (væsentlighedsniveau).....	64
9.7	Flere oplysningskrav	65
10	Analyse af udvalgte virksomheder i transportbranchen.....	66
10.1	Indledende omkring analysen.....	66
10.2	Indledende omkring udvælgelsen af virksomheder.....	66
10.3	Indledende omkring finansielle leasingkontrakter	67
10.4	Analyse af DSV Global Transport and Logistics.....	69

10.4.1	Introduktion til DSV Global Transport and Logistics	69
10.4.2	DSV – finansiel gennemgang	70
10.4.3	DSV – aktiver.....	71
10.4.4	DSV – operationelle leasingforpligtelser.....	71
10.4.5	Forudsætninger for analysen.....	72
10.4.6	Påvirkning af primobalancen	73
10.4.7	Påvirkning af resultatopgørelsen.....	75
10.4.8	Påvirkning af cashflow statement	77
10.4.9	Påvirkning af nøgletal	78
10.5	Analyse af KLM Royal Dutch Airlines.....	81
10.5.1	Introduktion til KLM Royal Dutch Airlines	81
10.5.2	KLM – finansiel gennemgang.....	82
10.5.3	KLM – aktiver.....	83
10.5.4	KLM – operationelle leasingforpligtelser	84
10.5.5	Forudsætninger for analysen.....	84
10.5.6	Påvirkning af primobalancen	87
10.5.7	Påvirkning af resultatopgørelsen.....	90
10.5.8	Påvirkning af cashflow statement	92
10.5.9	Påvirkning af nøgletal	93
10.6	Analyse af Panalpina	97
10.6.1	Introduktion til Panalpina	97
10.6.2	Panalpina – finansiel gennemgang.....	97
10.6.3	Panalpina – aktiver.....	98
10.6.4	Panalpina – operationelle leasingforpligtelser	98
10.6.5	Forudsætninger for analysen.....	99
10.6.6	Påvirkning af primobalancen	101

10.6.7	Påvirkning af resultatopgørelsen.....	103
10.6.8	Påvirkning af cashflow statement	104
10.6.9	Påvirkning af nøgletal	106
11	Evaluerings af de mest betydningsfulde effekter af IFRS 16.....	109
11.1	Stigning i balancesum	109
11.2	Fald i soliditetsgrad	109
11.3	Stigning i egenkapitalens gearing.....	110
11.4	Fald i likviditetsgraden.....	110
12	Konklusion.....	112
13	Litteraturliste.....	116
13.1	Bøger	116
13.2	Publikationer	116
13.3	Hjemmesider	116
13.4	Regnskaber	117
13.5	Lovgivninger	117
14	Bilag.....	118
14.1	Bilag 1 – beregning nutidsværdi af minimumsleasingydelse	118

1 Abstract

The report is about leases and how leases are affected by the new standard, IFRS 16.

The report starts out by defining leases in general. Leasing is an alternative method of financing. A direct definition is “*a lease agreement which gives the right to control the use of an identified asset for a period against a fee*”. The key elements of the definition are *lease agreement, control, identified asset, period and fee*. After the section about general leasing there is a section explaining the general definition of costs, an asset and an obligation.

Following the above-mentioned sections, the report moves on to describing the current accounting standard, IAS 17. The description includes a section about criticism of IAS 17 which initially led to the making of the new standard IFRS 16. After describing IAS 17 the report describes the new accounting standard IFRS 16. Afterwards a comparative analysis is made comparing the current standard, IAS 17, to the new standard, IFRS 16. Following the comparative analysis, the report illustrates by example which affect the new standard is going to have regarding a specific lease agreement. The example shows that the sum of the balance sheet will increase substantially while the income statement will be affected negatively in the first years of a contract and positively in the last years of a contract because of the interest expenses.

Before the final analysis, there is an evaluation about which changes from the comparative analysis between IAS 17 and IFRS 16 there are going to have major impact. The conclusion is that the removal of the classifications will have the greatest impact. This major impact point is subsequently used in the analysis of three companies to see which affect the new accounting standard, IFRS 16, is going to have.

The report analyses three companies in the transport industry which are DSV, KLM and Panalpina. The analysis shows that there are significant affects regarding the income statement, the balance sheet, the cash flow statement and the key figures. The income statement can be affected both negatively and positively but no matter what there will be an increase in EBITDA, EBIT and financial costs. The balance sheet will increase significantly and the equity will fall or stay the same depending on the implementation method. The operating cashflow will increase while the financial activities

will decrease with the same amount. Ultimately the cash flow statement will be the same with a change in presentation. The key figures will mainly be affected negatively.

The most significant impact points are considered to be the rise in the balance sheet, the fall in solvency ratio and liquidity ratio as well as the rise in the gearing of the equity. These major impact points will have a negative affect regarding the companies' ability to negotiate with suppliers and banks etc.

2 Indledning og problemfelt

Virksomheders finansiering af driften kan opnås på efterhånden mange forskellige måder. Virksomhederne kan finansiere sin drift gennem pengeinstitutter, herunder realkreditinstitutter, egenfinansiering, koncerndlån, leje og leasing mv. Leasing er igennem en årrække blevet et stadigt mere og mere populært finansieringsmiddel. Dette gælder for så vidt både i Danmark som i resten af Europa. ¹Således fremgår det bl.a. af brancheorganisationen Finans og Leasing, at deres medlemmers nysalg af leasingkontrakter fra år 2013 til år 2017 er steget fra 25.903 mio. kr. til 45.170 mio. kr., svarende til en stigning på 74,38 %. Dette afspejler i høj grad, at leasing er blevet en populær finansieringsform. ²Ligeledes er der en stigning i antallet af leasingkontrakter, når det kommer til Europa. Leaseurope udarbejder hvert år en undersøgelse af, brancheorganisationens medlemmers leasingkontrakter. Fra 2016 til 2017 er antallet af kontrakter steget fra 6.530.828 til 6.973.783, svarende til en stigning på 6,78 %. Tallene i Danmark og i Europa viser tydeligt, at leasing er et meget populært finansieringsalternativ. Der er på nuværende tidspunkt ingen indikationer på, at leasing ikke også skulle være en del af fremtidens finansieringsformer. Det er således yderst interessant at undersøge leasingområdet, da dette er højaktuelt.

Den internationale standard omkring leasing er på nuværende tidspunkt IAS 17. IAS 17 opstiller således retningslinjerne for indregning, måling og præsentation mv. af leasing i årsregnskaberne, som aflægges efter de internationale standarder. Standarden har i en lang årrække mødt kritik, eftersom denne skulle være for kompleks i forhold til bl.a. opdeling i klassifikationer, ligesom der skulle indgå store skøn i vurderingen af indregningen af leasing. På denne baggrund påbegyndte IASB og FASB i samarbejde udviklingen af en ny international standard omkring leasing. ³Dette mundede ud i, at IASB den 13. januar 2016 udsendte den nye leasingstandard, IFRS 16. Modtagelsen af den nye standard har været splittet, da mange virksomheder har ventet i spænding på standarden, mens andre virksomheder ikke har ønsket en ny standard. Dette er bl.a. en af grundene til, at området er interessant af undersøge, da det tydeligvis har stor påvirkning i forhold til virksomhederne, eftersom der er delte meninger om fornyelsen af standarden.

¹ http://www.finansogleasing.dk/statistik_omsaetning.aspx

² <http://www.leaseurope.org/uploads/documents/stats/European%20Leasing%20Market%202017.pdf>

³ <https://www.pwc.dk/da/nyt/2016/leasingstandard-ifrs-16.pdf>

⁴Den formodentligt største ændring ved den nye standard er, at der ikke længere skelnes mellem operationelle og finansielle leasingaftaler. Dette skyldes, at begge typer aftaler overdragen brugsretten til aktivet. Dette medfører, at alle leasingkontrakter med få undtagelser fremover skal indregnes i balancen, som et aktiv og en forpligtelse. Det er således meget interessant at undersøge, hvilken betydning den nye standard, IFRS 16, får for virksomhederne, som benytter leasing.

Leasing vurderes at være en populær finansieringsform i transportbranchen, da der ofte er tale om mange og dyre anlægsaktiver, som skal finansieres. Den nye standard vurderes på denne baggrund at være meget relevant for virksomhederne i transportbranchen. Dette gør det dermed interessant at undersøge lige netop effekten af den nye standard på transportbranchen.

2.1 Problemformulering

På baggrund af ovenstående indledning samt problemfelt vurderes det særdeles interessant at undersøge, hvorfor IFRS 16 er udarbejdet, ligesom det er yderst interessant at analysere, hvilken betydning, hvis nogen, den nye standard, IFRS 16, vil få for virksomheder i transportbranchen. På baggrund heraf er følgende problemformulering udarbejdet:

Hvilke overvejelser har der ligget bag den nye IFRS 16, og hvilken betydning får den nye standard for transportbranchen?

Problemformuleringen underbygges af nogle underspørgsmål, som har til formål at lede vejen mod konklusionen på selve problemformuleringen. Disse underspørgsmål fremgår nedenfor:

- Beror der specifikke årsager til grund for den nye IFRS 16 standard?
- For at opnå en forståelse af, hvorfor den nye standard, IFRS 16, er udarbejdet vil der i rapporten være en gennemgang af de væsentligste årsager til udarbejdelsen af IFRS 16. Besvarelsen af dette spørgsmål vil indgå som en opbygning til selve analysen omkring den nye standards påvirkning på årsregnskabet for virksomheder i transportbranchen.

⁴ <https://www.pwc.dk/da/nyt/2016/leasingstandard-ifrs-16.pdf>

- Hvordan adskiller den nye IFRS 16 standard sig fra den nuværende IAS 17?
- Som et yderligere led i opbygningen af analysen omkring effekten af IFRS 16 på virksomheder i transportbranchen, vil der indgå en komparativ analyse af, hvorledes den nye standard, IFRS 16, ændrer den nuværende standard, IAS 17. Dette område vil medføre en analyse af, hvilke ændringer der vurderes at få størst betydning for virksomhederne i transportbranchen, som efterfølgende vil blive benyttet i analysen af de regnskabsmæssige konsekvenser mv. for virksomhederne.
- Hvilke betydningsfulde konsekvenser har IFRS 16 standarden for transportbranchen?
- Som opbygning til det sidste underspørgsmål, vil det blive undersøgt, hvilke betydningsfulde konsekvenser IFRS 16 vil få for virksomhederne i transportbranchen. Når denne analyse er færdiggjort, vil denne blive benyttet til at vurdere, hvilke betydningsfulde konsekvenser, der har størst betydning, hvilket vil blive brugt i det sidste underspørgsmål.
- Hvordan påvirker de mest betydningsfulde konsekvenser virksomheder i transportbranchen?
- Analysen bygger videre på de tidligere omtalte betydningsfulde konsekvenser, hvor de 3-4 mest betydningsfulde konsekvenser vælges ud. Disse 3-4 mest betydningsfulde konsekvenser vil indgå som det grundlæggende svar på problemformuleringen.

2.2 Afgrænsning

Rapporten er bygget op omkring den regnskabsmæssige behandling af leasingkontrakter. I rapporten vil der således ikke indgå omtale eller analyse af den revisionsmæssige behandling af leasingkontrakter. Yderligere vil rapporten ikke omhandle de skattemæssige konsekvenser af leasingkontrakter, da hovedfokus er på den regnskabsmæssige behandling, ligesom der er forskellige skatteregler i de enkelte lande. Der vil i et mindre omfang indgå en redegørelse for de skattemæssige konsekvenser vedrørende leasingkontrakter, da disse kan være relevante. Dog vil de skattemæssige konsekvenser ikke indgå i analysen.

Rapporten vil blive bygget op omkring konsekvenserne for leasingtager og dermed afgrænser rapporten sig fra konsekvenserne for leasinggiver. Denne afgrænsning er foretaget for at kunne gå tilstrækkeligt i dybden med konsekvenserne for leasingtager.

Eftersom standarderne IAS 17 og IFRS 16 kun er gældende overfor virksomheder, som aflægger årsregnskab efter de internationale standarder, så er rapporten afgrænset til at analysere virksomheder, som anvender de internationale standarder. Yderligere vil rapporten ikke gennemgå årsregnskabsloven eller øvrige rammer for indregning og måling af leasingkontrakter.

Rapporten afgrænses til at omhandle erhvervsleasing, da der vil blive analyseret på de regnskabsmæssige konsekvenser efter de internationale standarder. I denne sammenhæng vil leasing for privatpersoner således ikke blive gennemgået, da det ikke er relevant under disse forudsætninger.

Rapporten vil ikke omhandle sale and leaseback transaktioner, da dette er et særskilt punkt i IFRS 16. Der afgrænses hovedsageligt herfra som følge af, at der i rapporten skal være rum til at gå i dybden med ”almindelig” leasing.

Grundet rapportens længde afgrænses der til udelukkende at analysere tre virksomheder. Et bredere analysefelt ville som udgangspunkt løfte rapporten, men ville imidlertid også mindske, hvor dybt i analysen det ville være muligt at gå som følge af rapportens længde. Det er således vurderet bedst at analysere tre virksomheder og dermed gå yderligere i dybden. Nøgletalsanalysen vil yderligere også udelukkende tage udgangspunkt i nogle udvalgte nøgletal, grundet rapportens længde.

Af samme årsag, som ovenfor omkring rapportens længde, er udvalgsfeltet for de tre virksomheder indsnævret til at omfatte transportbranchen. Dette skyldes, at rapporten vil gå i dybden med en enkelt branche og skabe en konklusion på baggrund af denne i stedet for at berøre flere brancher i overfladen.

2.3 Metode og struktur

Rapporten vil blive bygget op omkring en standard projektform, hvor rapporten starter med en indledning til emnet efterfulgt af en problemformulering og derefter afgrænsning, metode og kildekritik.

Efter indledningen vil rapporten generelt og redegørende gennemgå, hvad leasing er. Afsnittet benyttes til at skabe en indledende forståelse for emnet, som skal benyttes gennem hele rapporten.

Efter gennemgangen af, hvad leasing er, vil teorien vedrørende den nuværende standard, IAS 17, blive gennemgået, hvorefter teorien omkring den nye standard, IFRS 16, vil blive gennemgået. Disse afsnit vil være redegørende og fungere som opbygning til analysen og vurderingen.

Som opfølgning på teoriafsnittet omkring regnskabsstandarderne vil der blive udarbejdet en komparativ analyse af, hvad forskellene er på de to standarder. Den komparative analyse vil blive suppleret af et håndgribeligt eksempel, som har til formål at underbygge den komparative analyse. Yderligere vil analysen munde ud i en vurdering af, hvilke ændrede områder, som har den største fremtidige indflydelse i forhold til transportbranchen.

Afsnittet omkring analyse af virksomheder vil tage udgangspunkt i tre virksomheder, som følger de internationale standarder og står overfor en fremtidig implementering af IFRS 16. Der vil ligeledes i denne analyse blive foretaget en komparativ analyse af virksomhedernes resultatopgørelse, balance, pengestrømsopgørelse samt nøgletal i forhold til IAS 17 og IFRS 16, ligesom analysen benytter den kvantitative metode. I nøgletalsanalysen benyttes overskudsgraden, afkastningsgraden, egenkapitalens forrentning, egenkapitalens gearing, aktivernes omsætningshastighed, likviditetsgraden og soliditetsgraden. Nøgletallene er udvalgt på baggrund af, at disse vurderes at være de væsentligste påvirkede nøgletal. Nøgletallene er beregnet på følgende måde:

- Overskudsgraden
 - o $\text{Resultat af primær drift} / \text{omsætningen} \times 100$
- Afkastningsgraden
 - o $\text{Resultat af primær drift} / \text{aktivmassen} \times 100$
- Egenkapitalens forrentning
 - o $\text{Årets resultat} / \text{egenkapitalen} \times 100$
- Egenkapitalens gearing
 - o $\text{Egenkapitalen} / \text{gældsforpligtelserne}$
- Aktivernes omsætningshastighed
 - o $\text{Omsætningen} / \text{aktivmassen}$

- Likviditetsgraden
 - o Kortfristede aktiver / kortfristede gældsforpligtelser x 100
- Soliditetsgraden
 - o Egenkapitalen / aktivmassen x 100

Som opfølgning på den komparative analyse, af konsekvenserne ved brugen af IFRS 16, vil rapporten indeholde et vurderingsafsnit af, hvilke nøgleområder, der vurderes at have den største effekt for virksomhederne og branchen fremadrettet.

Som afslutning vil rapporten indeholde en konklusion, som har til hensigt at besvare problemformuleringen.

Rapporten bygger på den induktive metode, da der foretages analyse på baggrund af empirien, tre virksomheders regnskaber, som efterfølgende vil blive benyttet til at forsøge at lave en generel konklusion for påvirkningen af transportbranchen.

Rapporten er forsøgt understøttet af teorier samt påstande fra både primær og sekundær empiri. Dette har til formål at skabe det mest retvisende billede og mindske subjektiviteten fra rapportforfatterne. Da der indgår vurderingsafsnit i rapporten, indgår der således også en grad af subjektive vurderinger fra rapportforfatterne. Disse subjektive vurderinger dannes på baggrund af vores erhvervs erfaring som revisorer.

2.4 Kildekritik

Der er i rapporten hovedsagligt benyttet primære kilder, herunder årsrapporterne for 2017 vedr. DSV, KLM og Panalpina samt IAS 17 og IFRS 16.

Der er i rapporten også benyttet sekundære kilder. De væsentligste sekundære kilder, som er benyttet, er "Årsrapport efter internationale standarder" 4. udgave samt 5. udgave, PWC' "regnskabshåndbogen 2018", PWC' "en overskuelig introduktion til IFRS 16-standarder" og Deloitte's "Introduktion til de internationale regnskabsstandarder". Der er i rapporten benyttet tre uafhængige sekundære kilder, som alle omtaler de internationale standarder. PWC og Deloitte er begge repræsenteret i big four og dermed to af de største revisionshuse i verden. Både PWC og

Deloitte vurderes på denne baggrund objektivt at have et højt fagligt niveau, hvorfor disse kilder vurderes troværdige. Yderligere har der ikke været uoverensstemmelser mellem bøgerne, PWC eller Deloitte.

De øvrige sekundære kilder er af sekundær karakter i forhold til rapporten og vurderes ikke at have væsentlig indvirkning på projektets udformning og konklusion.

3 Generelt om leasing

3.1 Definition af leasing

Leasing er et direkte alternativ i forhold til kontant anskaffelse af et aktiv eller anskaffelse af et aktiv ved finansiering.⁵ En direkte definition af leasing kan hentes i IFRS 16, som, oversat til dansk, lyder: ”en leasingaftale er en aftale, der overfører retten til at kontrollere brugen af et identificeret aktiv i en periode mod at betale et vederlag.” Definitionen af leasing minder således mere om lejeaftaler end direkte anskaffelse af et aktiv. Leasing, som direkte oversat til dansk betyder leje, adskiller sig dog fra leje. Ved en leasingaftale ligger vedligeholdelsesforpligtelserne hos leasingtager, mens vedligeholdelsesforpligtelserne ligger hos lejeudbyderen ved leje. Set i det perspektiv minder leasing i sidste ende mere om en finansieringstype, som er en mellemting af køb og leje.

Definitionen rummer nogle kerneelementer, som definerer leasing: *leasingaftale, kontrollere brugen, identificeret aktiv, periode og vederlag.*

⁶Leasingaftale – ordet leasing benyttes i vidt omfang og kan betyde flere ting. Definitionen af leasing rummer således, at der skal foreligge en leasingaftale. Leasingaftalen er alfa omega, da der forefindes flere forskellige typer af leasing. Leasingaftalen fastslår leasingtypen mv.

Kontrollere brugen – i direkte kontrast til et køb af et aktiv, så ejer virksomheden ikke aktivet, når dette leases. Virksomheden overtager i stedet brugsretten til aktivet, mens ejendomsretten fortsat ligger hos leasingudbyderen. Hvorledes aktivet skal behandles i leasingperioden bestemmes af leasingaftalen, da virksomheden ikke ejer ejendomsretten.

⁷Identificeret aktiv – der skal være tale om et bestemt aktiv, som kan nærmere identificeres. Det vil i mange tilfælde betyde, at stelnummeret skal fremgå af leasingaftalen, da to køretøjer eller lignende skal kunne adskilles fra hinanden.

⁵ <https://www.pwc.dk/da/nyt/2018/ifrs-16.pdf>

⁶ <https://www.business.dk/digital/vigtigt-at-kende-betydningen-af-leasing>

⁷ <http://www.leasedanmark.dk/lovgivning/>

Periode – definitionen af leasing rummer også en tidsperiode. Det vil sige, at man ikke anskaffer aktivet, men i stedet har brugsretten hertil i en periode. Perioden vil typisk i forbindelse med leasing af f.eks. biler være 36-60 mdr., men der kan også være tale om væsentligt længere og kortere horisonter ved øvrige aktiver.

Vederlag – det fremgår også af selve definitionen på leasing, at der skal betales et vederlag. Vederlaget ydes som udgangspunkt i kontante bankoverførsler.

3.2 Formål med leasing

Der er flere elementer, som gør sig gældende, når der er tale om formålet med leasing, ligesom der både er fordele og ulemper, som rapporten vil omtale senere. Det mest gængse formål med leasing er likviditetsfordelen på den korte bane, da det som oftest økonomisk bedre ville kunne betale sig at købe aktivet. Denne likviditetsfordel eksemplificeres senere i rapporten.

Foruden likviditetsfordelen, så benytter mange virksomheder leasing for at opnå kendte og stabile omkostninger. Ved leasing benyttes ofte serviceaftaler, hvorfor der sjældent opstår uventede omkostninger. Det er således lettere for virksomhederne at budgettere sin likviditet.

Et andet formål med leasing for virksomheder er ofte, at leasing medvirker til, at virksomhederne løbende har nye og troværdige driftsmidler, som ikke går i stykker. Den løbende leasing sørger for, at driftsmidlerne bliver ved med at være ”nye” og ved endt leasing startes en ny leasingperiode af et nyt driftsmiddel, hvorfor selskaberne løbende har nye driftsmidler. Yderligere har direktørerne eller lignende i virksomhederne sjældent branchekendskab i forhold til køb og salg af biler, hvorfor virksomheden risikerer at lave en dårlig forretning ved køb/salg, hvorfor leasing er et godt alternativ.

3.3 Eksempel på likviditetsfordelen ved leasing

Vi har opstillet tre scenarier i forbindelse med anskaffelsen af et nyt aktiv. Scenarierne er kreeret for at vise den løbende likviditetsfordel ved leasing og kan ikke benyttes i anden sammenhæng. Der er taget udgangspunkt i anskaffelsen af et aktiv til kontant 100.000 t.kr. Der ses bort fra vedligehold og øvrige omkostninger i perioden.

3.3.1 Scenarie 1 - kontant køb uden finansiering

Tabel 1 i tusind DKK

Køb						
Oplysninger						
Kontantpris	100.000					
Likviditetsflow:						
Årstal	2018	2019	2020	2021	2022	I alt
Kontantpris	100.000	0	0	0	0	100.000
Likviditetsflow	100.000	0	0	0	0	100.000

Det fremgår af det første scenarie, at kontantprisen erlægges fuldt ud ved anskaffelsen af aktivet i 2018. Der er således maksimalt likviditetstræk allerede fra anskaffelsen af aktivet, hvilket kræver en solid likviditet. Det fremgår yderligere, at kontantprisen er det eneste likviditetspres i perioden.

3.3.2 Scenarie 2 – kontant køb med finansiering

Der er taget udgangspunkt i et serielån med faste afdrag, hvor renten beregnes af den gennemsnitlige restgæld i året samt det forudgående år.

Tabel 2 i tusind DKK

Finansiering serielån						
Oplysninger						
Hovedstol	100.000					
Etableringsomkostninger	5.000					
Terminer i alt	5	år				
Faste afdrag	21.000	pr. år				
Rente	2%	pr. år				
Likviditetsflow:						
Årstal	2018	2019	2020	2021	2022	I alt
Restgæld primo	105.000	84.000	63.000	42.000	21.000	
Restgæld ultimo	84.000	63.000	42.000	21.000	0	
Afdrag	21.000	21.000	21.000	21.000	21.000	105.000
Renter	1.890	1.470	1.050	630	210	5.250
Likviditetsflow	22.890	22.470	22.050	21.630	21.210	110.250

Det fremgår af scenarie to, at likviditetsflowet er markant anderledes sammenholdt med det kontante køb. Ved det kontante køb erlægges købesummen ved anskaffelsen, mens der ved finansiering skabes en tidsmæssig fordeling over låneperioden. Likviditetsflowet i år et er 22.890 t.kr., hvilket er 77.110

t.kr. lavere end i scenarie et. Dette skaber mulighed for at allokere likviditeten et andet sted hen i forretningen i løbet af låneperioden.

Set i forhold til den samlede likviditetspåvirkning i perioden, så er denne 10.250 t.kr. højere end ved det kontante køb. Det vil med andre ord sige, at den løbende likviditetsfordel ikke er gratis.

3.3.3 Scenarie 3 – leasing

I scenarie 3 er der taget udgangspunkt i en leasingaftale med en ekstraordinær leasingydelse på 10 % og en købsforpligtelse på 25 % af aktivets værdi. Leasingydelsen er 15.000 t.kr.

Tabel 3 i tusind DKK

Leasing						
Oplysninger						
Leasingværdi	100.000					
Ekstraordinær leasingydelse	10.000					
Købspris ved endt leasing	25.000					
Leasingperiode	5	år				
Leasingydelse	15.000	pr. måned				
Likviditetsflow:						
Årstal	2018	2019	2020	2021	2022	I alt
Ekstraordinær leasingydelse	10.000	0	0	0	0	10.000
Leasingydelse	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	75.000
Købspris	0	0	0	0	25.000	25.000
Likviditetsflow	25.000	15.000	15.000	15.000	40.000	110.000

Det fremgår ligesom i scenarie to, at likviditetsflowet er fordelt over perioden. Sammenholdt med scenarie to er likviditetspresset større i anskaffelsesåret, men dette er allerede udlignet i det efterfølgende år. På baggrund af de første fire år af leasingperioden, så er likviditetsflowet sammenholdt med scenarie to, forbedret med 19.040 t.kr. Ved leasing er likviditetspressen størst i anskaffelsesåret og udløbsåret. Dette skyldes, at virksomheden ved anskaffelsen betaler en ekstraordinær leasingydelse (ofte 10-20 %) og ved afslutningen betaler en aftalt restværdi på aktivet. Perioden mellem anskaffelsesåret og udløbsåret har således lav likviditetspåvirkning, hvilket er en af de største fordele ved leasing.

Den samlede likviditetspåvirkning i perioden er 110.000 t.kr., hvilket er på niveau med scenarie to. Leasing er således som udgangspunkt et bedre alternativ likviditetsmæssigt, eftersom likviditeten er bedre i årene 2019-2021. Sammenholdt med scenarie et, så er likviditetsflowet mindre i årene 2018-2021, mens der i år 2022 opstår en ”ekstra regning” på 10.000 t.kr. Likviditetsmæssigt er leasing således et fornuftigt alternativ, som frigiver likviditet til øvrige aktiviteter.

3.4 Fordele og ulemper ved leasing

Vi har tidligere omtalt formålet med leasing og eksemplificeret, hvorledes leasing giver en likviditetsfordel på den korte bane, men leasing er et mere komplekst område, som gemmer yderligere fordele og ulemper, som rapporten kort vil omtale herunder.

⁸Som tidligere nævnt er en af de største fordele ved leasing, at likviditetspresset begrænses. Dette skyldes hovedsageligt, at betalingerne deles over leasingperioden. At leasing i sidste ende ofte kan betale sig, skyldes også, at leasingselskaberne handler mange biler på årsbasis, hvorfor leasingselskaberne har mulighed for at opnå bedre priser end øvrige virksomheder. Leasingtagers omkostninger er set i forhold til køb af et aktiv kendte, hvorfor der ikke pludseligt opstår uventede omkostninger, som kan presse likviditeten yderligere. Leasing skaber således et bedre overblik over virksomhedernes omkostninger, hvilket gør det nemmere at budgettere likviditeten.

Leasing er naturligvis ikke udelukkende fordelagtigt. Oftest er leasing dyrere end at købe aktivet, hvilket også er illustreret i rapportens tidligere eksempler. Leasing skaber således en forøget omkostning for virksomheden. En leasingkontrakt kan være mindre fleksibel end at købe aktivet. Dette skyldes, at virksomhederne ofte er låste i leasingkontrakterne i leasingperioden, hvorimod hvis virksomheden havde købt aktivet, så ville der være mulighed for at sælge dette ved nødvendighed. Leasingkontrakter kan være svære at gennemskue for almindelige små virksomheder, hvorimod køb af aktiver er nemmere at forholde sig til. Såfremt der er tale om større virksomheder, så vurderes det, at dette forhold bliver udlignet, da der ofte sidder specialister på området.

Vurderingen af, hvorvidt leasing er positivt eller negativt afhænger i høj grad af den enkelte situation ved den enkelte virksomhed, da der både er nævneværdige fordele og ulemper.

⁸ <https://ivaekst.dk/vaekst/0/5/3/5/fordele-og-ulemper-ved-leasing>

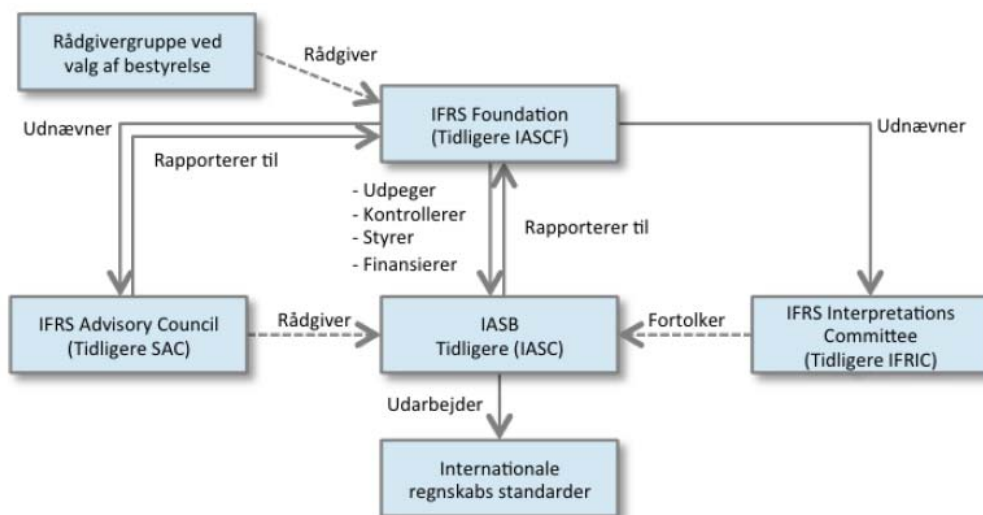
4 IASB og den internationale begrebsramme IFRS

De internationale regnskabsstandarder, også kaldet IFRS udstedes af International Accounting Standards Board (IASB). Afsnittet har til formål at give et indblik i IASBs organisation, og en kort redegørelse af IFRS, før rapporten behandler IFRS 16 mere dybdegående.

4.1 Organisationen International Accounting Standards Board (IASB)

I 1973 besluttede 9 fagorganisationer i forskellige lande at stifte organisationen International Accounting Standards Committee (ISAC). ISAC skiftede i 2001 navn til IASB. Navneskiftet skete i forbindelse med en modernisering af organisationen. I dag består IASB af omkring 140 organisationer, som er fordelt i mere end 100 forskellige lande.⁹

IASBs organisationsstruktur er gengivet nedenfor i Figur 1.



Figur 1

Kilde: Modifieret udgave af Elling, Jens O.: Finansiell Rapportering - teori og regulering, s. 74

I forbindelse med moderniseringen af organiseringen i 2001 blev strukturen ændret. Der blev etableret en fondsbestyrelse bestående af 22 medlemmer (trustees), som fik tildelt navnet International Accounting Standards Committee Foundation (IASCF).

⁹ Elling, Jens O.: Finansiell Rapportering - teori og regulering, s. 73

Det er fondsbestyrelsens opgave at udpege medlemmer til de forskellige organer i organisationen. Derudover har fondsbestyrelsen til opgave at kontrollere, styre og finansiere organisationen.¹⁰ Organisationen består jf. ovenstående figur af IFRS Advisory Council, IFRS Interpretations Committee og IASB.

Fondsbestyrelsen (IASCF) skiftede i 2010 navn til IFRS Foundation Organization. Udover IASCFs navneændring i 2010, så skiftede yderligere forskellige organer også navne i 2010. Standards Advisory Council (SAC) skiftede navn til IFRS Advisory Council og International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) skiftede navn til IFRS Interpretations Committee.

I dag består IFRS Advisory Council af ca. 40 medlemmer, som rådgiver bestyrelsen med blandt andet forslag og anbefalinger til dagsordenen i IASB og prioriteringer af arbejdet i IASB.¹¹

I lighed med IFRS Advisory Council bistår IFRS Interpretations Committee IASB og står for at udstede fortolkningsbidrag af standarderne, de steder, hvor der i standarden kan opstå tvivlsspørgsmål.¹²

4.2 Formålet med IASB

IASB blev i 1973 skabt med det formål at harmonisere regnskabspraksis på tværs af medlemslandene. For at skabe et regelsæt, som var gældende på verdensplan, tog IASB udgangspunkt i de allerede gældende nationale regler i medlemslandene. Resultatet af dette blev brede og uklare regnskabsstandarder, hvorfor effekten af standarderne var begrænset. Et vigtigt element heri var at IASB ikke havde nogen lovgivningsmagt.¹³

IASB har i dag ingen reel lovgivende magt, men organisationen har fået en central rolle i den regnskabsmæssige lovgivning i EU. I forbindelse med regnskabsaflæggelsen for alle børsnoterede virksomheder indenfor EU, har EU fastlagt krav om anvendelse af IFRS-standarderne.

¹⁰ Deloitte - iasplus.com: IFRS Foundation

¹¹ Deloitte - iasplus.com: IFRS Advisory Council

¹² Deloitte - iasplus.com: IFRIC

¹³ Elling, Jens O.: Finansiell Rapportering - teori og regulering, s. 73

IFRS-forordningen fra EU påpeger at standarder og fortolkningsbidrag skal igennem EU's godkendelsesproces, inden de har lovmæssig virkning for virksomhederne i EU.¹⁴

Moderniseringen af IASB i 2001 har haft en særlig betydning for organisationens gennembrud og dens betydningsfulde position. Det var særdeles vigtigt, at organisationen blev en uafhængig fond.

Danmark er lovgivningsmæssigt underlagt den danske årsregnskabslov (ÅRL). Grundet Danmarks medlemskab af EU er EU-forordningen nr. 1606/2002 af 19. juni 2002 også gældende i Danmark, hvilket betyder, at alle børsnoterede virksomheder skal aflægge koncernregnskab efter de internationale regnskabsstandarder (IFRS).¹⁵

Det er vigtigt at påpege, at danske børsnoterede selskaber stadig er underlagt ÅRL, og derfor skal overholde en række krav til ordens- og oplysningskrav i ÅRL. Disse yderligere krav i forbindelse med dansk lovgivning, som ikke fremgår af IFRS bekendtgørelsen, er blandt andet krav til, at årsrapporten indeholder ledelsespåtegning, revisionspåtegning og ledelsesberetning.¹⁶

¹⁴ Deloitte: IFRS - introduktion til de internationale regnskabsstandarder, s. 12

¹⁵ Deloitte: IFRS - introduktion til de internationale regnskabsstandarder, s. 12

¹⁶ Deloitte: IFRS - introduktion til de internationale regnskabsstandarder, s. 12

5 Definition af væsentlige regnskabelementer

De internationale regnskabsstandarder beskriver definitionen af aktiver og forpligtelser i The Conceptual Framework for Financial Reporting (Begrebsrammen).

I marts 2018 udsendte ISAB en opdateret begrebsramme, hvor definitionerne på aktiver og forpligtelser blev ændret. Ændringerne er gældende for regnskaber med regnskabsår, der har start 1. januar 2020 og senere.

IAS 1, som omhandler præsentation af årsregnskaber, omtaler også aktiver og forpligtelser.¹⁷ I nedenstående afsnit vil rapporten kort redegøre for de internationale regnskabsstandarders definition af henholdsvis omkostninger, et aktiv samt en forpligtelse, da disse regnskabelementer vil blive anvendt senere i rapporten og har en væsentlig betydning for forståelsen af regnskabsstandarden IFRS 16.

5.1 Omkostninger

Der er i opdateringen af begrebsrammerne ikke sket større ændringer i definitionen af omkostninger, men blot en mindre tilpasning for at afspejle de større ændringer i definitionen af et aktiv, samt en forpligtelse.

Omkostninger defineres i begrebsrammen som:¹⁸

“Expenses are decreases in economic benefits during the accounting period in the form of outflows or depletions of assets or incurrences of liabilities that result in decreases in equity, other than those relating to distributions to equity participants.”

Definitionen omfatter udgifter, som virksomheden har i forbindelse med almindelige aktiviteter samt udgifter til tab. Omkostningerne har normalt form af udstrømning af aktiver som likvide beholdninger, lagerbeholdninger, anlæg og udstyr eller ejendomme. Omkostningerne til ordinær drift ville typisk kunne være lønomkostninger, salgsfremmende omkostninger eller afskrivninger.

¹⁷ IAS 1

¹⁸ <http://eifrs.ifrs.org/eifrs/bnstandards/en/framework.pdf> s. 24

5.2 Et aktiv

Den tidligere og den nye definition af et aktiv er indsat nedenfor.

Tabel 4

Tidligere definition ¹⁹	Nye definition ²⁰
A resource controlled by the entity as a result of past events and from which future economic benefits are expected to flow to the entity	A present economic resource controlled by the entity as a result of past events. An economic resource is a right that has the potential to produce economic benefits

Den væsentligste opdatering i forhold til definitionen af aktivet er, at de økonomiske fordele ikke længere behøver at være forventede. Det gør sig stadig gældende, at ressourcen skal være i virksomhedens kontrol. Endvidere er det skærpet, at den økonomiske ressource skal være til stede.

IAS 1.66 skelner i lighed med ÅRL mellem kortfristede (Current assets) og langfristede aktiver (Non-current assets). Ifølge IAS 1.66 skal et aktivt klassificeres som et kortfristet aktiv når:²¹

- aktivet forventes realiseret, solgt eller forbrugt i virksomhedens normale forretningscyklus
- aktivet besiddes primært med henblik på handel (trading)
- aktivet forventes afhændet inden for 12 måneder efter regnskabsårets udløb
- aktivet er likvider, jf. IAS 7, medmindre aktivet er undergivet restriktioner eller er øremærket til at indfri en bestemt forpligtelse senere end 12 måneder efter regnskabsårets udløb.

Øvrige aktiver, som ikke opfylder ovenstående, klassificeres som langfristede aktiver. Typiske kortfristede aktiver er blandt andet varebeholdninger og debitorer. Materielle og immaterielle aktiver anses for at være langfristede aktiver.

¹⁹[https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-applying-conceptual-framework-april2018/\\$FILE/ey-applying-conceptual-framework-april2018.pdf](https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-applying-conceptual-framework-april2018/$FILE/ey-applying-conceptual-framework-april2018.pdf)

²⁰ <http://eifrs.ifrs.org/eifrs/bnstandards/en/framework.pdf>

²¹ Regnskabshåndbogen 2018, PWC s. 130

5.3 En forpligtelse

Nedenfor er de to definitioner af en forpligtelse opstillet:

Tabel 5

Tidligere definition ²²	Nye definition ²³
<i>“A present obligation of the entity arising from past events, the settlement of which is expected to result in an outflow from the entity of resources embodying economic benefits”</i>	<i>“A present obligation of the entity to transfer an economic resource as a result of past events. An obligation is a duty of responsibility that the entity has no practical ability to avoid”</i>

Den væsentligste ændring i definitionen er, at en forpligtelse skal medføre en overførsel af økonomiske fordele. Endvidere tilføjes det, at en forpligtelse er en pligt af ansvar, som virksomheden ingen praktisk evne har til at undgå. Dette vil sige, at virksomheden ikke kan undgå denne forpligtelse, fordi de selv har været ansvarlig for indgåelsen.

IAS 1 omtaler klassifikation af forpligtelser i kort og langfristede forpligtelser. Forpligtelser opfattes som korte når:²⁴

- forpligtelsen forventes indfriet i virksomhedens normale forretningscyklus
- forpligtelsen besiddes primært med henblik på handel (trading)
- forpligtelsen forventes indfriet inden for 12 måneder efter regnskabsårets udløb
- virksomheden ikke har en ubetinget ret til at udskyde indfrielse til senere end 12 måneder efter regnskabsårets udløb.

I lighed med klassifikationen af aktiver anses øvrige forpligter som værende langfristede. Typiske kortfristede forpligtelser vil være kreditorer, anden gæld og periodeafgrænsningsposter. Langfristede forpligtelser vil typisk være realkreditlån.

²² [https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-applying-conceptual-framework-april2018/\\$FILE/ey-applying-conceptual-framework-april2018.pdf](https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-applying-conceptual-framework-april2018/$FILE/ey-applying-conceptual-framework-april2018.pdf)

²³ <http://eifrs.ifrs.org/eifrs/bnstandards/en/framework.pdf>

²⁴ Regnskabshåndbogen 2018, PWC s. 131

6 IAS 17 leasing

6.1 Formål

²⁵Formålet med standarden er beskrevet således: *”the objective of IAS 17 (1997) is to prescribe, for lessees and lessors, the appropriate accounting policies and disclosures to apply in relation to finance and operating leases”*.

Formålet med IAS 17 er at bestemme, hvorledes den regnskabsmæssige behandling af finansielle og operationelle leasingaftaler skal foretages. Dette gælder både for leasingtager og leasinggiver. Der fokuseres i denne rapport udelukkende på leasingtager.

6.2 Definition af en leasingaftale

²⁶Definitionen af en leasingaftale jf. IAS 17 er følgende: *”en aftale, der for en given periode overdrager brugsretten af et aktiv for en given periode mod en given betaling”*. Såfremt der er tale om en aftale, hvor betalingen er knyttet direkte op på brugen, så er dette ikke en leasingaftale ifølge IAS 17. Er der derimod tale om en aftale, hvor betalingen delvist vedrører brugen samt aktivets rådighed, så er der tale om en leasingaftale ifølge IAS 17.

IAS 17 omfatter som udgangspunkt materielle anlægsaktiver, hvorfor nogle leasingaftaler ikke er omfattet. Dette gør sig gældende for leasingaftaler, som vedrører udvinding af olie, naturgas og lignende ikke-gendannelige forekomster samt licensaftaler, herunder f.eks. film, patenter og copyright-rettigheder. Software generelt går dog ind under standarden. Investeringsejendomme indgår ikke under standarden, såfremt der er tale om finansielle leasingkontrakter jf. IAS 40. Yderligere indgår biologiske aktiver heller ikke, såfremt der er tale om finansielle leasingkontrakter jf. IAS 41.

²⁵ <https://www.iasplus.com/en/standards/ias/ias17>

²⁶ Årsrapport efter internationale regnskabsstandarder – fra dansk praksis til IFRS, 4. udgave, Jan Fedders og Henrik Steffensen, kapitel 23

6.3 Leasingperioden

²⁷Leasingperioden er nærmere defineret i IAS 17. Det fremgår heraf, at leasingperioden er den uopsigelige periode, hvor virksomheden har forpligtet sig til at lease aktivet. Denne periode kan dog i visse tilfælde forlænges. Dette gør sig gældende, såfremt leasingtager har muligheden for at forlænge leasingaftalen. Det er fundamentalt for leasingperioden, hvorvidt leasingtager har i sinde at benytte denne leasingforlængelse. Vurderingen heraf sker ved leasingkontraktens indgåelse.

6.4 Klassifikation af leasingkontrakten

²⁸IAS 17 klassificerer leasingkontrakter i to kategorier: finansiel og operationel. I alt sin væsentlighed er finansielle leasingaftaler aftaler, hvor stort set alle væsentlige fordele og risici overføres til leasingtager, hvor der i denne sammenhæng ikke skeles til om ejendomsretten overgår til leasingtager ved afslutningen af leasingen. Leasingaftaler, som ikke indgår under denne betegnelse, klassificeres som operationelle leasingaftaler.

Hvorvidt der er tale om, om stort set alle væsentlige fordele og risici er overgået til leasingtager, afgør IAS 17 ud fra fem hovedpunkter:

- **Ejendomsretten overgår til leasingtager ved leasingperiodens udløb**

Såfremt ejendomsretten overgår til, leasingtager ved leasingperiodens udløb, har leasinggiver alt anden lige taget højde for dette i leasingaftalen, hvorfor de løbende leasingydelser er højere end, hvis det modsatte var tilfældet. Leasingtager har således betalt dagsværdien for aktivet, som blot er fordelt over en periode.

- **Leasingkontrakten indeholder en option, hvorved leasingtager kan købe aktivet til en væsentligt lavere pris end markedsprisen**

Argumentet for, at der er tale om en finansiel leasingaftale, i forbindelse med en fordelagtig købsoption, er i høj grad det samme som ved ejendomsretsoverdragelse ved endt leasing. Dette skyldes, at der igen er taget højde herfor i de løbende leasingydelser, således der er tale om dagsværdi. Vurderingen, af hvorvidt værdien er lavere end

²⁷ IAS 17, punkt 4

²⁸ Årsrapport efter internationale regnskabsstandarder – fra dansk praksis til IFRS, 4. udgave, Jan Fedders og Henrik Steffensen, kapitel 23

markedsprisen, skal foretages ved aftalens indgåelse og vurderes på baggrund af øvrige salgspriser på lignende aktiver. Hvis der er tale om en option til at købe aktivet til markedsprisen, så går denne ikke ind under reglerne.

- **²⁹Minimumsleasingperioden løber over en væsentlig del af den forventede økonomiske levetid for aktivet**

IAS 17 angiver ikke en bestemt målestok i forhold til vurderingen af, hvorvidt der er tale om en væsentlig del af den forventede økonomiske levetid. Vurderingen heraf er således selvsagt i stor grad skønsmæssig, men der findes dog lidt hjælp i US GAAP. I US GAAP fremgår det, at målestokken er 75 % af den forventede levetid. Dette gælder ikke jf. IAS, men benyttes dog, som en form for målestok i vurderingen.

- **Aktivets dagsværdi svarer mere eller mindre til nutidsværdien af minimumsleasingbetalingerne**

Spørgsmålet om, hvorvidt aktivets dagsværdi svarer til nutidsværdien af minimumsleasingbetalingerne rummer samme problemstilling som ved den forventede økonomiske levetid. Dette skyldes igen, at IAS ikke benævner nogen målestok, hvorfor der vil indgå en høj grad af skøn i vurderingen. Igen er der hjælp at hente i US GAAP, hvor der fremgår en 90 % grænse. Såfremt dagsværdien overgår 90 % er der jf. IAS sikkerhed for, at der er tale om en finansiel leasingaftale, mens der ved under ca. 80 % vil indgå skøn i vurderingen.

- **Aktivet er specialfremstillet til leasingtager, således andre ikke kan benytte aktivet uden væsentlige korrektioner**

Dette specifikke punkt omfattes af finansiel leasing på baggrund af to øvrige områder: *Ejendomsretten overgår til leasingtager og leasingperioden løber over en væsentlig del af den forventede økonomiske levetid.* Dette skyldes, at standarden formoder, at leasingtager ved en sådan leasingaftale vil overtage aktivet efter endt leasing eller forlænge leasingaftalen. Dette skyldes, at leasinggiver vil have meget begrænset

²⁹ Årsrapport efter internationale regnskabsstandarder – fra dansk praksis til IFRS, 4. udgave, Jan Fedders og Henrik Steffensen, kapitel 23

mulighed for at lease aktivet videre, hvorfor aftalen kun indgås, såfremt leasinggiver har et økonomisk incitament.

Såfremt et eller flere af ovenstående hovedpunkter er opfyldt, vil der være tale om en finansiel leasingkontrakt jf. IAS 17. Det er vigtigt at notere sig, at klassifikationen bestemmes allerede ved indgåelsen af leasingkontrakten og ikke ved leasingaftalens begyndelse.

6.5 IFRIC 4

³⁰IFRIC 4 er sat i verden for at afgrænse forholdet mellem leasingaftaler og serviceaftaler. Der forefindes serviceaftaler, som indeholder elementer af leasingaftaler, hvilket IFRIC 4 i hovedtræk afgrænser. IFRIC 4 opererer hovedsagligt med to hovedpunkter til brug for vurderingen af, hvorvidt der er tale om en leasingaftale. Først og fremmest afhænger aftalen af et specifikt aktiv. Aktivet behøver ikke at være udtrykkeligt specificeret, men hvis det ikke er udtrykkeligt specificeret, må leasinggiver ikke have mulighed for at opfylde aftalen med alternative aktiver. Derudover skal leasingtager have retten til at benytte aktivet. Denne betingelse kan yderligere specificeres i tre situationer:

- Leasingtageren har muligheden for eller retten til at benytte aktivet eller bestemme over andres brug af aktivet, mens der opnås en ikke ubetydelig andel af udkommet af aktivet
- Leasingtageren har muligheden for eller retten til at kontrollere den fysiske tilgang til aktivet, mens der opnås en ikke ubetydelig andel af udkommet af aktivet
- Der er meget lav sandsynlighed for, at andre parter end leasingtageren opnår en ikke ubetydelig andel af udkommet af aktivet. Ligeledes er prisen som leasingtageren betaler hverken kontraktligt fastsat pr. produceret enhed eller svarende til den aktuelle markedspris pr. produceret enhed

³⁰ Årsrapport efter internationale regnskabsstandarder – fra dansk praksis til IFRS, 4. udgave, Jan Fedders og Henrik Steffensen, kapitel 23

6.6 Indregning og måling

6.6.1 Finansiell leasing

³¹Finansiell leasing er i sin regnskabsmæssige behandling at sidestille med kreditkøb. Det vil sige, at aktivet indregnes til dagsværdi og der indregnes en forpligtelse på en tilsvarende værdi. Såfremt nutidsværdien af minimumsleasingbetalingerne er lavere end dagsværdien, benyttes denne værdi. Ved beregning heraf benyttes den interne rente jf. leasingkontrakten. Såfremt leasingkontraktens interne rente ikke kan opgøres, benyttes selskabets marginale lånerente for finansiering på lignende vilkår. Forpligtelsen indregnes i overensstemmelse med aktivet. Efter første indregning reguleres forpligtelsen ved bogføring af leasingydelserne fordelt mellem afdrag og renter. Ved beregningen af forholdet mellem afdrag og renter benyttes en konstant renteprocent i leasingperioden. Aktivet afskrives i overensstemmelse virksomhedens regnskabspraksis på området. Ved første indregning er der således overensstemmelse mellem aktiver og passiver, mens der i løbet af leasingperioden opstår forskelle på aktivets værdi og forpligtelsen.

Såfremt der ikke foreligger en gunstig køboption eller en aftale om, at leasingtager overtager aktivet efter endt leasing, så afskrives aktivet over leasingperioden. Dette er dog kun relevant, hvis den økonomiske levetid vurderes længere end leasingperioden.

Forpligtelsen indregnes til amortiseret kostpris. Da forpligtelsen er omfattet af IAS 17, så er det ikke muligt at indregne forpligtelsen til dagsværdi.

Såfremt aktiver overtages til markedsværdien i løbet af leasingaftalen eller i forbindelse med afslutningen af leasingaftalen, så anses dette for et separat køb og skal dermed ikke indgå i opgørelsen af minimumsleasingydelserne. Denne ordning har således ikke indflydelse på aktivets værdi i balancen.

6.6.2 Operationel leasing

Operationel leasing omkostningsføres lineært over leasingperioden. Det vil sige, at ved en leasingaftale med fast beløb, omkostningsføres de løbende leasingydelser direkte i resultatopgørelsen.

³¹ Årsrapport efter internationale regnskabsstandarder – fra dansk praksis til IFRS, 4. udgave, Jan Fedders og Henrik Steffensen, kapitel 23

Såfremt en leasingkontrakt indeholder en stigende leasingydelse gennem leasingperioden, så skal der foretages en beregning af den lineære omkostning i perioden. Modsat finansiel leasing er der således ikke et aktiv eller en forpligtelse i balancen.

6.7 Oplysningskrav

6.7.1 Finansiell leasing

³²Det er et krav, at der i årsrapportens noter oplyses omkring den regnskabsmæssige værdi af de finansielt leasede aktiver. Der skal yderligere ske opdeling heraf pr. gruppe af aktiver.

Der skal også vises en afstemning mellem de samlede minimumsleasingbetalinger og nutidsværdien af minimumsleasingbetalingerne. Yderligere skal der vises en fordeling af, hvorledes ydelserne forfalder inden for 1 år, efter 1 år, men inden 5 år og efter 5 år.

Yderligere skal der oplyses omkring betingelserne vedr. leasingkontrakterne, herunder fornyelsesklausuler, købsoptioner mv.

6.7.2 Operationel leasing

Det er et krav, at der oplyses omkring minimumsleasingydelserne på uopsigelige kontrakter med samme fordeling, som ved finansiel leasing. Det vil sige inden for 1 år, efter 1 år, men inden 5 år og efter 5 år.

Yderligere skal der i lighed med finansiel leasing oplyses omkring fornyelsesklausuler, købsoptioner mv.

6.8 Kritikpunkter af IAS 17

Leasing er i en lang årrække gradvist steget i popularitet, hvilket løbende har stillet større og større krav til, at indregningen, præsentationen mv. af leasing er retvisende, enkel og ikke konkurrenceforvridende. Disse elementer vurderes at være løbet fra IAS 17 med tiden.

³² Årsrapport efter internationale regnskabsstandarder – fra dansk praksis til IFRS, 4. udgave, Jan Fedders og Henrik Steffensen, kapitel 23

³³Et af de store kritikpunkter har i mange år været, at regnskabsbrugere, herunder hovedsagligt pengeinstitutter, anser leasing for at øge aktiverne og forpligtelserne. Ved operationel leasing føres leasingydelse blot i resultatopgørelsen og har ingen effekt på materielle anlægsaktiver eller gældsposter. Dette medfører, at regnskabsbrugere ved vurderingen af disse virksomheder selv korrigerer for den operationelle leasing og forsøger at indregne den som finansiel leasing. Det store problem i denne forbindelse er, at regnskabsbrugere ikke har de nødvendige informationer til at udføre dette arbejde. Der vil således alt andet lige i et omfang ske fejlkorrektioner i både resultatopgørelsen og balancen. Det har dermed i mange år været et stort ønske, at retningslinjerne blev ensrettet, således denne mangelfulde regulering ikke skulle foretages.

I relation til ovenstående kritikpunkt, så er det ligeledes et kritikpunkt, at der findes to forskellige indregningstyper. Dette er et kritikpunkt som følge af, at dette mindsker sammenligneligheden mellem virksomhederne. Dette skyldes, at to næsten ens leasingkontrakter kan blive behandlet som henholdsvis operationel og finansiel leasing, hvilket medfører forskellig resultatpåvirkning samt forskellige balancesummer.

Yderligere i relation til ovenstående kritikpunkter, så giver de to indregningstyper muligheden for at strukturere leasingkontrakter efter den indregningstype, som virksomhederne ønsker eller har brug for på nuværende tidspunkt. Såfremt kontrakten struktureres som en operationel leasingaftale, så vil det medføre, at der forefindes en finansieringskilde i årsregnskabet, som kan være svær at se for regnskabsbrugere.

³⁴Et af de andre store kritikpunkter omkring IAS 17 er bl.a., at denne indeholder et stort skønselement. Dette skønselement går hovedsagligt på, hvorvidt der er tale om en finansiel leasingkontrakt eller en operationel leasingkontrakt. Forskellen i behandlingen af de to typer leasing er nævneværdig, hvor finansiel leasing må konkluderes at være sværere og tungere at arbejde med, mens operationel leasing er lettere medgørlig. Yderligere har det stor betydning for balancesummen samt visse nøgletal, eftersom virksomheder ved finansiel leasing skal aktivere leasingaktivet og passivisere forpligtelsen, mens der ved operationel leasing blot er tale om en omkostning i resultatopgørelsen. Dette skønselement anses for et af de største kritikpunkter af IAS 17.

³³ IASB og FASB, Discussion Paper Leases, DP/2009/1 punkt 1.12

³⁴ IASB og FASB, Discussion Paper Leases, DP/2009/1 punkt 1.13

³⁵Yderligere skriver IASB, at leasing opfylder deres definition af et aktiv og en forpligtelse, eftersom virksomheden opnår retten til at benytte aktivet samt har en forpligtelse til at betale leasingydelserne. Alligevel kan en leasingaftale medtages som operationel leasing og dermed udelukkende i resultatopgørelsen, hvilket er uhensigtsmæssigt og ikke vurderes retvisende.

Samlet har disse kritikpunkter i sidste ende ført til, at IFRS 16 omkring leasing er grundlagt. IFRS 16 vil blive gennemgået i det følgende afsnit.

³⁵ IASB og FASB, Discussion Paper Leases, DP/2009/1 punkt 1.14

7 IFRS 16 Leasing

Den nye regnskabsstandard IFRS 16 blev vedtaget af IASB i januar 2016, og træder i kraft for alle regnskaber aflagt efter de internationale regnskabsstandarder (IFRS) med regnskabsår begyndende pr. 1. januar 2019. Det er muligt, at førtidsimplementere den nye regnskabsstandard. Hvis man vælger at førtidsimplementere IFRS 16 i et regnskab med begyndende regnskabsår før 1. januar 2019 skal den nye IFRS 15 ligeledes implementeres for dette regnskabsår.³⁶

7.1 Formål

Den nye regnskabsstandard har til formål at oplyse om principperne for indregning, måling, præsentation samt oplysningskrav for leasingkontrakter. Standarden er med til at sikre, at leasingtager oplyser de relevante informationer i relation til leasingtransaktionerne i regnskabet. Dette er med til at give regnskabslæser et bedre grundlag for at vurdere leasingkontrakternes effekt samt betydning for regnskabet, herunder virksomhedens pengestrømme og finansielle resultat.³⁷

For at kunne identificere de væsentligste forskelle mellem IAS 17 og IFRS 16 vil rapporten i de følgende afsnit redegøre for indholdet i den nye standard, hvor der vil blive lagt særlig vægt på de betydelige ændringer.

7.2 Definition af en leasingaftale

IFRS-standarden omfatter i lighed med IAS 17 leasing af materielle anlægsaktiver og dermed ikke immaterielle anlægsaktiver, som er beskrevet i IAS 38. Leasingtager har dog fri mulighed for at anvende IFRS 16 på leasing af immaterielle anlægsaktiver.

Regnskabsstandarden stiller krav til leasingtager, som skal vurdere om en indgået aftale er en leasingaftale eller indeholder et leasingelement.

*“A contract is, or contains, a lease if the contract **conveys the right to control the use of an identified asset for a period of time in exchange for consideration**”³⁸*

³⁶ IFRS 16, pkt. IN2

³⁷ IFRS 16, pkt. 1

³⁸ IFRS 16, pkt. 9

I ovenstående sætning beskrives leasingaftaler, som en kontrakt, som giver **retten til at kontrollere brugen af et identificeret aktiv** i en given **tidsperiode** mod at **betale et vederlag**.

Såfremt betingelserne ikke er opfyldte, så er der ikke tale om en leasingaftale, men i stedet en serviceaftale. En serviceaftale behandles udelukkende i resultatopgørelsen, hvorfor denne ikke indregnes i balancen på samme vilkår som en leasingaftale.

IFRS 16 indeholder en vejledning i form af et beslutningstræ, der bruges til at vurdere om en aftale indeholder et leasingelement. Vejledningen ligner i høj grad den hidtilværende vejledning i IFRIC 4, hvor de væsentligste ændringer er nogle få tekstmæssige justeringer.

IFRS 16 lægger vægt på, at leasingtager i en leasingaftale har:³⁹

- Retten til at opnå stort set alle de økonomiske fordele fra brugen af det identificerede aktiv, og
- Retten til at bestemme over brugen af det identificerede aktiv.

Som det fremgår af ovenstående, er det særligt retten til at kontrollere brugen af aktivet, som har betydning for om der er tale om en leasingaftale.

7.2.1 Identificeret aktiv

En leasingaftale skal indeholde et identificeret aktiv. Det vil ofte være nemt at fastslå i de fleste kontrakter, da aftalerne indeholder et specifikt aktiv.⁴⁰ Der kan opstå situationer, hvor det kan være svært at identificere aktivet.

IFRS stiller to betingelser for hvornår et aktiv er identificeret:

- Aktivet skal være specificeret i kontrakten⁴¹
- Leverandøren skal ikke have mulighed for at kunne substituere aktivet i løbet af den aftalte periode

³⁹ Regnskabshåndbogen PWC s. 565

⁴⁰ Regnskabshåndbogen PWC s. 565

⁴¹ IFRS 16, Appendiks B, paragraf B13

- Det betyder, at det ikke vil være en leasingaftale i situationer, hvor følgende kriterier er opfyldt:⁴²
- Det er praktisk muligt for leasinggiver at bytte aktivet ud. (Leasingtager kan ikke forhindre leasinggiver at ombytte aktivet, da andre aktiver kan opfylde aftalen og er tilgængelige.)
- Leasinggiver opnår økonomiske fordele ved ombytningen af aktivet.

Ovenstående ligger vægt på, at det er muligt for leasinggiver at ombytte aktivet, samt at leasinggiver skal opnå en økonomisk fordel ved ombytningen af aktivet. Det betyder, at i aftaler hvor leasinggiver juridisk har mulighed for at ombytte aktivet, men hvor det økonomisk ikke vil være en fordel, er der tale om en leasingaftale for leasingtager. Et eksempel herpå kan være høje omkostninger til afmontering og geninstallation af et produktionsanlæg.

Det har ikke betydning for vurderingen af aftalen, hvorvidt retten til ombytning sker i relation til reparation eller vedligeholdelse af aktivet.

7.2.1.1 Stort set alle økonomiske fordele

I forhold til vurderingen af retten til stort set alle økonomiske fordele, skal der fokuseres på både det primære output, som skabes ved anvendelsen af aktivet i virksomheden og eventuelle biprodukter.

7.2.1.2 Retten til at kontrollere anvendelsen af aktivet

IFRS er ret specifik omkring, hvornår leasingtager har retten til brugen af aktivet, og har udformet følgende kriterier hvoraf et skal være opfyldt:⁴³

- Leasingtager har retten til at bestemme hvordan og til hvad aktivet anvendes til i brugsperioden.
- Beslutningen om hvad aktivet skal bruges til i brugsperioden, er forudbestemt
- Leasingtager har retten til at anvende aktivet eller fastlægge, at andre kan anvende aktiver i brugsperioden.
- Leasingtager har designet aktiver, så det er specialiseret til leasingtagers anvendelse.

⁴² IFRS 16, Appendiks B, paragraf B14

⁴³ IFRS 16, Appendiks B, paragraf B24-B26

Der skal endvidere gøres opmærksom på, at leasinggivers ret til at beskytte aktivet, ikke har betydning for, at leasingtager har retten over brugen af aktivet.

Ved vurderingen omkring brugen af aktivet er der fokus på områder, som leasingtagers ret til at bestemme, hvad der skal produceres, hvornår og hvor meget. Det står leasingtager frit for, om denne ønsker at anvende aktivet i leasingperioden.

7.3 Kortfristede leasingaftaler og leasingaktiver med lav værdi ("low-value assets")

IFRS 16 giver mulighed for at undlade at indregne to forskellige typer af leasingaftaler i balancen. Disse to typer af leasingaftaler er henholdsvis kortfristede leasingaftaler og leasingaktiver med lav værdi.

Virksomhederne kan anvende en regnskabspraksis, hvor de undlader at indregne disse to typer af leasing i balancen. Det vil sige at de kan undlade at indregne aktivet og forpligtelsen i balancen. Ydelsen indregnes lineært i resultatopgørelsen. Hvis leasingtager vælger denne løsning, skal de i noterne oplyse om årets omkostninger på henholdsvis kortfristede leasingaftaler og leasingaktiver med lav værdi. Noten skal indeholde oplysninger om den resterende leasingforpligtelse på kortfristede leasingaftaler. Det skal yderligere oplyses, at undtagelsen benyttes i regnskabet.⁴⁴

7.3.1 Kortfristede leasingaftaler⁴⁵

Definitionen af en kortfristet leasingaftale, er en leasingaftale, som strækker sig over en periode på maksimalt 12 måneder. Man skal tillige vurdere leasingtagers muligheder, samt forventninger til at kunne forlænge aftalen. I situationer, hvor det er forventeligt, at leasingtager vil forlænge aftalen efter udløb af de 12 måneder, vil der ikke være tale om en kortfristet leasingaftale, og leasingaftalen vil derfor skulle indregnes i balancen. Specifikt må en kortfristet leasingaftale ikke indeholde en købsoption ved aftalens udløb.

⁴⁴ Regnskabshåndbogen PWC s. 567

⁴⁵ IFRS 16, Appendiks A, definition of short-term lease contracts

7.3.2 Leasingaktiver med lav værdi⁴⁶

I modsætning til definitionen af en kortfristet leasingaftale er leasingaktiver med lav værdi ikke kvantitativt defineret i regnskabsstandarden. For at vurdere om et leasingaktiv har en lav værdi, skal aktivets nyværdi anvendes. Dette gør sig også gældende, selvom der er tale om et brugt aktiv. Vurderingen skal endvidere baseres på en absolut værdi af det leasede aktiv. Det betyder, at virksomhedens størrelse ikke må have betydning for vurderingen af, om et leasingaktiv er væsentligt for virksomheden. Formålet hermed er, at virksomheder i forskellige størrelser indenfor forskellige brancher bør have samme vurdering af et leasingaktiv med lav værdi.

Typiske leasingaktiver af lav værdi vil være computere, tablets, telefoner og kontormøbler. Biler vil ikke blive betragtet som leasingaktiver af lav værdi. IASB har i bemærkningerne til standarden udstedt et pejlemærke om, at leasingaktiver med en værdi under 5.000 USD (omkring 30 t.kr. DKK), betragtes som leasingaktiver med lav værdi.

Det skal fortsat stå en virksomhed frit for at anvende det almindelige væsentlighedskriterium for virksomhedens vurdering af, hvorvidt det leasede aktiv, skal indregnes i balancen. Dette sker på samme måde, som vurderingen om, hvorvidt købet af småaktiver skal indregnes i balancen eller omkostningsføres i resultatopgørelsen.

7.4 Leasingperioden

Leasingperioden anvendes til at beregne den forpligtelse, som skal indregnes i regnskabet samt brugstiden for aktivet og dermed værdien af aktivet, som indregnes i balancen. Leasingperioden har derfor stor betydning for regnskabet, når en leasingaftale skal indregnes.

Leasingperioden defineres som den uopsigelig periode, der er bestemt i leasingkontrakten. Hertil skal der medtages den periode, som en eventuel option vil kunne forlænge aftalen med. Dette gælder ligeledes, hvis leasingaftalen forkortes og bringes til ophør før kontraktperiodens udløb.⁴⁷

⁴⁶ IASB, IFRS 16, Basis for conclusions, pkt. BC100

⁴⁷ IFRS 16, pkt. 18

Det skal hertil nævnes, at det kræver en option i leasingkontrakten, hvis leasingtager skal have mulighed for at opsige kontrakten før tid.

Ved indregning er det leasingtagers opgave at vurdere, hvorvidt det er sandsynligt, at en leasingaftale med en af ovenstående optioner vil forventes anvendt, samt om leasingtager har økonomisk incitament hertil.⁴⁸ Hvis det i høj grad er sandsynligt, at leasingtager vil udnytte optionen i leasingaftalen, skal den forlængede periode indgå i indregningen af leasingaftalen. En generel overvejelse, som virksomheden bør have er historikken for, hvorvidt virksomheden udnytter optioner i tidligere leasingaftaler.

En forskel i IFRS 16 i forhold til IAS 17 er, at udnyttelsen af optioner skal revurderes løbende. Konkrete forhold og hændelser kan have betydning for virksomhedens vurdering af, hvorvidt de ønsker at anvende en option eller ej.⁴⁹

7.5 Indregning

Når det er fastlagt, at der er tale om en leasingaftale, skal leasingtager indregne aftalen i regnskabet efter de nye regler i IFRS 16. Indregningen sker ved at indregne retten til at bruge aktivet (right-of-use) i balancen samt den forpligtelse, som er knyttet til retten til at bruge aktivet. Det vil sige, at leasingtager skal indregne aktivet samt forpligtelsen, der måles til nutidsværdien af leasingydelse.

Aktivet skal indregnes på det tidspunkt, hvor leasingaftalen træder i kraft, hvilket vil sige på det tidspunkt leasingtager overtager brugsretten til aktivet. Aktivet indregnes ved første indregning i lighed med almindelige anlægsaktiver til kostpris. I kostprisen indgår leasingforpligtelsen samt ydelser, som er forfalden til betaling, før aktivet er tilgængeligt for leasingtager. Endvidere indregnes eventuelle opstarts- og skønnede bortskaffelsesomkostninger i kostprisen, hvis disse afholdes af leasingtager. Direkte omkostninger, som er forbundet med leasingaftalen, skal endvidere indgå i kostprisen. Direkte omkostninger defineres, som omkostninger, der ikke vil have været afholdt, hvis leasingaftalen ikke var indgået.⁵⁰

⁴⁸ IFRS 16, pkt. 19

⁴⁹ IFRS 16, pkt. 20-21

⁵⁰ Årsrapport efter internationale standarder fra dansk praksis til IFRS s. 572

Dette er blot en præcision af den tidligere IAS 17, hvor aktivet skulle indregnes til forpligtelsen inkl. opstartsomkostninger.

Leasingforpligtelsen indregnes første gang ved kontraktens begyndelse. Den måles til nutidsværdien af leasingydelse. Nutidsværdien af leasingydelse beregnes ved at tilbagediskontere leasingydelse ved anvendelse af den interne rente i leasingkontrakten. I situationer hvor den interne rente i kontrakten ikke oplyses, skal virksomhedens lånerente anvendes.⁵¹ Dette er meget i lighed med IAS 17 behandling af finansiel leasing. Der er ændret i definitionen af leasingforpligtelsen. Det betyder, at leasingforpligtelsen nu defineres som kontante ydelser og variable ydelser, som er afhængige af en rente eller et indeks f.eks. CIBOR-renten. Tidligere var variable ydelser ikke indregnet i balancen, men omkostningsført i resultatopgørelsen. Alle øvrige variable ydelser er ikke omfattet og føres stadig i resultatopgørelsen. Det kan f.eks. være kilometerpenge ved leasing af en bil.

Efter IFRS 16 skal leasingaftaler, som udgangspunkt, indregnes individuelt. Vejledningen til regnskabsstandarden indeholder en lempelse i forhold til porteføljeleasingaftaler. Virksomheder får mulighed for at anvende standarden for ensartede leasingkontrakter med samme karakteristika. Dette er betinget af, at en porteføljebehandling ikke vil have en væsentlig betydning for virksomhedens regnskab i forhold til en individuel behandling af leasingaftalerne.

7.6 Efterfølgende måling

Leasingaktivet indregnes efterfølgende efter kostprismodellen med mindre tilsvarende aktiver opgøres efter dagsværdimetoden.⁵² Ved kostprismodellen reduceres aktivets værdi lineært over aktivets levetid (leasingperioden). Reduktionen i værdien af aktivet sker som følge af afskrivninger. Virksomheden skal ifølge IAS 36 hvert år fortage en nedskrivningstest, som kan have en effekt på værdien af det indregnede aktiv. Af- og nedskrivningerne indregnes i resultatopgørelsen. Ydermere kan en revurdering af leasingforpligtelsen betyde en ændring af aktivets værdi.⁵³

⁵¹ IFRS 16, pkt. 26

⁵² IFRS 16, pkt. 29 og pkt. 35

⁵³ IFRS 16, pkt. 30-33

Den efterfølgende indregning af leasingforpligtelsen skal måles på følgende måde:⁵⁴

Forhøje den regnskabsmæssige værdi af forpligtelsen i balancen for at afspejle rentetilskrivningen.

Betaling af leasingydelser reducerer forpligtelsen i balancen

Revurdere forpligtelsen for at reflektere eventuelle ændringer i leasingforholdet.

Revurderingen af leasingforpligtelsen er et nyt krav i IFRS 16 i forhold til IAS 17. Der er i regnskabsstandarden intet krav om, hvor ofte leasingforpligtelsen skal revurderes. Derimod er der et krav om, at forpligtelsen revurderes, hvis der opstår forhold, som giver anledning til en revurdering af leasingforpligtelsen. Forhold som kan give anledning til revurdering af leasingforpligtelsen vil f.eks. være en ændring i leasingperioden.⁵⁵

7.7 Præsentation⁵⁶

IAS 17 har tidligere været kritiseret i forhold til præsentation og notekrav, derfor er der sket en ændring i IFRS 16, hvor præsentations- og notekravene er blevet udvidet for at forbedre gennemsigtigheden i regnskaberne.

Det betyder blandt andet at der er krav til oplysning om, hvor meget leasingaktivets værdi udgør af de samlede aktiverede aktiver, hvis leasingtager i regnskabet har valgt at indregne leasingaktiver og øvrige aktiver på samme linje.

Leasingforpligtelsen skal oplyses særskilt fra de øvrige forpligtelser, men kan præsenteres i samme regnskabspost og note, som de øvrige forpligtelser. Noterne skal oplyse i hvilken linje leasingaktivet og leasingforpligtelsen er indeholdt.

Leasede investeringsejendomme præsenteres som investeringsejendomme.⁵⁷

⁵⁴ IFRS 16, pkt. 36-38

⁵⁵ IFRS 16, pkt. 39-46

⁵⁶ IFRS 16, pkt. 47

⁵⁷ IFRS 16, pkt. 48

Afskrivningerne og renteomkostningerne præsenteres i resultatopgørelsen som henholdsvis afskrivninger og finansielle omkostninger. Der er ikke krav til en specifikation af, hvad der vedrører leasingaktivet eller forpligtelsen.⁵⁸

7.8 Oplysningskrav

IFRS 16 standarden indeholder en lang række notekrav for leasingtager i forhold til IAS 17. Hensigten med de øgede notekrav er at skabe bedre mulighed for regnskabslæser til at vurdere, hvilken betydning leasingaftalerne har for virksomheden. Særlig betydning får det, at der fremadrettet skal gives betydelig flere oplysninger vedrørende leasing i modsætning til tidligere, hvor leasingoplysningerne indgik i noten for eventualforpligtelser og langfristede gæld.

Noteoplysningerne kan gives under de øvrige noter, men der er også mulighed for at medtage en særskilt note om leasing, som skal indeholde følgende elementer:⁵⁹

- Oplysninger omkring afskrivninger af leasingaktivet fordelt ud på underliggende aktivklasser.
- Oplysninger om renter på leasingforpligtelsen.
- Oplysninger vedrørende de kortfristede leasingaftaler.
- Oplysninger vedrørende leasingaktiver med lav værdi.
- Oplysninger vedrørende variable leasingydelser der ikke indregnes i leasingforpligtelsen.
- Oplysninger vedrørende indkomst fra subleasingaftaler.
- Oplysninger omkring de samlede udgående pengestrømmene ved leasingaftalerne.
- Oplysninger om tillæg til ROU aktiverne.
- Oplysninger vedrørende tab og gevinster fra sale-and-leaseback transaktioner.
- Oplysninger vedrørende værdien leasingaktivet for ultimo regnskabsåret fordelt på underliggende aktivklasser.

Der skal i regnskabet oplyses om en modenhedsfordeling af restforpligtelsen for ultimo regnskabsåret. Modenhedsanalysen skal fortages efter IFRS 7.⁶⁰

⁵⁸ IFRS 16, pkt. 49

⁵⁹ IFRS 16, pkt. 53

⁶⁰ IFRS 16, pkt. 58

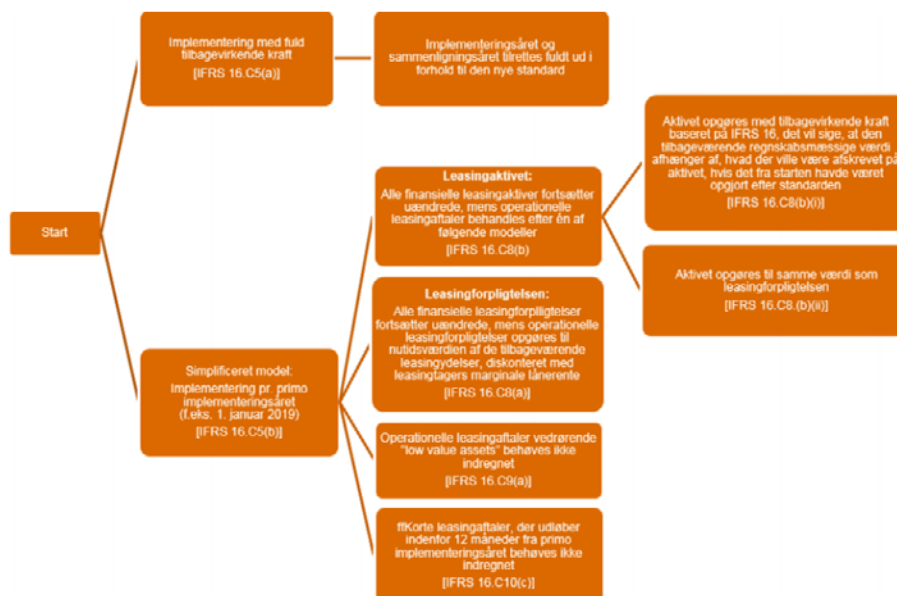
Der er ydermere krav til, at leasingtager skal oplyse yderligere kvalitative og kvantitative oplysninger, hvis det vurderes, at det er nødvendigt for at kunne imødekomme formålet med noteoplysningerne.⁶¹

7.9 Implementering af IFRS 16

IFRS 16 skal som nævnt implementeres for regnskaber, som har regnskabsår, der begynder den 1. januar 2019 eller senere. Regnskabsstandarden indeholder i lighed med de fleste andre regnskabsstandarder en række overgangsregler. Overgangsreglerne skal hjælpe virksomheder med at implementere den nye regnskabstandard og gøre overgangen fra IAS 17 til IFRS 16 nemmere.

Det er tidligere nævnt, at operationelle leasingaktiver skal indregnes i balancen. Indregningen får en væsentlig betydning for balancesummen, og de fleste virksomheder vil opleve en stigning i aktiverne samt passiverne. For at undgå de store unaturlige udsving i balancen, bør leasingtager ændre sammenligningstal, så regnskabslæser opnår et mere retvisende billede. Det vil i praksis være vanskeligt, og særligt ressourcekrævende. Der er indarbejdet en lempelse i IFRS 16, som betyder, at virksomheder kan undlade at rette sammenligningstal, og kun implementere regnskabstandard for indeværende regnskabsår. Der er udarbejdet et beslutningstræ, for hvordan implementeringen kan ske, dette er illustreret nedenfor.

⁶¹ IFRS 16, pkt. 59



62

Figur 2

Hvis en kontrakt indgår under en af de to nye kategorier for leasingaftaler (Kortfristede leasingaftaler eller leasingaftaler med lav værdi), kan aftalen fortsat omkostningsføres i resultatopgørelsen i lighed med tidligere. Det skal bemærkes, at der stadig er et øget krav til noteoplysningerne om denne type leasingaftaler.

Det antages, at størstedelen vil anvende implementeringslempelsen, hvor sammenligningstallene ikke korrigeres. Løsningen med fuld tilbagevirkende kraft vil ikke blive berørt yderligere i rapporten.

Leasingaktivet kan behandles på to måder efter ovenstående figur.

- Aktivet opgøres til samme værdi som leasingforpligtelsen.
- Aktivet kan indregnes til den værdi, som det ville have haft, hvis aktivet havde været aktiveret fra periodens start. Det vil sige, at der er fortaget afskrivninger på aktivet. Forskellen mellem aktivet og forpligtelsen indregnes direkte på egenkapitalen, da det er et udtryk for afskrivninger fra tidligere år, som vil have påvirket egenkapitalen negativt.

Leasingforpligtelsen indregnet som nævnt ovenfor som nutidsværdien af leasingydelse.

⁶² <https://www.pwc.dk/da/nyt/2016/leasingstandard-ifrs-16.pdf>

8 Ændringerne i IFRS 16 i forhold til IAS 17

I rapporten er det beskrevet, hvorledes forholdene omkring den nuværende standard, IAS 17, er. Det er yderligere beskrevet, hvordan forholdene omkring den fremtidige standard, IFRS 16, er. Leasing er som tidligere nævnt en meget populær finansieringskilde, hvorfor ændringen fra IAS 17 til IFRS 16 vil berøre mange virksomheder. Der vil i det følgende afsnit være en analyse af, hvilke områder, der ændrer sig i forbindelse med implementeringen af den nye standard, IFRS 16.

8.1 Definitionen på en leasingaftale

⁶³Den nuværende definition er som tidligere nævnt jf. IAS 17 følgende: *”En aftale, der for en given periode overdrager brugsretten af et aktiv for en given periode mod en given betaling”*. Denne adskiller sig hovedsagligt på to punkter i forhold til den nye standard, IFRS 16, hvor definitionen er følgende: ⁶⁴*”En leasingaftale er en aftale, der overfører retten til at kontrollere brugen af et identificeret aktiv i en periode mod at betale et vederlag.”* Det første punkt er, at IAS 17 definerer leasing, som brugsretten til et aktiv, mens IFRS 16 definerer leasing som retten til at kontrollere brugen. Dette er således en skærpelse af leasingdefinitionen, da kontrol over et aktiv er skarpere ladet end en brugsret. Denne skærpelse vil blive gennemgået yderligere senere i rapporten. Yderligere benævner den nuværende definition jf. IAS 17 blot et aktiv, mens den nye definition jf. IFRS 16 benævner et identificeret aktiv. Dette er yderligere en præcisering af den tidligere definition, da der i fremtiden vil blive tale om et identificeret aktiv, hvilket er hårdere ladet end blot et aktiv. Definitionen jf. IFRS 16 læner sig dog op ad IFRIC 4, som vil blive beskrevet i det følgende afsnit.

8.1.1 IFRIC 4 kontra IFRS 16

IFRIC 4 benytter omtalen et specifikt aktiv, mens IFRS 16 benytter omtalen et identificeret aktiv. I praksis er disse betegnelser meget svære at skelne i mellem og betyder praktisk talt det samme. Der er i begge tilfælde tale om, hvorvidt leasinggiver har retten til at ombytte aktivet i leasingperioden.

⁶⁵Det er yderligere afgørende, at der er substans bag retten til at ombytte aktivet. Såfremt der er substans bag retten, så er der ikke tale om et identificeret aktiv, hvorfor der ikke er tale om en leasingkontrakt. Dette gælder under begge definitioner.

⁶³ Årsrapport efter internationale regnskabsstandarder – fra dansk praksis til IFRS, 4. udgave, Jan Fedders og Henrik Steffensen, kapitel 23

⁶⁴ <https://www.pwc.dk/da/nyt/2018/ifrs-16.pdf>

⁶⁵ <https://www.pwc.dk/da/nyt/2016/leasingstandard-ifrs-16.pdf>

En af betingelserne i forhold til, om der er tale om substans bag retten til at ombytte aktivet er, om leasinggiver kan opnå en økonomisk fordel ved at foretage ombytningen. Såfremt leasinggiver opnår en økonomisk fordel, så er der ikke tale om et identificeret aktiv. Dette er i praksis meget svært for leasingtager at vurdere, da leasingtager som udgangspunkt ikke har adgang til leasinggivers bogholderi eller øvrige oplysninger. Yderligere vil en sådan vurdering ikke fremgå af leasingkontrakten, hvorfor leasingtager i praksis ingen mulighed har for at definere, hvorvidt leasinggiver opnår en økonomisk fordel. Under IFRIC 4 var betingelserne nemmere for leasingtager, da disse, udover et specifikt aktiv, var at selskabet havde muligheden for eller retten til at benytte aktivet eller instruere andre i at benytte aktivet mv. Leasingtager havde således muligheden for selv at konstatere dette, hvilket i henhold til den nye praksis vil blive besværliggjort.

8.1.2 Kontrolelementet kontra brugsretten

Definition af en leasingaftale i IAS 17 og IFRS 16 adskiller sig fra hinanden i spørgsmålet omkring retten til at bruge aktivet.

IAS 17 beskriver det som: En aftale som **overdrager brugsretten** af et aktiv.

IFRS 16 beskriver det som: Retten til at **kontrollere brugen** af et identificeret aktiv.

De to forskellige regnskabsstandarder skelner mellem overdragelse af en brugsret og en ret til at kontrollere brugen af aktivet.

Den væsentligste forskel ligger i kontrollen, hvor leasingtager har retten til at disponere over alle aktivets muligheder. Denne ændring har særligt betydning for leasingaftaler, hvor kontrollen ikke vurderes at blive opnået, hvorfor disse vil skulle klassificeres som serviceaftaler fremover.

Retten til at kontrollere aktivet skal foretages ud fra en vurdering af, om virksomheden har:⁶⁶

- Retten til substantielt alle økonomiske fordele fra aktivet i leasingperioden.
- Retten til at bestemme brugen af aktivet i leasingperioden.

⁶⁶ Årsrapport efter internationale regnskabsstandarder – Fra dansk praksis til IFR. Udgave 5. s. 555

Ovenstående vurdering skiller sig ud fra den tidligere regnskabspraksis IAS 17.

IFRS 16 klassificerer i modsætning til IAS 17, aftaler, som ikke opfylder betingelserne for at være en leasingaftale, som en serviceaftale. Til forskel fra en leasingaftale skal en serviceaftale indregnes lineært i resultatopgørelsen over aftaleperioden. En serviceaftale indeholder ikke retten til at kontrollere et specifikt aktiv, men retten til at få leveret en serviceydelse i en periode. Forpligtelsen optages ikke i balancen, da brugsretten ikke knytter sig til et specifikt aktiv, som kan indregnes.⁶⁷

8.2 Klassifikationen afskaffes

Den formodentligt største ændring ved overgangen fra IAS 17 til IFRS 16 er, at den nuværende klassifikation med operationel og finansiell leasing udgår. Der er således taget hånd om et af de mest omtalte kritikpunkter af IAS 17 og forsøgt at ensarte retningslinjerne for alle virksomheder under et. Fremover skal leasingaftaler indregnes i balancen, som det tidligere var tilfældet ved finansiell leasing. Principielt er der således blot tale om, at operationel leasing udgår. Udover at operationel leasing udgår, så sker der også en korrektion af den tidligere indregningsmetode for finansiell leasing. Denne vil blive omtalt i senere afsnit. Muligheden for at udgiftsføre leasingomkostninger direkte i resultatopgørelsen udenom balancen er således fjernet. Der er dog aldrig en regel uden en undtagelse, hvorfor der i IFRS 16 er opfundet to nye leasingbegreber: kortvarige leasingkontrakter og low-value aktiver. Disse vil også blive omtalt i senere afsnit.

8.3 Revurdering af leasingperioden

For begge regnskabsstandarder i leasingperioden indgår den uopsigelige periode i leasingkontrakten. Hertil indgår optioner på forlængelse eller forkortelse af leasingperioden, hvis leasingtager vurderer det sandsynligt at anvende disse optioner. I IAS 17 skal leasingperioden vurderes ved indgåelsen af kontrakten. En væsentlig ændring i IFRS 16 er et yderligere krav om en løbende revurdering af leasingperioden.

Denne revurdering giver teoretisk meget god mening. Hvis en virksomhed ønsker at udnytte en option, som de hidtil ikke havde forventet, betyder det en øget forpligtelse for virksomheden og bør

⁶⁷ Årsrapport efter internationale regnskabsstandarder – Fra dansk praksis til IFR. Udgave 5. s. 558

derfor afspejles i virksomhedens regnskab. Det gælder ligeledes at et kontraktbrud, skal afspejles i leasingtagers regnskab.

IASB ønsker at opnå regnskaber, hvor regnskabslæser kan få oplyst den forventede leasingforpligtelse, og sikre troværdighed i regnskabet.

Den praktiske håndtering af revurderingen vil forventes at være en større arbejdsproces. Større virksomheder, som opererer med flere leasingkontrakter, har et stort arbejde foran sig ved at skulle revurdere alle kontrakterne enkeltvis løbende. For produktionsanlæg vil en faktor kunne være kundesegmentet. Hvis efterspørgslen for det producerede produkt falder, bør det overvejes om en option til at afbryde leasingkontrakten vil være relevant. Hvis efterspørgslen er uændret eller stigende ved udløbet af leasingperioden, bør det overvejes at anvende en option til at forlænge leasingaftalen.

Regnskabstandarden er endnu ikke trådt i kraft. Påvirkningen af revurderingskravet for leasingperioden kendes dermed ikke på nuværende tidspunkt. Det må dog antages, at det vil få øget administrative konsekvenser for virksomheder, der har flere leasingaftaler.

8.4 Variable leasingydelse - en del af forpligtelsen

Det er tidligere nævnt i rapporten, at leasingforpligtelsen indregnes som nutidsværdien af leasingydelse. Det betyder, at opgørelsen samt definitionen af leasingydelse har en væsentlig betydning for den forpligtelse, som skal indregnes i balancen. IFRS 16 medtager i modsætning til IAS 17 variable leasingydelse, der reguleres baseret på et indeks. Det illustreres nedenfor hvilke elementer, som indgår i de forskellige definitioner af leasingydelse.

Tabel 6

Elementer som indgår i Leasingforpligtelsen - IAS 17 kontra IFRS 16	IAS 17	IFRS 16
Faste leasingydelse (minimumleasingydelse ved IAS 17)	✓	✓
Betaling som følge af udnyttelse af en købsoption	✓	✓
Betaling af "bøder" ved afbrydelse af en kontrakt før tid	✓	✓
Garanterede restværdier som leasingtager er forpligtet til at betale	✓	✓
Variable leasingydelse der er reguleres baseret på et indeks	✗	✓

Det ses af ovenstående illustration, at ændringen går på de variable leasingydelse, der er baseret på en regulering i et indeks. I IAS 17 har de variable omkostninger været omkostningsført i resultatopgørelsen. De indgår nu som en del af den indregnede leasingforpligtelse i balancen. IASB har ønsket at medtage netop disse variable omkostninger, da denne type anses for værende uundgåelige variable leasingydelse og bør derfor medtages i leasingforpligtelsen.

Det betyder derfor også, at IFRS 16 antyder, at der er øvrige variable omkostninger, såsom forbrugsbaserede leasingydelse, som ikke skal medtages i leasingforpligtelsen. Et eksempel på forbrugsbaserede leasingydelse vil være kilometerpenge, som leasingtager betaler for overkørte kilometer i en leasingbil. Disse skal indregnes direkte i resultatopgørelsen og ikke i balancen som en del af leasingforpligtelsen.

En regulering i et indeks og dermed i de variable leasingydelse får først konsekvens for leasingtager på det tidspunkt, hvor leasinggiver vælger at regulere leasingydelsen til indekset og dermed ændre de fremtidige pengestrømme. Det betyder derfor, at leasingtagers leasingforpligtelse først bliver påvirket, når leasinggiver foretager en ændring i leasingydelsen.

8.5 Revurdering af leasingforpligtelsen

Fremadrettet vil de fleste leasingkontrakter blive indregnet i balancen, da IFRS 16 ikke længere opererer med de to klassifikationer, som kendes fra IAS 17, hvor operationel leasing ikke indregnes i balancen.

Det betyder, at en lang række virksomheder fremover skal indregne leasingforpligtelse i deres balance. IFRS 16 kommer med et krav til revurdering af den indregnede leasingforpligtelse. Det har ikke tidligere været et krav i IAS 17.

Revurderingen af leasingforpligtelsen kan opstilles i følgende kategorier:

- Revurderingen af udnyttelse af optioner ved forlængelse eller forkortelse af leasingperioden.
- Revurdering af leasingperioden som følge af udnyttelse en option
- Revurdering som følge af en ændring af værdien af en restværdigaranti
- Revurdering som følge af en ændring i værdien af et indeks eller rente

Revurderingen af leasingforpligtelsen skal medføre en korrektion til leasingaktivet, som skal indregnes i regnskabet, med mindre aktivets værdi udgør 0 kr. Negative revurderingen af et leasingaktiv indtægtsføres i resultatopgørelsen.

IFRS 16.20 og 16.21 beskriver, at der ikke er et udtrykkeligt krav om, at revurderingen udføres løbende. Der er et krav om, at hvis der indtræffer omstændigheder eller begivenheder hos leasingtager, skal leasingforpligtelsen revurderes for at imødegå de pågældende omstændigheder eller begivenheder.

Revurderingen tilgodeser regnskabslæser, som nemmere kan få indsigt i begivenheder, som er indtruffet i virksomheden, og som har konsekvenser for leasingforpligtelsen. Det skaber bedre gennemsigtighed for regnskabslæser og et bedre beslutningsgrundlag.

8.6 Kortfristede leasingaftaler

I IFRS 16 ophører klassifikationerne finansiel leasing og operationel leasing. IFRS 16 indfører to nye begreber.

- Kortfristede leasingaftaler
- Leasingaktiver af lav værdi.

De kortfristede leasingaftaler er leasingaftaler, som har en maksimal løbetid på 12 måneder. Den regnskabsmæssige behandling ligner meget behandlingen af operationel leasing fra IAS 17.

Leasingydelse præsenteres i resultatopgørelsen i takt med, at de forfalder. Der indgår derfor ikke nogen forpligtelse i balancen, ligesom brugsretten til aktivet ikke aktiveres. Førstegangsydelsen skal i lighed med operationel leasing periodiseres over leasingaftalens løbetid. Denne løsning må antages at give nogle virksomheder incitament til at indgå korte leasingaftaler, for at undgå at indregne leasingaftalen i balancen.

IFRS 16 stiller skærpede krav til leasingtagers oplysningskrav i forhold til IAS 17, hvor operationel leasing blot indgår i noten under eventualforpligtelser. Hvis en virksomhed anvender kortfristede leasingaftaler, skal det oplyses, at undtagelsen anvendes i regnskabet. Noten skal ifølge IFRS 16

indeholde oplysninger om årets omkostninger på kortfristede leasingaftaler samt den resterende leasingforpligtelse.

Den kortfristede leasingaftale må ikke indeholde en købsoption, hvilket ligner den operationelle leasing i IAS 17.

8.7 Low-value assets

Det andet nye begreb som IFRS 16 indfører er aktiver med lav værdi. IFRS 16 indeholder en konkret beskrivelse af, hvad leasingaktiver med lav værdi er. I vejledningen til IFRS 16 har IASB vurderet, at et aktiv med lav værdi ikke overstiger 5.000 USD. Til vurderingen af aktivets værdi skal aktivets nypris altid anvendes. Det gør sig tillige gældende ved brugte aktiver. Ved vurderingen tages der udgangspunkt i den enkelte leasingkontrakt.

Det betyder, at en leasingaftale med 10 kopimaskiner, der individuelt er af lav værdi, ikke kan indgå i regelsættet om aktiver med lav værdi, hvis den samlede værdi på leasingaftalen vil være over grænsen. Hvis virksomheden havde indgået en leasingaftale på hver enkelt kopimaskine, vil de kunne indregne kopimaskinerne som aktiver med lav værdi, og undgå at indregne kontrakterne i balancen.

For leasingaktiver med lav værdi gælder det, at årets omkostninger skal oplyses i noten, og at undtagelsen anvendes.

8.8 Flere oplysningskrav

I forbindelse med ønsket omkring en bedre gennemsigtighed vedrørende leasing i regnskaberne, har IASB med IFRS 16 tilføjet en række oplysningskrav til leasingtager. Oplysningskravene i IAS 17 har været begrænset til de påvirkede regnskabsposter (Anlægsnoter og gældsforpligtelser).

Leasingtager kan stadig efter IFRS 16 vælge at indeholde oplysningerne i de relevante noter til regnskabet, men det er også muligt, at udarbejde en specifik note til regnskabet, som vedrører leasing.

Et større præsenteringskrav i IFRS 16 er, at begreberne operationel og finansiell leasing udgår, hvilket betyder, at alle leasingaftaler, med undtagelse af de to ovenstående lempelser, skal indregnes i balancen.

Dette vil øge regnskabet's gennemsigtighed og nytteværdi, hvilket vil forbedre regnskabsbrugers vurdering af regnskabet.

Oplysningskravene er markant skærpet i forhold til den operationelle leasing. Oplysningskravene er på flere punkter sammenlignelige med finansiel leasing i IAS 17. For at imødegå de opdaterede definitioner indeholder IFRS 16 ændringer til oplysningskravene.

Hos større virksomheder, der har mange leasingaftaler, må de øgede oplysningskrav give en større administrativ byrde. Det gælder særligt virksomheder, der har mange operationelle leasingaftaler.

8.9 Eksempel på sammenholdelse af IFRS 16 med IAS 17

For at demonstrere den forventeligt største forskel, som IFRS 16 bidrager med, så er der i rapporten udarbejdet et regneeksempel. I eksemplet er der taget udgangspunkt i leasing af en lastbil. Lastbilen har en nyvognspris på 3 mio. kr. Levetiden for lastbilen er vurderet at være ca. 5 år, mens leasingperioden er 3 år. Leasingydelsen betales månedligt og der er således 36 terminer. Leasingydelsen er fast og udgør 47.222 kr. pr. måned. Den ekstraordinære leasingydelse udgør 300.000 kr., som betales kort efter kontraktens indgåelse og inden leasingaktivet udleveres. Den interne rente er 3 %. Leasingkontrakten starter den 1. januar. Der er ingen fordelagtige købsoptioner på lastbilen og ingen krav om, at lastbilen skal købes ved endt leasing. Udgangspunktet er således, at leasinggiver overtager lastbilen efter leasingperioden. Det fremgår af kontrakten, at leasingtager har retten til at bestemme over brugen af lastbilen, som er specificeret med stelnummer i leasingaftalen. Det er for leasinggiver ikke muligt at skifte lastbilen ud i leasingperioden og alle økonomiske fordele vedr. lastbilen tilhører leasingtager.

8.9.1 Eksempel indregning i henhold til IAS 17

Det skal først og fremmest vurderes, hvorvidt der er tale om finansiel eller operationel leasing. Til dette benyttes de tidligere fem omtalte punkter til vurdering heraf.

- Ejendomsretten overgår til leasingtager ved leasingperiodens udløb
 - o Som det fremgår af eksemplets indledning, så overtager leasinggiver lastbilen ved leasingperiodens udløb, hvorfor dette punkt ikke er gældende.

- Leasingkontrakten indeholder en option, hvorved leasingtager kan købe aktivet til en væsentligt lavere pris end markedsprisen
 - o Som det fremgår af eksemplets indledning, så forefindes der ikke en gunstig købsoption i leasingaftalen. Dette punkt er således heller ikke gældende.

- Minimumsleasingperioden løber over en væsentlig del af den forventede økonomiske levetid for aktivet
 - o Den forventede økonomiske levetid for lastbilen er jf. eksemplets indledning 5 år. Leasingperioden udgør 3 år. Leasingaftalen udgør således 60 % af lastbilens forventede økonomiske levetid. Der findes ikke en decideret målestok i IAS 17, hvorfor der skeles til US GAAP, som foreskriver, at der er tale om, at leasingaftalen udgør en væsentlig del af den forventede økonomiske levetid, når kontrakten udgør 75 % eller mere. Ved denne leasingaftale udgør andelen af den økonomiske levetid en mindre del, hvorfor dette punkt ikke er gældende.

- Aktivets dagsværdi svarer mere eller mindre til nutidsværdien af minimumsleasingbetalingerne
 - o Nutidsværdien af minimumsleasingbetalingerne er beregnet i bilag 1, hvor det fremgår, at værdien er 1.330.967 kr. Nyprisen for lastbilen udgør 3 mio. kr., hvilket svarer til dagsværdien på aktivet ved indgåelsen af leasingaftalen. Nutidsværdien af minimumsleasingbetalingerne er således markant lavere end dagsværdien og udgør ca. 44 %. Der forefindes ikke en målestok i IAS 17 i forhold til, hvornår dette parameter er opfyldt, men der skeles til US GAAP, som benytter 90 %. Det er således vurderet, at dette punkt heller ikke er opfyldt.

- Aktivet er specialfremstillet til leasingtager, således andre ikke kan benytte aktivet uden væsentlige korrektioner
 - o Aktivet udgør en almindelig lastbil og det vurderes, at andre firmaer uden modifikationer kan benytte denne lastbil. Der er således ikke tale om et specialfremstillet leasingprodukt. Dette punkt er dermed heller ikke opfyldt.

Ingen af ovenstående fem punkter er opfyldt, hvorfor der ikke er tale om finansiel leasing. Da der ikke er tale om finansiel leasing overgår klassifikationen i henhold til IAS 17 til operationel leasing. Da dette er fastslået kan indregningen i henholdsvis resultatopgørelse og balance beregnes for leasingperioden.

Tabel 7 i tusind DKK

IAS 17 - Operationel leasing

Resultatopgørelse

År	0	1	2	3
Ekstraordinær leasingydelse	0	100.000	100.000	100.000
Leasingydelse	0	566.667	566.667	566.667
Samlet resultatpåvirkning	0	666.667	666.667	666.667

Balance

År	0	1	2	3
Periodeafgrænsningsposter	300.000	200.000	100.000	0
Forpligtelser	0	0	0	0

Da der er tale om operationel leasing sker der ingen indregning af lastbilens værdi i balancen ligesom den samlede forpligtelse i leasingperioden heller ikke indregnes i balancen. I stedet sker al indregning hovedsagligt i resultatopgørelsen.⁶⁸ Der er dog én undtagelse. Det fremgår af IAS 17 punkt 33, at leasingomkostningerne skal omkostningsføres lineært over leasingkontraktens løbetid i årsregnskabet. Som udgangspunkt er alle leasingkontraktens ydelser lineære i forvejen, hvorfor disse ikke kræver regulering, da den lineære indregning sker automatisk i forbindelse med hver enkelt betaling. Der er dog en undtagelse – den ekstraordinære leasingydelse. Den ekstraordinære leasingydelse betales i dette eksempel inden leasingaktivet udleveres. Denne omkostning er en del af betalingen for, at leasinggiver overdrager brugsretten til leasingtager. Der er således tale om en leasingomkostning, som skal fordeles lineært over leasingkontraktens løbetid på tre år. Det vil sige, at den ekstraordinære leasingydelse på 300.000 kr. fordeles med 100.000 kr. i hvert af de tre regnskabsår. For at dette kan lade sig gøre, så indregnes den ekstraordinære leasingydelse ved første indregning i år 0 i balancen som en periodeafgrænsningspost på aktivsiden. Leasingen starter den 1.

⁶⁸ IAS 17 punkt 33

januar i år 1, hvorfor der omkostningsføres en tredjedel af den ekstraordinære leasingydelse i henholdsvis år 1, 2 og 3.

Betalingen af den ekstraordinære leasingydelse sker fra banken. Såfremt der er indestående på banken, så reducerer betalingen indeståendet, hvorfor balancesummen vil være uændret og der vil således blot være tale om en præsentationsændring. Såfremt der er gæld til banken ved betalingen, så vil balancesummen stige med 300.000, da periodeafgrænsningsposterne under aktiver stiger med 300.000 kr. og gælden til banken stiger med 300.000 kr.

Foruden ovennævnte sker der ikke regulering i balancen og balancepåvirkningen er således minimal. Det fremgår af resultatopgørelsen, at der er omkostningsført 12 måneders leasingydelser samt en tredjedel af den ekstraordinære leasingydelse. Dette stemmer overens med en lineær fordeling i henhold til IAS 17 punkt 33 og omkostningen i hvert af de tre år er således den samme – 666.667 kr.

8.9.2 Eksempel indregning i henhold til IFRS 16

Ifølge IFRS 16 skal der skelnes mellem leasing- og serviceaftaler. For at der er tale om en leasingaftale efter IFRS, så skal leasingtager have retten til at opnå stort set alle de økonomiske fordele fra brugen af det identificerede aktiv samt retten til at bestemme over brugen af det identificerede aktiv. Først og fremmest er lastbilen angivet med stelnummer i aftalen og leasinggiver har ikke mulighed for at substituere lastbilen, hvorfor der er tale om et identificeret aktiv. Derudover fremgår det af kontrakten, at leasingtager har retten til at bestemme over brugen af lastbilen, hvorfor leasingtager har kontrollen over lastbilen. Det fremgår ligeledes af kontrakten, at leasingtager har retten til at opnå stort set alle de økonomiske fordele ved brugen af lastbilen. Alle betingelser for at aftalen skal indregnes som leasing ifølge IFRS 16 er således opfyldt. Da dette er fastslået kan indregningen i henholdsvis resultatopgørelse og balance beregnes for leasingperioden.

Tabel 8 i tusind DKK

IFRS 16 - se beregning i bilag 1

Resultatopgørelse

År	0	1	2	3
Afskrivninger	0	443.656	443.656	443.656
Renter	0	335.433	236.983	96.616
Samlet resultatpåvirkning	0	779.089	680.639	540.272

Balance

År	0	1	2	3
Aktiver	1.330.967	887.312	443.656	0
Forpligtelser	-1.030.967	-799.734	-470.050	0

I henhold til IFRS 16, så skal leasingforpligtelsen måles til nutidsværdien af leasingydelse, som beregnes ved at tilbagediskontere leasingydelse ved brug af den interne rente i leasingkontrakten. Denne beregning er foretaget i bilag 1, hvor forpligtelsen er beregnet til 1.030.967 kr. Denne forpligtelse indregnes i balancen som en leasingforpligtelse og afdrages i takt med leasingydelse betales.

Når forpligtelsen kendes, så er det muligt at beregne aktivets værdi. I aktivets værdi indgår leasingforpligtelsen, hvorfor denne skal beregnes førend aktivets værdi kan beregnes. Ved opgørelsen tillægges den ekstraordinære leasingydelse, hvorefter aktivets værdi er beregnet til 1.330.967 kr. Det forudsættes, at der ingen opstarts- og skønnede bortskaffelsesomkostninger er. Lastbilen afskrives over den forventede leasingperiode, som i dette tilfælde er vurderet at være 3 år, hvorfor aktivet gradvist falder med afskrivningerne fra år 1 til år 3.

Lastbilens værdi afskrevet over tre år giver en årlig afskrivning på 443.656 kr., som omkostningsføres under afskrivninger i resultatopgørelsen. Foruden afskrivninger i resultatopgørelsen skal der også beregnes en renteomkostning i leasingperioden. Renteomkostningen fremgår af amortiseringstabellen ved beregning af leasingforpligtelsen. Renten er størst i år 1, da forpligtelsen er størst i år 1. Renten falder i takt med forpligtelsen afdrages, hvorfor renten falder gradvist fra år 1 til år 3. Dette medfører, at den samlede omkostning i resultatopgørelsen også falder fra år 1 til år 3. Der er således en forskel i resultatpåvirkningen fra år 1 til år 3 på 238.817 kr.

8.9.3 Sammenholdelse eksempel indregning i henhold til IAS 17 og IFRS 16

Det fremgår af de to tabeller, at der er markant forskel på indregningen af den samme leasingkontrakt i henhold til den nuværende standard, IAS 17 og den kommende standard, IFRS 16. Ifølge de nuværende regler skal eksemplets leasingkontrakt indregnes som operationel leasing i resultatopgørelsen. Dette skyldes, at betingelserne for at være finansiel leasing ikke er opfyldte. Ved IFRS 16 er betingelserne for at være en leasingaftale opfyldte. Klassifikationen af henholdsvis operationel og finansiel leasing er som tidligere nævnt afskaffet, hvorfor der sker indregning i balancen allerede, når der er tale om en leasingaftale ifølge IFRS 16. De nye regler medfører, at resultatopgørelsen bliver en afledt faktor af lastbilens behandling i balancen.

Balancens benyttede poster vil i dette eksempel ændre sig markant i forhold til under den nuværende IAS 17. Dette skyldes, at der ved operationel leasing kun blev benyttet balanceposten, periodeafgrænsningsposter. Ved samme leasingkontrakter efter IFRS 16 skal balanceposterne materielle anlægsaktiver samt langfristede og kortfristede gældsforpligtelser benyttes. Overgangen fra IAS 17 til IFRS 16 vil yderligere i dette eksempel medføre, at balancesummen øges markant med op til 1.330.967 kr. En balanceøgning kan have betydning for regnskabsbrugers vurdering af virksomheden. Yderligere kan balanceøgningen have betydning for virksomhedens nøgletal. De eventuelle konsekvenser over for regnskabsbrugere mv. vil blive analyseret senere i rapporten.

Det er ikke kun i balancen, at der sker en væsentlig ændring i forhold til den nuværende IAS 17. Resultatopgørelsen bliver også påvirket markant, hvilket fremgår af de to tidligere viste tabeller. Præsentationen ændres fra autodrift til henholdsvis afskrivninger og finansielle omkostninger. Foruden præsentationsændringen, så vil de enkelte års resultater også ændres, selvom den samlede resultatpåvirkning ved leasingens udløb er den samme. Ved operationel leasing føres omkostningerne lineært i leasingperioden, mens omkostningerne ved IFRS 16 er høje i år 1 og lave i år 3, da renten falder i forbindelse med de løbende afdrag på leasingforpligtelsen. Nedenstående tabel viser forskellen i resultatpåvirkningen i de tre år.

Tabel 9 i tusind DKK

Sammenholdelse af resultatpåvirkning IFRS 16 kontra IAS 17				
År	0	1	2	3
Resultatpåvirkning IAS 17	0	666.667	666.667	666.667
Resultatpåvirkning IFRS 16	0	779.089	680.639	540.272
Forskel resultatopgørelse	0	-112.422	-13.972	126.395

Det fremgår tydeligt, at IFRS 16 medfører en øget omkostning i begyndelsen af leasingperioden, mens der i slutningen af leasingperioden vil være færre omkostninger. Dette vil således på den korte bane have negativ indflydelse på årsregnskaberne for virksomheder, som tidligere havde operationelle leasingaftaler, som ved den nye standard overgår til at skulle indregnes i balancen jf. IFRS 16.

En anden effekt i lige netop denne case er, at opgørelsen af leasing ifølge IFRS 16 kontra ifølge IAS 17 vurderes at være mere tidskrævende. Dette skyldes, at der ved operationel leasing ikke er behov for beregninger eller øvrige vurderinger i løbet af leasingperioden. Der skal blot foretages en periodisering af den ekstraordinære leasingydelse samt udgiftsføres de løbende leasingydelser. Ved opgørelse i henhold til IFRS 16 skal der laves en nutidsværdiberegning, en kostprisberegning mv. Dette vurderes at få direkte indflydelse på bogholderifunktionen hos virksomhederne og vurderes således at udgøre en ekstra administrationsbyrde.

I lige netop dette eksempel kan det konkluderes, at den nye standard, IFRS 16, vil få væsentlig betydning for årsregnskaberne fremadrettet.

8.9.4 Vurdering af IFRS 16 i forhold til IAS 17 kritikpunkterne

Tidligere i rapporten er det konkluderet hvilke kritikpunkter, der var af den nuværende standard, IAS 17. I dette afsnit vil der blive foretaget en vurdering af, om den nye standard, IFRS 16, forbedrer den nuværende standard i forhold til disse kritikpunkter.

Under den nuværende standard, IAS 17, er det et stort kritikpunkt, at regnskabsbrugere, herunder hovedsagligt pengeinstitutter, anså leasing for at øge aktiverne og forpligtelserne, men alligevel kunne leasing indregnes i resultatopgørelsen som operationel leasing. Dette vurderes som udgangspunkt forbedret i henhold til den nye standard, IFRS 16, som følge af, at klassifikationerne – operationel og

finansiel leasing, er afskaffet. Det vil sige, at i henhold til den nye standard, så skal alle leasingkontrakter som udgangspunkt indregnes i balancen. Der er dog fortsat undtagelser i form af kortvarige leasingkontrakter samt low-value kontrakter. Det vurderes dog i forhold til den tidligere klassifikation, så er der tale om en styrkelse af standarden, da væsentligt flere leasingkontrakter fremover forventes indregnet under aktiver og passiver. Det vil således fremover være markant nemmere for regnskabsbrugere, f.eks. pengeinstitutter, at vurdere virksomhederne, da der ikke skal foretages omregning af operationelle leasingkontraktens påvirkning på resultatopgørelsen og balancen.

Det vurderes yderligere, at den nye standard vil skabe en øget sammenlignelighed mellem virksomheder. Dette skyldes hovedsagligt, at klassifikationen er afskaffet ligesom det vurderes, at der er kommet strammere retningslinjer for opdelingen af leasingkontrakter. Hvor der tidligere var tale om operationelle og finansielle kontrakter, er der nu tale om leasingkontrakter, kortvarige leasingkontrakter samt low-value leasingkontrakter. Opdelingen herimellem vurderes nemmere og mindre skønsrelateret, hvilket er en forbedring af IAS 17.

Under den nuværende standard er det et kritikpunkt, at virksomheder kunne påvirke leasingkontrakterne i retning af operationelle leasingaftaler, således disse ikke skulle indregnes i balancen. Denne problemstilling er set i forhold til leasing fjernet og dermed forbedret markant. Opdelingen af leasing, kortvarig leasing og low-value leasing er væsentligt mere gennemsigtigt end den nuværende opdeling, hvilket er en fordel. Når dette er sagt, så er det fremover muligt at påvirke kontrakten hen mod en serviceaftale, hvorefter det igen vil være muligt at holde aktivet og forpligtelsen ude af balancen. Den nuværende opdeling mellem operationel og finansiel leasing er således erstattet af forskellen på en leasingkontrakt og en servicekontakt. Det vurderes dog, at spændet mellem en leasingkontrakt og en servicekontrakt er større end spændet mellem en operationel og en finansiel leasingkontrakt, hvorfor området vurderes at være forbedret.

Efter standarden, IAS 17, har det ligeledes været et kritikpunkt, hvorvidt der var tale om en operationel eller finansiel leasingaftale, da denne vurdering indebærer et stort skønselement. Dette skønselement er imidlertid blot overtaget af et nyt skønselement i forhold til, hvorvidt der er tale om en leasingkontrakt eller en serviceaftale. Som nævnt ovenover, så vurderes det dog, at spændet

mellem en serviceaftale og en leasingkontrakt efter IFRS 16 er større end spændet mellem operationel og finansiell leasing efter IAS 17.

Efter den nye standard, IFRS 16, er der opstået nogle nye skønselementer i forhold til tidligere. I fremtiden skal leasingperioden og -forpligtelsen revurderes løbende. Der var efter den nuværende IAS 17 tale om en skønsmæssig vurdering ved indgåelsen af kontrakten, hvor dette skøn fremover løbende skal ajourføres. Dette vurderes at være en styrke i forhold til IAS 17, da den løbende revurdering alt andet lige vil give et løbende mere retvisende billede af virksomhedens finansielle forhold.

IASBs definition af, hvornår der er tale om et aktiv og en forpligtelse vurderes efter IFRS 16 at blive overholdt mere end under IAS 17. Dette skyldes hovedsagligt afskaffelsen af klassifikationen. Problemstillingen er dog ikke afværget, eftersom der fortsat er forskellig indregning af en serviceaftale og en leasingaftale.

Samlet vurderes IFRS 16 at imødekomme størstedelen af kritikpunkterne under IAS 17. Der vil dog fortsat i fremtiden indgå skønselementer i opgørelsen af leasingforpligtelser og serviceaftaler. Det vurderes at på trods af skønselementerne, så vil der blive en bedre sammenlignelighed mellem virksomhederne fremover og regnskabsbrugernes omregning af resultatopgørelse og balance vil blive minimeret væsentligt.

8.10 Eksempel på skattemæssig behandling

Rapporten har afgrænset sig fra den skattemæssige behandling i analyserne, da der er begrænset adgang til de udvalgte virksomhedens skatteoplysninger. Der er i analysen anvendt virksomheder fra forskellige lande, hvilket betyder at der er forskellige skatteregler, som kan have betydning for analysens udfald. Rapporten vil illustrere, hvilken effekt implementeringen af IFRS 16 har efter de danske skatteregler. Effekten er illustreret i nedenstående fiktive eksempel, som er udarbejdet på simplificerede forudsætninger for alene at vise den skattemæssige påvirkning.

Leasingberegningen er fortaget ud fra følgende forudsætninger, hvilket er illustreret nedenfor.

Tabel 10 i DKK

Forudsætninger		Amortiseringstabel for leasing				
		År	Rente	Afdrag	Ydelse	Restgæld
Kostpris	250.000	0				250.000
Leasingydelse	60.000	1	16.006	43.994	60.000	206.006
Rente	6,4%	2	13.189	46.811	60.000	159.195
Skatteprocent	22%	3	10.192	49.808	60.000	109.387
Leasingperiode	5 år	4	7.003	52.997	60.000	56.390
		5	3.610	56.390	60.000	0

Ovenstående leasingaftale er indregnet i balancen og i resultatopgørelsen. Påvirkningen er illustreret i tabellen nedenfor.

Tabel 11 i DKK

År	Balance			Resultatopgørelsen				
	Leasing-aktiv	Leasingforpligtelse	Udskudt skat	Afskrivninger	Renter	Regulering udskudt skat	Ny Resultat-effekt	IAS 17 Resultat-effekt
0	250.000	250.000	0	0				
1	200.000	206.006	-1.321	-50.000	-16.006	1.321	-64.684	-60.000
2	150.000	159.195	-2.023	-50.000	-13.189	702	-62.487	-60.000
3	100.000	109.387	-2.065	-50.000	-10.192	42	-60.150	-60.000
4	50.000	56.390	-1.406	-50.000	-7.003	-659	-57.662	-60.000
5	0	0	0	-50.000	-3.610	-1.406	-55.016	-60.000

I ovenstående tabel indregnes leasingaktivet og leasingforpligtelsen i År 0 til 250 t.kr. Da leasingaktivet og leasingforpligtelsen udgør den samme værdi, påvirker det ikke den udskudte skat. Virksomheden afskriver leasingaktivet over leasingperioden på 5 år. Det betyder, at År 1 bliver påvirket med 50 t.kr. i afskrivninger, hvilket betyder, at leasingaktiver udgør en værdi på 200 t.kr. Virksomheden afdrager 44 t.kr. på leasingforpligtelsen, som herefter udgør 206 t.kr., jævnført den ovenstående amortiseringstabel. Renteomkostningen indregnes i resultatopgørelsen og udgør i År 1 16 t.kr. Der er en forskelsværdi mellem leasingaktivet og leasingforpligtelsen på 6 t.kr. Der skal afsætte udskudt skat af forskelsværdien på 22 %. Der indregnes 1.321 kr. i udskudt skat, hvilket påvirker resultatet positivt, da der er tale om indregning af et skatteaktiv. I År 2 stiger forskellen mellem leasinggælden og det indregnede leasingaktiv yderligere. Det betyder, at udskudt skat af

forskelsværdien udgør 2.023 kr. Det indregnes ved at regulere den udskudte skat med 702 kr. i resultatopgørelsen, som påvirkes positivt.

I År 3 er ændringen af forskelsværdien minimalt, hvilket har en begrænset effekt på reguleringen af udskudt skat. I År 4 bliver forskelsværdien mindre. Det betyder, at det indregnede udskudte skatteaktiv reduceres til 1.406 kr., hvilket påvirker resultatet negativ med en regulering på 659 kr. I År 5 udgør leasingaktivet og leasingforpligtelsen 0 kr., hvilket betyder, at der ingen forskelsværdi er. Resultatopgørelsen påvirkes negativt med 1.406 kr. Udskudt skat udgør 0 kr. Det ses, at den samlede resultatpåvirkning over perioden efter IFRS 16 udgør 300.000 kr. Påvirkningen efter IFRS 16 er over perioden uændret i forhold til IAS 17. Det ses, ud fra det simple eksempel på den skattemæssige effekt, at der er en periodeforskydning af skatten. Det kræver at virksomheden skal håndtere en udskudt skat, som skal indregnes i balancen.

9 Vurdering af ændringerne som følge af IFRS 16

9.1 Definition af en leasingaftale

Definitionen er som tidligere nævnt ændret i forhold til tidligere. Det vurderes, at definitionen af leasing er skærpet i forhold til tidligere, da virksomhederne fremover skal have kontrollen over aktivet og ikke blot brugsretten. Yderligere er det blevet sværere for leasingtager at vurdere, hvorvidt der er tale om en leasingaftale eller en serviceaftale, da leasingtager skal bruge oplysninger fra leasinggiver, som ikke nødvendigvis er tilgængelige. Området er fortsat behæftet med en høj grad af skønsmæssige vurderinger i forhold til udfaldet af aftaletypen. Området er således svært at behandle, inden der foreligger en nærmere praksis på området. Alt i alt vurderes det, at området vil have en vis indflydelse i forhold til leasing fremadrettet, men det vurderes ikke at være banebrydende. Forholdet vil ikke blive benyttet yderligere i analysen som følge af, at oplysningerne herom ikke oplyses i årsregnskabet.

9.2 Klassifikationer af afskaffes

Der er tidligere i rapporten kort analyseret de direkte konsekvenser af afskaffelsen af klassifikationer, hvilket illustrerede, at dette potentielt har stor betydning for årsregnskaberne. På baggrund heraf samt at klassifikationer var et af de store kritikpunkter under IAS 17 og analysen af ændringerne i den nye standard, IFRS 16, er det vurderet, at dette område vil have den største indvirkning på årsregnskaberne fremadrettet i transportbranchen. Konsekvenserne af ændringerne fra IAS 17 til IFRS 16 vil danne grundlag for analysen i forbindelse med de udvalgte transportvirksomheder senere i rapporten.

9.3 Revurdering af leasingperioden og -forpligtelsen

Revurdering af leasingperioden kan teoretisk have stor betydning for leasingaktiverne samt leasingforpligtelserne, herunder resultatopgørelsen, i årsregnskaberne. Det vurderes, at omfanget af ændringen praktisk set vil have en begrænset effekt. Dette skyldes, at det vurderes, at det bl.a. er relativt begrænset, hvor mange leasingaftaler, der vil blive påvirket heraf. Yderligere fremgår denne type vurderinger ikke af årsregnskaberne, hvorfor det ikke er muligt at foretage en reel analyse her af.

9.4 Variable leasingydelse – en del af forpligtelsen

Rentemarkedet mv. er på nuværende tidspunkt meget stationært og har været det i en årrække. Det forventes ligeledes, at markedet vil være stationært i de følgende år, hvorfor denne ændring forventes at have meget begrænset effekt på den korte bane. Det er på denne baggrund ikke vurderet relevant at undersøge konsekvenserne heraf nærmere på nuværende tidspunkt, da der forventes meget begrænsede konsekvenser.

9.5 Kortfristede leasingaftaler

Kortfristede leasing aktiver vil i teorien give mulighed for at undlade at indregne leasingaftalen i balancen, hvorfor det kan være et større spekulationsspørgsmål for virksomheder at anvende denne type leasingaftaler. Kortere leasingaftaler er forbundet med en større risiko for leasinggiver, hvorfor det vil kunne forventes, at leasingydelse vil stige for at opveje den højere risiko, som leasinggiver tager. Derfor vurderes det usandsynligt, at leasingtager er villig til at betale en højere leasingydelse på en leasingaftale for at kunne undlade at skulle indregne leasingaftalen i balancen. Det er endvidere vurderet usandsynligt, at kortfristede leasingaftaler vil være af væsentlig karakter, da aftalen maksimalt strækker sig over 12 måneder og dermed har begrænset likviditetsmæssig fordel. Området vurderes ikke at have væsentlig betydning for regnskabet, og vil dermed ikke blive anvendt i den senere analyse.

9.6 Low-value aktiver (væsentlighedsniveau)

Ændringen omkring low-value aktiver vurderes forventeligt at få en meget begrænset effekt på årsregnskaberne. Dette skyldes, at selskaber, som benytter IFRS, er meget store selskaber, hvor leasingkontrakter med en værdi på 5.000 dollars ikke vil have væsentlighed. Hvis området skulle være væsentligt, så skulle der være mange små leasingkontrakter, men det vurderes, at leasingkontrakterne ofte vil være samlet i én leasingkontrakt ved småaktiver, hvorfor det ville skulle indregnes på normal vis. Det vurderes ikke, at store selskaber vil påbegynde ekstra arbejde ved at udarbejde mange små leasingkontrakter for at omgå en samlet leasingkontrakt, da dette ikke vurderes at være besværet værd. Området forventes således ikke at få væsentlig indflydelse og vil på baggrund heraf ikke blive benyttet i den senere analyse.

9.7 Flere oplysningskrav

IFRS 16 indeholder en lang række oplysningskrav i forhold til IAS 17, særligt for operationel leasing som havde meget begrænset krav. De øgede oplysningskrav har ikke en effekt på regnskabstallene, men har en stor betydning for regnskabsbruger, samt de administrative byrder for leasingtager. De øgede oplysningskrav er et led i et ønske omkring øget gennemsigtighed i regnskaberne, hvilket må anses at have betydning for regnskabsbruger. Den administrative byrde for leasingtager er svær at vurdere, da dette kræver indblik i virksomhedens medarbejderstab. Den administrative byrde vil ikke blive analyseret yderligere, som følge af begrænsede oplysninger. Eftersom de øgede oplysningskrav blot er oplysninger og ikke har nogen form for talmæssig effekt vil forholdet ikke blive analyseret yderligere i regnskabsanalysen nedenfor.

10 Analyse af udvalgte virksomheder i transportbranchen

10.1 Indledende omkring analysen

Der er i rapporten indtil nu gennemgået teori omkring den nuværende standard IAS 17 samt den fremtidige standard IFRS 16. Der er foretaget komparativ analyse af den nuværende og den fremtidige standard, som har ført til en vurdering af, hvilke områder, der vil have den største indflydelse i forhold til årsregnskaberne fremover. Det blev konklusionen, at afskaffelsen af klassifikationerne, operationel og finansiell leasing, vurderes at have grundlæggende størst betydning for årsregnskaberne fremover. Yderligere er der i rapporten udarbejdet et fiktivt eksempel, som viser, hvor stor indflydelse aktivering og passivering af en tidligere operationel leasingkontrakt kan have for årsregnskabet. Området er på nuværende tidspunkt kun behandlet overfladisk i forhold til de regnskabsmæssige konsekvenser.

I det kommende afsnit omkring analyse af tre forskellige virksomheder i transportbranchen vil den gennemgængede teori blive ført ud i praksis. Det er allerede i rapporten blevet eksemplificeret, at ændringen, af en leasingkontrakt fra operationel leasing efter IAS 17 til leasing efter IFRS 16, vil have store konsekvenser for årsregnskabet. I det kommende afsnit vil der blive benyttet reelle tal, som kan afspejle den reelle effekt for virksomheder. Der vil for tre forskellige virksomheder med oplysninger fra disses regnskaber blive analyseret på, hvorledes den nye standard vil påvirke regnskabet. Foruden påvirkningen af regnskabets poster vil der blive analyseret i dybden med betydningen heraf og de eventuelle konsekvenser her ved. Der vil indledningsvist blive oplyst omkring, hvilken virksomhed, der er tale om, samt hvad virksomheden beskæftiger sig med. Der vil yderligere være en kort beretning omkring virksomhedens seneste regnskab, som bygger op til en grundig analyse omkring effekten af IFRS 16 i forhold til virksomhedens balance, resultatopgørelse, cash-flow samt finansielle nøgletal. Til sidst i analysen vil det blive konkluderet samlet, hvilken betydning den nye standard, IFRS 16, har for transportbranchen.

10.2 Indledende omkring udvælgelsen af virksomheder

Virksomhederne, som analyseres, er udvalgt på baggrund af, at virksomhederne skal operere inden for transportbranchen. Der er gennemgået adskillelige regnskaber for virksomheder i transportbranchen, hvoraf der i mange af regnskaberne ikke er tilstrækkelige oplysninger til at lave en dybdegående valid analyse. Et af de andre kriterier har således været, at der skal fremgå

oplysninger omkring operationelle leasingaftaler i et omfang, som gør det muligt at analysere validt. Herunder en grundig beskrivelse af de talmæssige konsekvenser i balancen og resultatopgørelsen, for at undgå, at rapporten bygger på ufuldstændige oplysninger, som kan medvirke til en misvisende konklusion. Yderligere har det været et kriterie, at virksomhederne udarbejder regnskab efter de internationale standarder. Som sidste kriterie har det været relevant at arbejde med virksomheder, som har operationelle leasingforpligtelser i resultatopgørelsen, da effekten af ændringen ellers i givet fald vil være meget begrænset set i forhold til rapportens analyseområde, afskaffelsen af klassifikationerne. Det er erfaringen på baggrund af gennemgangen af utallige transportvirksomheders regnskaber, at alle virksomheder i et eller andet omfang har operationelle leasingaftaler. Der er i analysen ikke skelnet mellem, om der er tale om ejendomme, maskiner og produktionsanlæg eller driftsmidler mv., da effekten på årsregnskabet anses for værende nogenlunde den samme.

Alle tre virksomheder benytter sig på nuværende tidspunkt af IAS 17 og bliver omfattet af den nye standard IFRS 16. Alle virksomhederne har skrevet et afsnit omkring betydningen af implementeringen af IFRS 16 i forhold til fremtiden. Dette afsnit benyttes i lighed med noten omkring operationelle leasingforpligtelser til at beregne de fremtidige konsekvenser for virksomhederne, som efterfølgende vil blive analyseret. Virksomhedernes leasingkontrakter offentliggøres ikke, hvorfor der ikke er adgang hertil. Konsekvensberegningen og den efterfølgende analyse indeholder således et usikkerhedsэлемент i forhold til nøjagtigheden heraf. Det er vurderingen, at dette usikkerhedsэлемент ikke har større betydning end, at konsekvensberegningen samt den efterfølgende analyse fortsat viser et retvisende billede af konsekvenserne af den nye standard, IFRS 16.

10.3 Indledende omkring finansielle leasingkontrakter

Kontrakter som efter den nuværende standard, IAS 17, indregnes som finansielle leasingkontrakter antages at skulle behandles på samme måde i henhold til IFRS 16. Effekten af nuværende aftaler, som indregnes som finansielle leasingaftaler er vurderet at være begrænset, hvilket tidligere er omtalt. Dette skyldes, at der hovedsageligt er ændringer i forhold til revurdering af leasingperioden og -forpligtelsen. Det er tidligere vurderet relativt begrænset, hvor stor en indflydelse dette reelt vil have. Foruden den vurderede begrænsede betydning, så fremgår der ikke oplysninger i årsregnskaberne omkring, hvorvidt de indledende vurderinger af finansielle leasingkontrakter er ændrede i henhold til den nye standard, IFRS 16. Det er således praktisk ikke muligt at vurdere indflydelsen heraf i

årsregnskaberne uden en stor fejlmargen, hvilket ikke vil give en valid konklusion. I forhold til analysen af tre transportvirksomheder, så er der udelukkende fokuseret på de operationelle leasingaftalers indflydelse, mens der er set bort fra indflydelsen fra de finansielle leasingaftaler.

10.4 Analyse af DSV Global Transport and Logistics

10.4.1 Introduktion til DSV Global Transport and Logistics

⁶⁹DSV-navnet står for, De Sammensluttede Vognmænd af 13-7 1976 A/S. DSV er stiftet i 1976 af ni selvstændige vognmænd og én iværksætter og siden 1976 er DSV vokset til en stor global transportvirksomhed. DSV har igennem en lang årrække vækstet bl.a. ved opkøb af konkurrenter og opkøbte i år 2000 DFDS Dan Transport Group A/S, i år 2006 Frans Maas og i år 2008 ABX. Alle de opkøbte virksomheder er i dag indlogeret under navnet DSV.

⁷⁰DSV blev oprindeligt grundlagt som følge af en dårligt håndteret virksomhedssammenlægning. Som følge af virksomhedssammenlægningen stod ni vognmænd pludseligt uden arbejde, som følge af, at sammenlægningen favoriserede underleverandørerne til virksomheden der opkøbte. De ni vognmænd stillede sig dog ikke tilfredse og stiftede således DSV i fællesskab med én iværksætter. De oprindelige forretningsprincipper er fortsat mere eller mindre de samme som ved stiftelsen og udgøres af tre hovedpunkter – ejet af vognmænd, virksomheden ejer ikke lastbiler og pengene skal tjenes, inden de bliver brugt.

DSV er ikke blot en stor global virksomhed, men er også en dansk virksomhed. DSV er tilmed Danmarks største transport- og logistikudbyder med mere end 17.000 biler på vejene hver dag. ⁷¹DSV har etableret egne lokationer i mere end 80 lande, fordelt i Europa, Nord- og Sydamerika, Asien, Mellemøsten, Afrika og Australien.

DSV har specialiseret sig indenfor operationel ekspertise samt god kundeservice. DSV yder således specialtilpassede løsninger til den enkelte kunde, stort set uanset, hvor i verden kunden befinder sig og skal have transporteret varer hen. DSV tilbyder alle typer transport- og logistikløsninger, herunder vejtransport, luftfragt, søfragt, kurér- og ekspreservice, lagerhotel mv.

Som Danmarks største transport- og logistikudbyder anses DSV for værende ideel til at analysere konsekvenserne af den nye standard, IFRS 16.

⁶⁹ <http://www.dk.dsv.com/om-dsv/Presse/DSV-navnet>

⁷⁰ <http://www.dk.dsv.com/om-dsv/Presse/News/2016/Juli/40-aar-i-dag-tillykke-DSV>

⁷¹ <http://www.dk.dsv.com/om-dsv>

10.4.2 DSV – finansiel gennemgang

DSV er en del af det danske C20 indeks og handles på den danske børs Nasdaq OMX Copenhagen. DSV har som følge af deres børsnotering og størrelse pligt til at udarbejde koncernregnskab efter de internationale bestemmelser. Som følge heraf er selskabet underlagt IAS 17 omkring leasing samt den kommende IFRS 16 omkring leasing.

⁷²DSV havde i regnskabsåret 2017 en samlet nettoomsætning på 74.901 DKKm samt et resultat på 3.012 DKKm. Sammenholdt med regnskabsåret 2016 er dette en markant fremgang, da nettoomsætningen var 67.747 DKKm, mens årets resultat var 1.678 DKKm. DSV har således vækstet nettoomsætningen med ca. 10,60 %, mens resultatet er vækstet med ca. 79,50 %. Regnskabsåret 2017 var præget af stigende efterspørgsel på det globale transport og logistik marked hovedsagligt som følge af det økonomiske opsving.

DSV anses for at være en sund virksomhed, som i de sidste år har præsteret flotte resultater. Der er på nuværende tidspunkt ingen indikationer på, at dette ikke skulle fortsætte i fremtiden, hvorfor DSV vurderes at være en stor global aktør i mange år ud i fremtiden. Det er på baggrund af årsregnskabet vurderet, at der ingen væsentlige ændringer er i forhold til virksomhedens forretningsmodel eller brug af leasing. Dette kan bl.a. konkluderes på baggrund noten omkring leasing i årsrapporten, hvor de operationelle leasingforpligtelser er steget samlet fra 9.800 DKKm til 10.398 DKKm.

Balancesummen udgør i regnskabsåret 2017 38.388 DKKm, hvilket er en mindre nedgang fra regnskabsåret 2016, hvor balancesummen udgjorde 40.367 DKKm. Balancesummens fald skyldes hovedsagligt, at anlægsaktiverne er faldet fra 21.929 DKKm i 2016 til 20.226 DKKm i 2017. Faldet i anlægsaktiver opvejes delvist af stigningen i operationelle leasingforpligtelser, som nævnt tidligere. De kortfristede gældsforpligtelser er på niveau med sidste år, mens de langfristede gældsforpligtelser er faldet fra 11.236 DKKm til 8.403 DKKm.

Gennemgangen af DSVs balance indikerer ikke store ændringer i virksomheds forretningsgrundlag eller lignende. Der er på baggrund af denne gennemgang ikke nogen indikationer på, at der skulle være væsentlige ændringer i virksomhedens brug af leasing. Dette bekræftes også af note 3.5 i

⁷² DSV annual report 2017

årsrapporten, hvor det fremgår, at leasingforpligtelserne er på niveau med 2016. Dette bekræfter således, at DSV er egnet til at analysere i forhold til den nye leasingstandard, IFRS 16.

10.4.3 DSV – aktiver

I årsregnskabet for 2017 fremgår en aktivsum på 38.388 DKKm, hvoraf anlægsaktiverne udgør ca. 53 %, svarende til 20.226 DKKm. Dette er meget lig regnskabsåret 2016, hvor aktivsummen var 40.367 DKKm, mens anlægsaktiverne udgjorde ca. 54 %, svarende til 21.929 DKKm. Omsætningsaktiverne udgør den resterende del af aktivsummen i 2017 på 18.162 DKKm, mens saldoen i 2016 var 18.438 DKKm. Anlægsaktiverne består hovedsagligt af immaterielle anlægsaktiver, 16.573 DKKm i 2017, som udgør ca. 82 % af de samlede anlægsaktiver. Grunde og bygninger samt andre anlæg, driftsmateriel og inventar udgør samlet 2.366 DKKm i 2017, hvoraf de finansielle leasingkontrakter udgør 251 DKKm. De finansielle leasingkontrakter udgør således ca. 10,50 %.

De finansielle leasingaktiver, som udgør 10,50 % af grunde og bygninger samt andre anlæg, driftsmateriel og inventar, er et udtryk for, at virksomheden har leaset 10,50 % af disse typer anlægsaktiver, mens DSV ejer den resterende saldo selv.

Andelen af leasingaktiver i balancen er forholdsvis lav. Dette skyldes, at størstedelen af DSVs leasingaktiver er behandlet som operationelle leasingkontrakter i henhold til IAS 17. De operationelle leasingaktiver vil blive behandlet i det næste afsnit.

10.4.4 DSV – operationelle leasingforpligtelser

Oversigten over DSVs leasingforpligtelser fremgår af note 3.5 i årsregnskabet for 2017. DSV har finansielle leasingforpligtelser for samlet 254 DKKm fordelt på grunde og bygninger samt andre anlæg, driftsmateriel og inventar målt på fremtidige minimumsleasingydelser. Udover de finansielle leasingforpligtelser, så fremgår de operationelle leasingforpligtelser også af noten. Den samlede forpligtelse på grunde og bygninger er 8.779 DKKm, mens den samlede forpligtelse på andre anlæg, driftsmateriel og inventar er 1.619 DKKm. Der er således samlede operationelle leasingforpligtelser for 10.398 DKKm. Disse aktiver udgør på baggrund af en simpel beregning ca. 27 % af den nuværende balancesum. Det anses på baggrund heraf, at det er væsentligt at få indregnet de operationelle leasingforpligtelser i balancen. Dette bekræfter ligeledes udvælgelsen af DSV som virksomhed i denne rapport, da de operationelle leasingforpligtelser udgør en væsentlig del af

virksomhedens samlede aktiver. I de næste afsnit vil der blive set nærmere på konsekvenserne af indregningen af disse leasingforpligtelser efter IFRS 16 i stedet for IAS 17.

10.4.5 Forudsætninger for analysen

Vi har i nedenstående tabel illustreret hvilke konsekvenser implementeringen af IFRS 16 vil have for DSV's regnskab for 2017. På grund af begrænset adgang, til de faktiske oplysninger om DSV's leasingaftaler, er analysen foretaget ud fra de kendte oplysninger i det offentlige regnskab for 2017. Da vi ikke har haft adgang til de konkrete oplysninger i leasingaftalerne, er restværdierne baseret på oplysningerne omkring leasing i årsrapporten. For at simplificere eksemplet er der anvendt den samme procentvis fordeling af lang og kort fristede leasingforpligtelser som i regnskabet for 2017.

DSV har i årsrapporten for 2017 beskrevet forventningerne til udviklingen efter indregningen af IFRS 16. Det ses endvidere ud fra årsrapporten, at DSV ønsker at anvende lempelserne i forhold til implementeringen af IFRS 16 og indregne leasingaftalerne efter den simple metode, hvor sammenligningstal ikke skal tilrettes. DSV anslår, at implementeringen vil påvirke virksomhedens aktiver med 6,5 til 7,5 mia. kr. Det forventes at indregningen af leasingforpligtelserne vil påvirke passivsummen med 7,5 til 8,5 mia. kr. Indregningen af nutidsværdien af leasingydelse i balancen vil betyde en stigning i virksomhedens resultat før afskrivninger på 2,4 til 2,9 mia. kr. Resultatet før renter forventes at stige som en følge af indregningen af leasingaktivet. Stigningen er vurderet til at udgøre 0,2 til 0,4 mia. kr. DSV forventer en stigning i de finansielle omkostninger på 0,4 til 0,6 mia. kr. Det er virksomhedens forventning at implementeringen vil have en begrænset resultatpåvirkning. Analysen har taget udgangspunkt i forventningerne til udviklingen for regnskabet, samt de faktiske tal fra 2017 regnskabet, som er offentlig tilgængelig.

Indregningen sker på primo balancen for implementeringsåret, hvorfor indregningen ikke har nogen effekt på resultatopgørelsen. Afskrivningerne skal indregnes direkte på egenkapitalen under overført resultat, da egenkapitalen vil have været påvirket af afskrivningerne.

På grund af begrænset adgang til virksomhedens skatteoplysninger er der valgt at se bort fra den skattemæssige behandling i eksemplet.

10.4.6 Påvirkning af primobalancen

Tabel 12 i mio. DKK

Primobalancen for indregningsåret (1. januar 2018)			
Assets	IAS 17	IFRS 16	Ændring
Intangible assets	16.573	16.573	0
Property, plant and equipment	2.431	9.431	7.000
Other receivables	257	257	0
Deferred tax assets	965	965	0
Total non-current assets	20.226	27.226	7.000
Trade receivables	12.557	12.557	0
Work in progress (services and inventories)	1.762	1.762	0
Other receivables	1.778	1.778	0
Cash and cash equivalents	1.348	1.348	0
Assets held for sale	717	717	0
Total current assets	18.162	18.162	0
Total assets	38.388	45.388	7.000
Equity and liabilities	IAS 17	IFRS 16	Ændring
Share capital	190	190	0
Reserves	14.645	14.645	0
Regulering på egenkapital, som følge af implementering af IFRS 16	0	-1.000	-1.000
DSV A/S shareholders' share of equity	14.835	13.835	-1.000
Non-controlling interests	-26	-26	0
Total equity	14.809	13.809	-1.000
Deferred tax liabilities	82	82	0
Pensions and similar obligations	1.124	1.124	0
Provisions	706	706	0
Financial liabilities	6.491	12.543	6.052
Total non-current liabilities	8.403	14.455	6.052
Provisions	383	383	0
Financial liabilities	495	2.443	1.948
Trade payables	7.477	7.477	0
Work in progress (services)	2.539	2.539	0
Other payables	3.953	3.953	0
Corporation tax	329	329	0
Total current liabilities	15.176	17.124	1.948
Total liabilities	23.579	31.579	8.000
Total equity and liabilities	38.388	45.388	7.000

I ovenstående tabel ses, at aktiverne påvirkes med 7.000 mio. kr. svarende til den anslåede restværdi af leasingaktiverne. Indregningen sker på regnskabsposten Property, plant and equipment, som stiger fra 2.431 mio. kr. til 9.431 mio. kr. svarende til en stigning på 288 %.

Property, plant and equipment er den eneste regnskabspost på aktivsiden, som bliver påvirket. Det skyldes som tidligere nævnt, at det er retten til at kontrollere brugen af aktivet, som skal indregnes. Det ligestilles med et anlægsaktiv og indregnes under denne regnskabspost.

Aktiverne udgjorde 38.388 mio. kr. før implementeringen af IFRS 16. Efter implementeringen udgør aktiverne 45.388 mio. kr., hvilket svarer til en stigning på 18 % og må antages at have en væsentlig betydning for virksomheden.

Leasingforpligtelsen udgør som nævnt nutidsværdien af leasingydelserne, og er et udtryk for den restgæld, som DSV skylder deres leasinggivere i nutidskroner. I eksemplet er den samlede leasingforpligtelse anslået til at være 8.000 mio. kr. I ovenstående balance under Financial liabilities under non-current (Langfristede) kan det ses, at der er sket en stigning på 6.052 mio. kr. Det udgør ikke den samlede leasingforpligtelse. Det skyldes, at leasingforpligtelsen skal opdeles i lang- og kortfristede gæld. Den del af gælden som forfalder indenfor 1 år skal præsenteres som kortfristet gæld. Den del af gælden som forfalder senere end 1 år skal præsenteres som langfristet gæld. Det betyder, at Financial liabilities under Current (Kortfristede) stiger med 1.948 mio. kr. Herefter udgør den indregnede forpligtelse under passiverne 8.000 mio. kr.

DSV anvender den simple metode for implementering af IFRS 16, hvor værdien af tidligere afskrivninger indregnes direkte på egenkapitalen. Det betyder at der indregnes en debetpost på 1.000 mio. kr. på egenkapitalen. Det gør, at egenkapitalen falder fra 14.809 mio. kr. til 13.809 mio. kr. svarende til fald på 7 %, hvilket må antages at have væsentlig betydning for regnskabsbrugeren.

10.4.7 Påvirkning af resultatopgørelsen

Tabel 13 i mio. DKK

Resultatopgørelsen for året (1. januar – 31. december 2017)			
Income statement	IAS 17	IFRS 16	Ændring
Net revenue	74.901	74.901	0
Direct costs	-58.296	-58.296	0
Gross profit	16.605	16.605	0
Other external expenses	-3.110	-410	2.700
Staff costs	-7.831	-7.831	0
Operating profit before amortisation depreciation and special items	5.664	8.364	2.700
Amortisation and depreciation of intangibles, property, plant and equipment	-786	-3.186	-2.400
Operating profit before special items	4.878	5.178	300
Special items, costs	-525	-525	0
Financial income	94	94	0
Financial expenses	-650	-1.150	-500
Profit before tax	3.797	3.597	-200
Tax on profit for the year	-785	-743	42
Profit for the year	3.012	2.854	-158

Ovenstående resultatopgørelse viser, at det samlede resultat ikke er påvirket betydeligt. Resultatet falder med 158 mio. kr., svarende til ca. 5 %, hvilket ikke er en væsentlig ændring i forhold til effekten på balancen. Det er dog interessant at se, hvordan IFRS 16 alligevel påvirker resultatopgørelsen, selvom den ikke har nogen væsentlig effekt på årets resultat.

Den første væsentlige ændring ses i ovenstående resultatopgørelse på Other external expenses (Andre eksterne omkostninger), hvor regnskabsposten falder med 2.700 mio. kr. svarende til 87 % af regnskabsposten. Faldet i Andre eksterne omkostninger skyldes, at operationelle leasingaftaler tidligere har været indregnet i resultatopgørelsen i takt med, at ydelserne faldt. Ifølge IFRS 16 indregnes ydelserne nu som en forpligtelse, og retten til at kontrollere brugen af aktivet afskrives. Det betyder, at regnskabsposten Amortisation and depreciation of intangibles, property, plant and

equipment stiger fra 786 mio. kr. til 3.186 mio. kr. svarende til en stigning på 305 % i afskrivningerne. Effekten af at flytte omkostningerne fra leasingydelsen til afskrivninger betyder, at EBITDA forbedres med 2.700 mio. kr. svarende til 48 %, hvilket må antages at have en positiv effekt på regnskabslæser. Leasingydelserne indeholder renteomkostninger, som præsenteres under finansielle poster, hvorfor EBIT påvirkes positivt med 300 mio. kr. Dette skyldes, at de finansielle poster ikke indgår i EBIT, men først senere i resultatopgørelsen.

Financial expenses stiger tilsvarende på grund af renteomkostningerne på leasingforpligtelsen. I ovenstående resultatopgørelse ses, at Financial expenses stiger med 500 mio. kr., hvilket påvirker resultatet negativt.

Der sker et fald i Tax on profit for the year, som skyldes, at analysen har afgrænset sig fra den skattemæssige behandling. Det vil kræve yderligere indsigt i virksomhedens skattebilag for at beregne den skattemæssige effekt på regnskabet. Der henvises til beskrivelsen af den skattemæssige betydning i det simplificerede eksempel beskrevet under teorien.

10.4.8 Påvirkning af cashflow statement

Tabel 14 i mio. DKK

Pengestrømsopgørelse fra 1. januar – 31. december 2017	IAS 17	IFRS 16	Ændring
Operating profit before amortisation, depreciation and special items	5.664	8.364	2.700
Share-based payments	68	68	0
Change in provisions	-279	-279	0
Change in working capital etc.	944	944	0
Special items	-488	-488	0
Interest received	110	110	0
Interest paid	-386	-386	0
Corporation tax, paid	-969	-969	0
Cash flow from operating activities	4.664	7.364	2.700
Purchase of intangible assets	-393	-393	0
Purchase of property, plant and equipment	-620	-620	0
Disposal of property, plant and equipment	636	636	0
Acquisition and disposal of subsidiaries and activities	-8	-8	0
Change in other financial assets	60	60	0
Cash flow from investing activities	-325	-325	0
Free cash flow	4.339	7.039	2.700
Proceeds from borrowings	1.488	1.488	0
Repayment of borrowings	-4.517	-4.517	0
Other financial liabilities incurred	-69	-69	0
Repayment of lease liabilities	0	-2.200	-2.200
Interest paid on lease liabilities	0	-500	-500
<i>Shareholders:</i>			
Dividends distributed	-342	-342	0
Purchase of treasury shares	-1.559	-1.559	0
Sale of treasury shares	303	303	0
Other transactions with shareholders	-19	-19	0
Cash flow from financing activities	-4.715	-7.415	-2.700
Cash flow for the year	-376	-376	0
Cash and cash equivalents 1 January	1.714	1.714	0
Cash flow for the year	-376	-376	0
Currency translation adjustments	10	10	0
Cash and cash equivalents 31 December	1.348	1.348	0

DSV anvender resultat før afskrivninger i stedet for årets resultat. Det betyder, at det ikke er nødvendigt at tilbageføre skatteomkostningen eller de bogførte afskrivninger for året, da de ikke

indgår i det anvendte resultat. Det ses dog, at resultatet før afskrivninger er påvirket positivt med 2.700 mio. kr. svarende til besparelsen i andre eksterne omkostninger. Virksomhedens investeringsaktiviteter bliver ikke påvirket, og er derfor uændret i forhold til IAS 17. Det ses, at Free cash flow stiger på grund af den nye præsentation af leasingydelse. Pengestrømmene fra finansieringsaktiviteter bliver negativt påvirket med 2.700 mio. kr. Det svarer til den positive påvirkning, som pengestrømmene fra driftsaktiviteterne havde. Finansieringsaktiviteterne bliver påvirket på afdrag af leasinggæld med 2.200 mio. kr. samt renteomkostninger på leasinggælden på 500 mio. kr. Samlet set har implementeringen af IFRS 16 ikke påvirket virksomhedens pengestrømme, men er udelukkende en præsentationsændring, hvor pengestrømmene flyttes mellem driftsaktivitet og finansieringsaktiviteter.

10.4.9 Påvirkning af nøgletal

I nedenstående afsnit vil rapporten analysere, hvilken effekt ovenstående ændringer har på regnskabet for DSV. Der er taget udgangspunkt i de væsentligste nøgletal, hvor IFRS 16 har haft størst effekt. Nøgletallene er vist i nedenstående tabel.

Tabel 15

Nøgletal	IAS 17	IFRS 16	Ændring
Egenkapitalens Gearing	1,59	2,29	0,69
Likviditetsgrad	119,7%	106,1%	-13,6%
Aktivernes omsætningshastighed	1,95	1,65	-0,30
Egenkapitalforretning	20,3%	20,7%	0,4%
Afkastningsgrad	12,7%	11,4%	-1,3%
Overskudsgrad	6,5%	6,9%	0,4%
Soliditetsgrad	38,6%	30,4%	-8,2%

10.4.9.1 Egenkapitalens Gearing

Ovenstående tabel viser, at gearingen stiger fra 1,59 til 2,29. Det skyldes faldet i egenkapitalen samt stigningen i gældsforpligtelserne. Nøgletallet er et udtryk for, hvor mange gange egenkapitalen er fremmedfinansieret. Stigningen i gearingen må antages at være negativt for DSV, da det indikerer en høj fremmedfinansiering, som ofte er behæftet med renteomkostninger i modsætning til finansiering ved egenkapitalen.

10.4.9.2 Likviditetsgrad

Likviditetsgraden falder fra 119,7 % til 106,1 %. Det betyder, at DSVs omsættelige værdi er faldet med 13,6 procentpoint. Faldet skyldes, at leasingforpligtelsen indregnes både som lang- og kortfristet gæld. Det er med til at påvirke likviditetsgraden negativt, da der ikke sker en tilsvarende indregning under omsætningsaktiverne, men under anlægsaktiverne, som ikke påvirker likviditetsgraden. Implementeringen af IFRS 16 har en negativ effekt på likviditetsgraden i DSV, og må antages at have væsentlig betydning for regnskabslæsers vurdering af regnskabet.

10.4.9.3 Aktivernes omsætningshastighed

Det ses i ovenstående tabel, at der sker et fald i aktivernes omsætningshastighed fra 1,95 til 1,65. Det er et udtryk for, at virksomheden er blevet dårligere til at omsætte deres aktivsum, hvilket skyldes den markante stigning i aktiverne som følge af implementeringen af IFRS 16. Den væsentlige stigning i aktivsummen har betydelige konsekvenser for nøgletallet, som falder med 0,30 gange. Det må derfor antages at have en negativ påvirkning på regnskabslæser, da denne information ikke tidligere var synlig efter IAS 17.

10.4.9.4 Egenkapitalforretning

Egenkapitalforretningen påvirkes positivt fra 20,3% til 20,7% svarende til 0,4 % point. Den positive udvikling skyldes, at resultatet er forholdsvis uændret, mens egenkapitalen falder med 1.000 mio. kr. Det betyder, at egenkapitalens forrentning stiger, fordi nævneren (egenkapitalen) er faldet, og resultatet procentvist udgør mere af egenkapitalen end tidligere. Det er vigtigt at være opmærksom på, at den positive udvikling bygger på et fald, som er indregnet primo på egenkapitalen. Det er ikke et reelt billede af, at virksomheden er blevet bedre til at forrente egenkapitalen. Det antages, at en forretning over 20 % er tilfredsstillende, og ændringen ikke vil have væsentlig betydning for regnskabslæser.

10.4.9.5 Afkastningsgrad

Afkastningsgraden falder fra 12,7 % til 11,4 % svarende til et fald på 1,3 procentpoint. Faldet skyldes primært, at der sker en markant stigning i anlægsaktiverne på grund af indregningen af retten til at kontrollere brugen af leasingaktivet. Faldet reduceres af en mindre stigning i resultatet før finansielle poster. Det skyldes, at leasingydelsen ikke længere præsenteres som andre eksterne omkostninger, hvor den interne rente indgik som en del af driftsomkostningerne.

Renteomkostningen præsenteres under finansielle poster og påvirker ikke afkastningsgraden. Afkastningsgraden beregnes ud fra resultatet før finansielle poster, som er positivt påvirket med 300 mio. kr. Et fald i afkastningsgraden på 1,3 procentpoint må antages at have en negativ effekt på regnskabslæser. Det bør nævnes, at en afkastningsgrad på 11,4 % må antages at være tilfredsstillende sammenlignet med markedsrenten. En afkastningsgrad på 11,4 % er et udtryk for, at for hver 100 kr. DSV investerer i aktiver, udgør 11,4 kr. afkastet.

10.4.9.6 Overskudsgrad

Overskudsgraden er et udtryk for, hvor stor en del af den samlede omsætning i DSV, som bliver omdannet til overskud før finansielle poster. Det ses af ovenstående tabel, at overskudsgraden stiger med 0,4 procentpoint. Det skyldes den positive påvirkning af resultatet før finansielle poster på grund af ændringen i præsentationen af den interne rente.

10.4.9.7 Soliditetsgrad

Soliditetsgraden er negativt påvirket af stigningen i virksomhedens forpligtelser på grund af indregningen af leasingforpligtelsen. Leasingydelse har tidligere været en driftsomkostning, som ikke påvirkede virksomhedens balance. Soliditetsgraden falder fra 38,6 % til 30,4 % svarende til et fald på 8,2 procentpoint, hvilket betyder, at næsten 70 % af virksomheden er finansieret af fremmedkapital. Faldet skyldes indregningen af reguleringen på egenkapitalen, som følge af implementeringen af IFRS 16 regnskabsstandard. DSVs soliditetsgrad vurderes at ligge på et acceptabelt niveau. Det vurderes på baggrund af en tommelfingerregel om, at soliditetsgraden mindst bør ligge på 20-30 %. Som udgangspunkt har faldet i soliditetsgraden således ikke væsentlige konsekvenser for DSV, men det antages, at faldet har en negativ påvirkning på virksomhedens interessenter.

10.5 Analyse af KLM Royal Dutch Airlines

10.5.1 Introduktion til KLM Royal Dutch Airlines

⁷³KLM-navnet står for, Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, kongeligt luftfartsselskab og er oprindeligt det nationale hollandske luftfartsselskab. KLM blev stiftet den 7. oktober 1919 og er det ældste flyselskab i verden, som har bibeholdt sit oprindelige navn. ⁷⁴KLM er det fjerde største flyselskab i Europa målt på antallet af passagerer. Selskabet overgås således kun af Lufthansa, Ryanair og IAG Gruppen. KLM havde 98,7 mio. passagerer i året 2017. I 2016 havde KLM over 200 fly, som fløj overalt i verden. Samlet skabte disse fly mv. en omsætning på ca. 10 mia. EUR samtidig med at KLM beskæftiger omkring 32.000 medarbejdere.

⁷⁵KLM fusionerede med Air France den 6. maj 2004 og arbejder under konceptet: én AFKL gruppe, to flyselskaber og tre kerneforretninger. De tre kerneforretninger udgøres af passagerer, fragtvirksomhed og ingeniørvirksomhed og vedligeholdelse. Efter fusionen med Air France er KLM vokset til at være med i spidsen af den europæiske flyveindustri, hvilket også fremgår af de tidligere nævnte tal omkring antallet af passagerer.

⁷⁶KLMs formål er at opnå profitabel vækst, som skal bidrage til både KLMs egne forretningsmæssige mål samt økonomisk og social udvikling. KLM er som tidligere nævnt oprindeligt det nationale hollandske luftfartsselskab og KLM har holdt fast i nogle af de oprindelige værdier. KLM har således bl.a. som formål at skabe vækst i Amsterdam Lufthavn Schiphol. Dette skal bl.a. være med til at skabe adgange til alle markeder, som kan øge kvaliteten af KLMs flyruter mv.

KLM tror på, at de adskiller sig ved, at menneskerne bag KLM samt brandet skaber en uforglemmelig oplevelse for dennes kunder. Der er internt i KLM tale om, at der er en unik kultur, hvor medarbejderne har KLM i DNAet. KLM adskiller sig således ved at få kunderne til at have en nem rejse samt føle sig anerkendt og komfortable i løbet af rejsen.

⁷³ <https://www.klm.com/corporate/en/about-klm/profile/index.html>

⁷⁴ <https://finans.dk/erhverv/ECE10375320/lufthansa-er-tilbage-som-europas-stoerste-flyselskab/?ctxref=ext>

⁷⁵ <https://www.klm.com/corporate/en/about-klm/profile/index.html>

⁷⁶ <https://www.klm.com/corporate/en/about-klm/profile/index.html>

Som ét af Europas største flyselskaber anses KLM for værende ideel til at analysere konsekvenserne af den nye standard, IFRS 16.

10.5.2 KLM – finansiel gennemgang

KLM er, i lighed med de øvrige virksomheder, som er benyttet i analysen, børsnoteret. Som følge af børsnoteringen samt KLMs størrelse, så har virksomheden pligt til at udarbejde koncernregnskab efter de internationale bestemmelser. Eftersom KLM følger de internationale bestemmelser, så er KLM underlagt IAS 17 omkring leasing samt den kommende IFRS 16 omkring leasing.

⁷⁷KLM havde i regnskabsåret 2017 en samlet nettoomsætning på 10.340 mio. EUR samt et underskud på 704 mio. EUR. Sammenholdt med regnskabsåret 2016 er det solid fremgang på nettoomsætningen, da nettoomsætningen var 9.800 mio. EUR, mens årets resultat er gået markant tilbage, eftersom resultatet var et overskud på 519 mio. EUR. KLM har således vækstet nettoomsætningen med ca. 5,5 %, mens resultatet er forværret markant. Det forværrede resultat skal ses i lyset af omkostningen ”other non-current income and expenses” på 1.849 mio. EUR. Dette er en engangsomkostning, som skyldes, at KLM tidligere har aktiveret en kollektivt bidragsbaseret pensionsplan for cockpitbesætningen samt kabinebesætningen, hvilken efterfølgende er blevet ophævet. Såfremt denne engangsomkostning ikke var faldet i regnskabsåret 2017, så ville ”income from operating activities” ende ud i et overskud på 910 mio. EUR mod 684 mio. EUR i 2016, hvilket er en fremgang på ca. 33 %. Set i forhold til den almindelige drift i KLM, så vurderes denne solid, hvorfor 2017 anses for et år præget af specielle omstændigheder. Det fremgår således også af årsrapporten, at Chief Financial Officer Erik Swelheim har udtalt, at KLMs resultater blev forbedret i alle virksomhederne.

På denne baggrund vurderes KLM at være en sund virksomhed, som i 2016 præsterede et flot resultat, mens resultatet i 2017 var præget af særlige omstændigheder, mens der ellers også ville have været et flot overskud. Set i dette perspektiv er der ingen indikationer på, at fremtiden ikke skulle være lys for KLM, hvorfor KLM vurderes at være en stor global aktør i mange år ud i fremtiden. Det er ligeledes på baggrund af årsrapporten vurderet, at der ingen væsentlige ændringer er i forhold til virksomhedens forretningsmodel eller brug af leasing. Det fremgår af note 12 i årsrapporten, at de operationelle leasingforpligtelser i 2016 var 3.068 mio. EUR, mens de i 2017 er faldet til 2.332 mio.

⁷⁷ KLM annual report 2017

EUR. Denne fald vurderes at skyldes, at der er gået et år mellem forpligtelserne. Faldet svarer nogenlunde til den kortfristede forpligtelse i 2016.

Balancesummen udgør i regnskabsåret 2017 8.924 mio. EUR, hvilket er en nedgang på ca. 1 % i forhold til 2016, hvor balancesummen udgjorde 9.028 mio. EUR. Internt i balancen har der været forskydninger i forhold til de kortfristede og langfristede aktiver, hvor de langfristede aktiver er faldet med 349 mio. EUR, mens de kortfristede er steget med 245 mio. EUR. Den samme fordeling ses under passiver, hvor de langfristede gældsforpligtelser er faldet med 343 mio. EUR, mens de kortfristede gældsforpligtelser er steget med 300 mio. EUR.

Gennemgangen af KLMs balance indikerer ikke, at der skulle have været store ændringer i virksomhedens forretningsgrundlag eller lignende. Der er ligeledes på baggrund af denne gennemgang heller ingen indikationer på, at der skulle være store ændringer i virksomhedens brug af leasing. Dette fremgår bl.a. også af noten omkring leasing i årsrapporten, hvor den operationelle leasingforpligtelse er faldet fra 3.068 mio. EUR i 2016 til 2.332 mio. EUR i 2017. Dette fald vurderes at skyldes, at der ikke er indgået nye operationelle leasingkontrakter i 2017, hvorfor KLM blot har bibeholdt de allerede tegnede kontrakter. Dette vurderes ikke at være en ændring i KLMs brug af leasing, men blot en del af den naturlige drift. Dette bekræfter således, at KLM er egnet til at analysere i forhold til den nye leasingstandard, IFRS 16.

10.5.3 KLM – aktiver

I årsregnskabet for 2017 fremgår en aktivsum på 8.924 mio. EUR, hvoraf anlægsaktiverne udgør ca. 68 %, svarende til 6.062 mio. EUR. Dette er meget lig regnskabsåret 2016, hvor aktivsummen var 9.028 mio. EUR, mens anlægsaktiverne udgjorde ca. 71 %, svarende til 6.411 mio. EUR. Omsætningsaktiverne udgør den resterende del af aktivsummen i 2017 på 2.862 mio. EUR, mens saldoen i 2016 var 2.617 mio. EUR. Anlægsaktiverne består hovedsagligt af materielle anlægsaktiver på i alt 4.319 mio. EUR i 2017. De materielle anlægsaktiver udgør ca. 71 % af de samlede anlægsaktiver. Specifikationen af denne fremgår af note 1, hvor det fremgår, at ejede fly, finansielt leasede fly samt andet flyudstyr udgør 3.368 mio. EUR. De leasede fly udgør samlet ca. 31 % af de samlede materielle anlægsaktiver.

De finansielle leasingaktiver, som udgør ca. 31 % af materielle anlægsaktiver, er et udtryk for, at virksomheden har leaset ca. 31 % af disse typer aktiver, mens KLM ejer den resterende saldo selv.

Værdien af de finansielt leasede aktiver udgør i 2017 1.344 mio. EUR, hvilket svarer til ca. 15 % af den samlede aktivsum. Dette er en forholdsvis lav andel i forhold til, hvor stor en andel af flyene mv., som KLM leaser. Dette skyldes, at det kun er de finansielle leasingkontrakter, som præsenteres i balancen, mens de operationelle leasingkontrakter føres direkte i resultatopgørelsen. De operationelle leasingkontrakter vil blive behandlet i det næste afsnit.

10.5.4 KLM – operationelle leasingforpligtelser

Oversigten over KLMs leasingforpligtelser fremgår af note 12 i årsregnskabet for 2017. KLM har finansielle leasingforpligtelser for samlet 1.622 mio. EUR målt på fremtidige minimumsleasingydelse. Udover de finansielle leasingforpligtelser, så fremgår de operationelle leasingforpligtelser også af noten. Den samlede forpligtelse for fly udgør 2.016 mio. EUR, mens den samlede forpligtelse for bygninger udgør 278 mio. EUR og yderligere udgør den samlede forpligtelse for andre anlæg 38 mio. EUR. Der er således samlede operationelle leasingforpligtelser for 2.332 mio. EUR. Disse aktiver udgør på baggrund af en simpel beregning 26 % af den nuværende balancesum. Det anses på baggrund heraf, at det er væsentligt at få indregnet de operationelle leasingforpligtelser i balancen. Dette bekræfter ligeledes udvælgelsen af KLM, som virksomhed, i denne rapport, da de operationelle leasingforpligtelser udgør en væsentlig del af virksomhedens samlede aktiver. I de næste afsnit vil der blive set nærmere på konsekvenserne af indregningen af disse leasingforpligtelser efter IFRS 16 i stedet for IAS 17.

10.5.5 Forudsætninger for analysen

Af KLMs årsrapport side 104 fremgår det, hvor stor en påvirkning IFRS 16 vil få på virksomhedens aktiver, passiver, udskudte skatteaktiv og egenkapital. Det fremgår, at aktiverne forventes øget mellem 1,7 og 2,1 mia. EUR. Forpligtelserne forventes øget med mellem 2,1 og 2,5 mia. EUR. Det udskudte skatteaktiv forventes øget med mellem 0,1 og 0,2 mia. EUR. Som effekt af disse poster forventes egenkapitalen forværret mellem 0,2 og 0,4 mia. EUR. I beregningerne af balancesummerne nedenfor er gennemsnittet af stigningen i anlægsaktiverne, forpligtelserne samt det udskudte skatteaktiv benyttet. Resultatet af denne beregning bliver, at egenkapitalen påvirkes negativt med

0,25 mia. EUR. Der har kun været adgang til oplysningerne i det offentlige regnskab, hvilket betyder, at analysen beror sig på ovenstående oplysninger.

Det fremgår af side 104, at den anslåede effekt er beregnet på baggrund af indregning i åbningsbalancen pr. 1. januar 2017. Det vil med andre ord sige, at primobalancen for 2017 kan beregnes ud fra ovenstående forudsætninger. Dette er foretaget i de efterfølgende afsnit og danner grundlag for analysen af balancen samt dertilhørende nøgletal. Opdelingen mellem den kort- og langfristede leasingforpligtelse er foretaget på baggrund af en procentuel fordeling af de operationelle leasingforpligtelser i noten omkring leasing. Den samlede forpligtelse er jf. noten 2.332 mia. EUR, mens den kortfristede del heraf udgør 552 mia. EUR, svarende til ca. 24 %. Denne procentandel er trukket ud af den oplyste leasingforpligtelse, som skal indregnes i balancen og præsenteret som en kortfristet leasingforpligtelse i balancen.

Det fremgår af årsrapportens side 104, at KLM ikke har beregnet påvirkningen af resultatopgørelsen. De skriver således: *"The impact on the statement of profit or loss have not been calculated and disclosed"*. KLM redegør dog på side 104 for, hvorledes resultatopgørelsen forventes at blive påvirket i hovedpunkter. Virksomheden forventer således en stigning i EBITDA, en fjernelse af EBITDAR, en stigning i indtægter fra nuværende drift, som delvist kompenseres af en stigning i finansielle omkostninger. Påvirkningen i disse hovedgrupper er benyttet til at beregne resultateffekten ud fra nogle yderligere forudsætninger. Det fremgår af side 138, at den gennemsnitlige faste rente er 2,39 %, hvilken er benyttet til at beregne den forventede rentekomkostning i resultatopgørelsen. Beregningen er foretaget på baggrund af leasingforpligtelsen ultimo, da dette tal er kendt. Yderligere er afskrivningerne beregnet på baggrund af de oplyste forventede indregnede operationelle leasingforpligtelser under anlægsaktiver. Der er skønsmæssigt benyttet en afskrivningsperiode på fem år. Disse fem år er skønsmæssigt vurderet på baggrund af at opnå den oplyste effekt af resultatopgørelsen, hvor indtægter fra nuværende drift vil stige, mens denne kompenseres af en stigning i rentekomkostninger, hvilket er ensbetydende med en stigning i årets resultat, eftersom stigningen blot kompenseres.

Korrektionen af resultatopgørelsen er foretaget i regnskabsåret 2016 som følge af, at de oplyste aktiver og forpligtelser til indregning er pr. 1. januar 2017. For at undgå et skøn i, hvorledes aktiverne og passiverne udvikler sig fra 1. januar 2017 til 31. december 2017, så er resultatopgørelsen for 2016

benyttet. Dette giver ikke en 100 % korrekt regulering af resultatopgørelsen, da ændringen hovedsagligt sker på baggrund af tal den 1. januar 2017 i stedet for på baggrund af tal den 1. januar 2016. Det er vurderingen, at dette har meget begrænset betydning i forhold til effekten heraf, hvorfor det er vurderingen, at der fortsat opretholdes et retvisende billede i analysen.

KLM har planer om at implementere IFRS 16 med tilbagevirkende kraft, hvilket medfører korrektion af sammenligningstallene. Implementeringen foretages pr. 1. januar 2018. Dette medfører, at de oplyste tal indregnes som om de havde været behandlet efter IFRS 16 igennem hele deres levetid. Idet der ikke benyttes sammenligningstal i analysen, så er metoden vurderet at være lig den simple metode, hvor sammenligningstal ikke rettes, hvor korrektionen i stedet sker over egenkapitalen.

Idet der i rapporten er afgrænset fra den skattemæssige effekt, er der ikke gået i dybden hermed i analysen. I beregningen i resultatopgørelsen er der således blot videreført den effektive skatteprocent i forhold til indkomstændringen. Skatten holdes på denne måde neutral i beregningen. For nærmere gennemgang af de skattemæssige konsekvenser af IFRS 16 kontra IAS 17 henvises til det tidligere eksempel i rapporten her om.

10.5.6 Påvirkning af primobalancen

Tabel 16 i mio. EUR

Primobalancen for indregningsåret (1. januar 2017)			
Assets	IAS 17	IFRS 16	Ændring
Property, plant and equipment	3.783	5.683	1.900
Intangible assets	343	343	0
Investments accounted for using the equity method	22	22	0
Other non-current assets	317	317	0
Other financial assets	365	365	0
Deferred income tax assets	119	269	150
Pension assets	1.462	1.462	0
Total non-current assets	6.411	8.461	2.050
Other current assets	224	224	0
Other financial assets	28	28	0
Inventories	193	193	0
Trade and other receivables	964	964	0
Cash and cash equivalents	1.208	1.208	0
Total current assets	2.617	2.617	0
Total assets	9.028	11.078	2.050

Equity and liabilities	IAS 17	IFRS 16	Ændring
Share capital	94	94	0
Share premium	474	474	0
Other reserves	-2.191	-2.191	0
Retained earnings	2.610	2.610	0
Regulering på egenkapital, som følge af implementering af IFRS 16	0	-250	-250
Total attribute to Company's equity holders	987	737	-250
Non-controlling interests	1	1	0
Total equity	988	738	-250
Loans from parent company	288	288	0
Finance lease obligations	1.365	3.121	1.756
Other non-current liabilities	171	171	0
Other financial liabilities	1.208	1.208	0
Deferred income	204	204	0
Provisions for employee benefits	474	474	0
Other provisions	593	593	0
Total non-current liabilities	4.303	6.059	1.756
Trade and other payables	1.983	1.983	0
Finance lease obligations	395	939	544
Other current liabilities	66	66	0
Other financial liabilities	85	85	0
Deffered income	1.017	1.017	0
Provisions for employee benefits	28	28	0
Other provisions	163	163	0
Total current liabilities	3.737	4.281	544
Total liabilities	8.040	10.340	2.300
Total equity and liabilities	9.028	11.078	2.050

I ovenstående tabel ses det, at aktiverne stiger med 2.050 mio. EUR efter IFRS 16 mod den oprindelige balance under IAS 17. Stigningen består af 1.900 mia. EUR vedr. materielle anlægsaktiver, herunder fly, ejendomme samt andre anlæg. Yderligere består stigningen i et øget udskudt skatteaktiv på 150 mio. EUR. Den procentuelle stigning på posten property, plant and equipment udgør ca. 50 %, mens det udskudte skatteaktiv øges med ca. 126 %.

Property, plant and equipment er den regnskabspost på aktivsiden, som bliver påvirket med det mest væsentlige beløb. Dette skyldes som tidligere nævnt, at retten til at kontrollere brugen af aktiver skal

indregnes i balancen jf. IFRS 16. Dette er således at ligestille med et anlægsaktiv, hvilket kræver indregning.

Aktivsummen udgjorde efter IAS 17 9.028 mio. EUR, mens aktivsummen efter implementeringen af IFRS 16 udgør 11.078 mio. EUR. Dette svarer til en stigning på ca. 23 % i aktivsummen, hvilket vurderes at have væsentlig indflydelse for virksomheden.

I lighed med aktivet, skal der indregnes en forpligtelse i balancen. Leasingforpligtelsen udgør som tidligere nævnt nutidsværdien af leasingydelse, og er et udtryk for den restgæld som KLM skylder deres leasinggivere i nutidsvaluta. Den samlede leasingforpligtelse i eksemplet er jf. de indledende forudsætninger 2.300 mio. EUR. Stigningen i de langfristede gældsforpligtelser er jf. ovenstående tabel 1.756 mio. EUR, hvilket er 544 mio. EUR lavere end den samlede stigning i gældsforpligtelserne. Dette skyldes, at leasingforpligtelsen skal opdeles i kort- og langfristet gæld, hvilket betyder, at gæld som forfalder inden for 1 år skal præsenteres som kortfristet gæld, mens gæld som forfalder efter 1 år skal præsenteres som langfristet gæld. Jf. den tidligere oplyste beregning under forudsætningerne, er der således indregnet 544 mio. EUR som kortfristede gældsforpligtelser. Der sker således en samlet stigning i gældsforpligtelserne på 2.300 mio. EUR.

Som tidligere nævnt benyttes der i beregningen metoden, hvor aktiverne og passiverne indregnes, som havde de altid været indregnet i henhold til IFRS 16. Indregningen af aktiverne og passiverne stemmer ikke overens i beløb, hvilket medvirker, at der opstår en differencepost. Da implementeringen sker i primobalancen pr. 1. januar 2017 er det ikke muligt at indregne afskrivningerne mv. i resultatopgørelsen. Differenceposten føres således i stedet direkte på egenkapitalen, således primobalancen stemmer. Primobalancen opnår på denne måde den egenkapital, som primobalancen ville have haft, hvis de operationelle leasingforpligtelser altid havde været indregnet i balancen.

Dette medfører i KLMs tilfælde en negativ ændring i egenkapitalen på 250 mio. EUR. Egenkapitalen falder således fra 988 mio. EUR efter IAS 17 til 738 mio. EUR efter IFRS 16. Egenkapitalen falder som følge heraf med ca. 25 %, hvilket vurderes at have væsentlig indflydelse for KLM og dennes forretningspartnere.

10.5.7 Påvirkning af resultatopgørelsen

Tabel 17 i mio. EUR

Resultatopgørelsen for året (1. januar - 31. december 2016)			
	IAS 17	IFRS 16	Ændring
Revenues	9.800	9.800	0
Expenses			
External expenses	-5.519	-5.472	-47
Employee compensation and benefit expenses	-2.860	-2.860	0
Other income and expenses	182	182	0
Total expenses	-8.197	-8.150	-47
EBITDAR	1.603	1.650	47
Aircraft operating lease costs	-414	0	-414
EBITDA	1.189	1.650	461
Amortisation, depreciation and movements in provisions	-508	-888	-380
Income from current operations	681	762	81
Other non-current income and expenses	3	3	0
Income from operating activities	684	765	81
Gross cost of financial debt	-116	-171	-55
Income from cash and cash equivalents	16	16	0
Net cost of financial debt	-100	-155	-55
Other financial income and expenses	1	1	0
Pre-tax income	585	611	-26
Income tax benefit/(expense)	-69	-72	-3
Net result after taxation of consolidated companies	516	539	23
Share of results of equity shareholdings	3	3	0
(Loss) / profit of the year	519	542	23

Det fremgår af ovenstående resultatopgørelse, at det samlede resultat ikke er påvirket væsentligt. Resultatet stiger med 23 mio. EUR., svarende til en procentuel stigning på ca. 4 %. Denne ændring vurderes ikke væsentlig i sammenligning med ændringerne i balancen. Det er dog fortsat interessant

at se på, hvordan IFRS 16 påvirker de enkelte poster i resultatopgørelsen, selvom det den samlede resultateffekt er uvæsentlig.

Den første ændring i ovenstående resultatopgørelse er på posten external expenses, som falder med 47 mio. EUR. Denne korrektion skyldes operationelle leasingomkostninger vedr. bygninger samt andre anlæg, som fremover udgiftsføres under afskrivninger og finansielle omkostninger. Ændringen af selve regnskabsposten er forholdsvis ubetydelig, eftersom denne reduceres med mindre end 1 %. Den næste ændring i resultatopgørelsen er under posten aircraft operating lease costs, som falder fra 414 mio. EUR til 0 mio. EUR. Dette skyldes, at alle operationelle leasingkontrakter vedr. fly fremover vil blive indregnet i balancen. Dette medfører således en præsentationsændring i årsrapporten, hvor linjen aircraft operating lease costs udgår og som følge heraf udgør nøgletallet EBITDAR også. Som følge af faldet i external expenses samt aircraft operating lease costs stiger EBITDA nøgletallet med 461 mio. EUR. Dette er en væsentlig ændring, da EBITDA stiger fra 1.189 mio. EUR til 1.650 mio. EUR, svarende til en procentuel stigning på ca. 39 %. Dette medfører, at selskabets drift på papiret fremstår sundere end tidligere. Stigningen i EBITDA udlignes delvist af stigningen i amortisation, depreciation and movements in provisions, hvor afskrivningerne på de optagne anlægsaktiver bliver præsenteret. Denne post stiger således med 380 mio. EUR, svarende til en procentuel stigning på ca. 75 %, hvilket vurderes at være en væsentlig ændring af regnskabsposten. Som følge af, at afskrivningerne stiger mindre end EBITDA, så forbedres income from operating activities også markant. Posten forbedres med 81 mio. EUR, svarende til en procentuel stigning på ca. 12 %, hvilket også vurderes at være meget positivt overfor regnskabsbruger. Yderligere øges renteomkostningerne som følge af IFRS 16, hvilket medfører, at posten gross cost of financial debt stiger fra 116 mio. EUR til 171 mio. EUR, hvilket også på regnskabspostniveau vurderes at være en markant stigning. Posten stiger procentuelt med ca. 47 %. Som beskrevet i ovenstående resultatopgørelse, så er den effektive skatteprocent benyttet i forhold til det nye resultat, hvilket giver en stigning i skatten på 3 mio. EUR. Samlet medfører disse ændringer en stigning i resultatet på 23 mio. EUR, som tidligere nævnt.

Generelt vurderes det, at den samlede korrektion af resultatet som følge af IFRS 16 er mindre væsentligt, mens den samlede effekt på præsentationen af resultatopgørelsen samt nøgletallene heri som f.eks. EBITDA vurderes væsentlig.

10.5.8 Påvirkning af cashflow statement

Tabel 18 i mio. EUR

Pengestrømsopgørelse for perioden 1. januar - 31. december 2016

	IAS 17	IFRS 16	Ændring
(Loss)/profit for the year	519	542	23
Depreciation and amortisation	516	896	380
Changes in provisions	-7	-7	0
Results of equity shareholdings	-3	-3	0
Result on sale of equity shareholdings	-3	-3	0
Changes in pension assets	-23	-23	0
Changes in deferred income tax	69	66	-3
Other changes	-61	-61	0
Net cash flow from operating activities before changes in working capital	1.007	1.407	400
(Increase)/decrease in inventories	-43	-43	0
(Increase)/decrease in trade receivables	-98	-98	0
Increase/(decrease) in trade payables	49	49	0
(Increase)/decrease in other receivables and other payables	218	218	0
Change in working capital requirement	126	126	0
Net cash flow from operating activities	1.133	1.533	400
Capital expenditure on intangible fixed assets	-93	-93	0
Capital expenditure on aircraft	-734	-734	0
Disposal of aircraft	91	91	0
Capital expenditure on other tangible fixed assets	-54	-54	0
Disposal of other (in-)tangible fixed assets	15	15	0
Sale of equity shareholdings	14	14	0
Dividens received	5	5	0
(Increase)/decrease in short-term deposits and commercial paper	174	174	0
Net cash flow used in investing activities	-582	-582	0
Increase in long-term debt	318	-1.982	-2.300
Decrease in long-term debt	-412	-412	0
Increase in long-term receivables	-107	1.793	1.900
Decrease in long-term receivables	24	24	0
Dividend paid	-1	-1	0
Net cash flow used in financing activities	-178	-578	-400
Effect of exchange rates on cash and cash equivalents	-5	-5	0
Change in cash and cash equivalents	368	368	0
Cash and cash equivalents at beginning of period	840	840	0
Cash and cash equivalents at end of period	1.208	1.208	0
Change in cash and cash equivalents	368	368	0

Det fremgår af ovenstående pengestrømsopgørelse, at der sker ændring i årets resultat, afskrivninger samt ændring i skat som følge af IFRS 16. Ændringerne er lig ændringerne i resultatopgørelse og årets resultat øges således med 23 mio. EUR, mens afskrivningerne øges med 380 mio. EUR og yderligere ændres skatten med 3 mio. EUR. Ændringerne i resultat, afskrivninger og skat skaber et forbedret cash flow fra driftsaktiviteterne på 400 mio. EUR, hvilket er en væsentlig ændring i pengestrømsopgørelsen.

Det fremgår yderligere af ovenstående pengestrømsopgørelse, at der sker ændring i de langfristede gældsforpligtelser ligesom der sker ændring i de langfristede aktiver. Gældsforpligtelserne stiger samlet med 2.300 mio. EUR, hvilket også fremgår af balancen, ligesom de langfristede aktiver øges med 1.900 mio. EUR, som ligeledes fremgår af balancen. Samlet giver disse reguleringer et negativt cashflow fra finansielle aktiviteter på 400 mio. EUR, hvilket er en væsentlig ændring i pengestrømsopgørelsen.

Samlet udligner det øgede cash flow fra driftsaktiviteterne sig i det negative cash flow fra finansielle aktiviteter, hvilket medfører, at resultatet af pengestrømsopgørelsen er uændret. Der er således blot tale om en præsentationsændring i pengestrømsopgørelsen, hvilket skyldes, at de betalbare leasingydelser er uændrede i forhold til tidligere.

10.5.9 Påvirkning af nøgletal

I dette afsnit vil der i rapporten indgå en analyse af, hvilken effekt de tidligere omtalte ændringer i KLM har på virksomhedens nøgletal. Der er taget udgangspunkt i de væsentligste nøgletal, hvor IFRS 16 har en effekt. Nøgletallene fremgår nedenfor.

Tabel 19

Nøgletal	IAS 17	IFRS 16	Ændring
Egenkapitalens gearing	8,14	14,01	5,87
Likviditetsgrad	70,0%	61,1%	-8,9%
Aktivernes omsætningshastighed	1,09	0,88	-0,20
Egenkapitalforretning	52,5%	73,4%	20,9%
Afkastningsgrad	7,6%	6,9%	-0,7%
Overskudsgrad	7,0%	7,8%	0,8%
Soliditetsgrad	10,9%	6,7%	-4,3%

10.5.9.1 Egenkapitalens gearing

Det fremgår af ovenstående tabel, at KLMs gearing stiger fra 8,14 gange til 14,01 gang, svarende til en stigning på 5,87 gange. Dette skyldes, at egenkapitalen falder som følge af IFRS 16, mens gældsforpligtelserne stiger, hvorfor egenkapitalen udgør en mindre del af de samlede gældsforpligtelser. Stigningen i gearingen er som udgangspunkt en negativ påvirkning for KLM, som følge af, at dette nøgletal viser, hvor stor en andel fremmedfinansiering, der benyttes. Alt andet lige er det en fordel at have en lav gearing, da virksomheden således har opbygget kapital til at drive forretningen uden stor indflydelse fra leverandører, pengeinstitutter mv. Som følge af indregningen efter IFRS 16 får regnskabsbruger et bedre billede af den faktiske gearing i selskabet.

10.5.9.2 Likviditetsgraden

Likviditetsgraden falder fra 70,0 % til 61,1 %, svarende til et fald på 8,9 procentpoint. Likviditetsgraden er et udtryk for, om KLM har kortfristede aktiver til at dække de kortfristede gældsforpligtelser. Likviditetsgraden skal således som tommelfingerregel være minimum 100 %. KLM har således efter IAS 17 en meget dårlig likviditetsgrad, som kun bliver forværret yderligere efter IFRS 16. Faldet i likviditetsgraden skyldes, at KLM skal passivisere de kortfristede operationelle leasingforpligtelser, hvilket øger den kortfristede gæld. Der sker ingen indregning under omsætningsaktiverne, da aktivering præsenteres som anlægsaktiver, hvorfor der ikke er noget modsvar til stigningen i de kortfristede gældsforpligtelser. IFRS 16 har dermed en negativ påvirkning af likviditetsgraden. Det vurderes, at KLM er stillet dårligere i forhold til regnskabsbrugere, da en yderligere negativ likviditetsgrad kan have indflydelse på leverandørers samt pengeinstitutters vurdering af selskabet.

10.5.9.3 Aktivernes omsætningshastighed

Aktivernes omsætningshastighed falder fra 1,09 gange til 0,88 gange, svarende til et fald på 0,20 gange. Dette er et udtryk for, at KLM er blevet dårligere til at omsætte deres aktivsum. Faldet skyldes, at der som følge af IFRS 16 sker indregning af operationelle leasingkontrakter i balancen, hvilket øger aktivsummen væsentligt. Selskabet omsætter således mindre end aktivsummen som følge af IFRS 16, hvilket er negativt for KLM. Det vurderes, at regnskabsbruger anser dette for en negativ udvikling, hvilket potentielt kan have konsekvenser for KLM.

10.5.9.4 Egenkapitalforretningen

Egenkapitalens forrentning var efter IAS 17 52,5 %, mens denne stiger til 73,4 % efter IFRS 16, hvilket er en forbedring på 20,9 procentpoint. Dette vurderes at være en meget positiv udvikling, som indikerer, at KLM forrenter sin indskudte kapital flot. Egenkapitalens forrentning stiger som følge af, at der sker en væsentlig negativ regulering på egenkapitalen, mens resultatændringen er minimal. Årets resultat udgør således på denne baggrund en markant større del af egenkapitalen. Den positive påvirkning af egenkapitalforrentningen er positivt overfor regnskabsbruger og kan påvirke KLMS muligheder overfor leverandører og pengeinstitutter positivt.

10.5.9.5 Afkastningsgraden

Afkastningsgraden var efter IAS 17 7,6 %, mens denne falder til 6,9 % efter IFRS 16, hvilket er en forværring på 0,7 procentpoint. Faldet skyldes, at resultatet før finansielle poster stiger procentuelt mindre end aktivsummen i forbindelse med IFRS 16. Dette medfører således, at resultatet før finansielle poster udgør en mindre del af aktivsummen, hvorfor nøgletallet forværres. KLMS afkast er fornuftigt og acceptabelt selvom denne falder til 6,9 %, da denne viser, at KLM kan præstere et fornuftigt overskud i forhold til dennes aktiver. Set i forhold til det generelle marked, så er et afkast på 6,9 % acceptabelt. Eftersom afkastningsgraden er lavere end egenkapitalens forrentning, så viser dette, at KLM får mere ud af fremmedkapitalen end det koster at låne denne, hvilket indikerer en sund virksomhed. Den negative påvirkning af afkastningsgraden vurderes dog at være negativt i forhold til regnskabsbrugers synsvinkel.

10.5.9.6 Overskudsgraden

Overskudsgraden var efter IAS 17 7,0 %, mens denne stiger til 7,8 % efter IFRS 16, hvilket er en forbedring på 0,8 procentpoint. Overskudsgraden forbedres som følge af, at resultatet før renter forbedres grundet IFRS 16, hvorfor resultatet før renter udgør en større del af omsætningen. Resultatet før renter forbedres som følge af, at leasingomkostningerne bliver fordelt mellem afskrivninger og finansielle omkostninger. KLM vurderes at have en solid overskudsgrad og stigningen på 0,8 procentpoint vurderes at have positiv indflydelse ved regnskabsbrugers gennemgang af regnskabet.

10.5.9.7 Soliditetsgraden

Soliditetsgraden var efter IAS 17 10,9 %, mens denne falder til 6,7 % efter IFRS 16, hvilket er en forværring på 4,3 procentpoint. Den negative påvirkning skyldes, at egenkapitalen falder som følge

af indregningen af de operationelle leasingforpligtelser i balancen. Yderligere skyldes det, at balancesummen stiger væsentligt som følge af indregningen af de operationelle leasingforpligtelser i balancen. Samlet giver en lavere egenkapital sammenholdt med en større balancesum en meget negativ påvirkning i forhold til soliditetsgraden. Soliditetsgraden på 6,7 % er et udtryk for, at 93,3 % af virksomheden er finansieret via fremmed kapital. KLMs soliditetsgrad var under IAS 17 alarmerende, mens soliditetsgraden efter IFRS 16 er meget alarmerende. Dette nøgletal benyttes i høj grad af både leverandører samt pengeinstitutter. En tommelfingerregel er, at soliditetsgraden skal ligge omkring 20-30 %, hvorfor en soliditetsgrad på 6,7 % er meget lav. Et fald fra 10,9 % til 6,7 % kan have store konsekvenser for KLM i forbindelse med samarbejdet med leverandører og pengeinstitutter mv.

10.6 Analyse af Panalpina

10.6.1 Introduktion til Panalpina⁷⁸

Panalpinas er en schweizisk virksomhed og deres historie går tilbage til 1834. Under navnet Alpina blev det en selvstændig virksomhed i 1954. I 1960 skiftede Alpina navn til Panalpina. Panalpina var allerede på det tidspunkt globalt placeret på kloden. I 1970'erne tog Panalpinas luftfragtsservice for alvor fart og Panalpina oplevede en enorm vækst med ruter til og fra USA. I 1980'erne og 1990'erne blev Panalpinas position yderligere styrket med luftfragtoperationer mellem Europa, Fjernøsten, Afrika og Indien.

Panalpina har gennem tiden styrket deres position ved at opkøbe konkurrenter. Det seneste køb er tilbage i 2005, hvor Janco Oilfield Services og the Norwegian Overseas Shipping Group blev købt.

Panalpina blev den 22. september 2005 børsnoteret på SIX Swiss Exchange i Schweiz.

Panalpina er en af verdens førende udbydere af end-to-end supply chain løsninger. De kombinerer interkontinental skibs- og luftfragt med værditilførende logistikservice for at skabe den bedste løsning for kunden.⁷⁹

Panalpina er placeret i Schweiz og er derfor ikke en del af EU, hvor der er krav til at børsnoterede virksomheder anvender IFRS. Panalpina har alligevel valgt at anvende IFRS som regnskabsstandard, hvorfor Panalpina er ideel til analysen af den regnskabsmæssige påvirkning af IFRS 16.

10.6.2 Panalpina – finansiel gennemgang⁸⁰

Panalpinas regnskab præsenteres i CHF (schweiziske franc), som er Panalpinas funktionelle valuta. Regnskabet er aflagt i hele tusinder.

I Panalpinas årsrapport for 2017 ses det, at omsætningen udgør 5,533 mio. CHF, mens resultatet udgør 57 mio. CHF. Resultatet er en smule forbedret i forhold til 2016, hvor det var 52 mio. CHF,

⁷⁸ <http://www.panalpina.com/www/global/en/home/AboutPanalpina/History.html>

⁷⁹ http://www.panalpina.com/www/global/en/home/products_solutions.html

⁸⁰ Panalpina Financial Report 2017

hvilket blandt andet skyldes, at omsætningen er steget med 335 mio. CHF. Stigningen skyldes en øget efterspørgsel på det globale transportmarked.

Balancesummen udgør i 2017 1.839 mio. CHF mod 1.661 mio. CHF i 2016. Stigningen skyldes primært øgede debitorer med ca. 150 mio. CHF, samt en stigning i anlægsaktiverne på 40 mio. CHF.

Egenkapitalen udgør 614 mio. CHF mod 617 mio. CHF i 2016. Faldet skyldes, at der er udbetalt udbytte i 2017.

Panalpinas resultater har de seneste 5 år været meget stabile. Den eneste undtagelse er 2013, hvor resultatet var markant lavere. Panalpina er en sund og solid virksomhed, som leverer flotte resultater, og har en solid egenkapital. Aktivsummen har de seneste år ligget stabilt omkring 1,8 mia. CHF. Der er ikke indikationer på, at Panalpina vil opleve større udsving i hverken resultat eller balancesum.

10.6.3 Panalpina – aktiver

Aktivsummen for 2017 i Panalpinas regnskab udgør 1.839 mio. CHF, hvoraf non-current assets udgør 299 mio. CHF og Current assets udgør 1.540 mio. CHF. Det betyder, at de non-current aktiver kun udgør 16 % af balancesummen. Panalpinas aktiver er primært kortfristede aktiver, som er hurtigt omsættelige.

Non-current assets består primært af anlægsaktiver. Herudover er der indregnet et udskudt skatteaktiv på 68 mio. CHF samt en bidragsbaseret pensionsordning som udgør 19 mio. CHF under Non-current assets.

Ud af de materielle anlægsaktiver på 96,7 mio. CHF udgør 30 tusind CHF finansiel leasing, hvilket må antages at være af ubetydelig karakter. Det er et tegn på, at Panalpina ikke anvender finansiel leasing men operationel leasing, hvorfor implementeringen af IFRS 16 må forventes at have en væsentlig effekt på Panalpinas regnskab.

10.6.4 Panalpina – operationelle leasingforpligtelser

Operationel leasing fremgår af note 29 i regnskabet side 52. Det fremgår her, at Panalpina har en operationel leasingforpligtelse ved udgangen af 2017 på 397 mio. CHF. Af de 397 mio. CHF forfalder

136 mio. CHF indenfor et år. Den operationelle leasingforpligtelse udgør 21,5 % af balancesummen i Panalpina. Det må antages, at indregningen af Panalpinas operationelle leasingaftaler vil have en væsentlig effekt på regnskabet. Rapporten vil i nedenstående afsnit analysere konsekvenserne af implementeringen af IFRS 16 for Panalpinas balance, resultatopgørelse, cash flow samt udvalgte nøgletal.

10.6.5 Forudsætninger for analysen

Analysen er foretaget på baggrund af det offentliggjorte regnskab for 2017 for Panalpina. Panalpina har i årsrapporten for 2017 beskrevet deres forventninger til, hvordan regnskabet vil blive påvirket af IFRS 16. Det fremgår af årsrapporten for 2017 side 11. Det fremgår heraf, at Panalpina ønsker at anvende den simple implementeringsmetode, hvor aktivet indregnes til den samme værdi som leasingforpligtelsen, og afskrives lineært efter virksomhedens afskrivningshorisont. Panalpina forventer en stigning i virksomhedens materielle anlægsaktiver på 397 mio. CHF og en tilsvarende stigning i virksomhedens gældsforpligtelser. Panalpina forventer, at implementeringen vil have en positiv effekt på virksomhedens andre eksterne omkostninger på 125 mio. CHF. De forventer en tilsvarende negativ effekt på virksomhedens afskrivninger og finansielle omkostninger på 125 mio. CHF, hvoraf størstedelen vil være fordelt på afskrivninger på grund af det lave renteniveau. Det betyder, at Panalpina ikke har nogle forventninger til, at implementeringen vil få en væsentlig resultatpåvirkning. Panalpina har ikke omtalt, hvordan implementeringen vil påvirke virksomhedens øvrige balance og resultatposter. I rapporten har der kun været adgang til de offentlige oplysninger, som fremgår af regnskabet, hvorfor effektanalysen er baseret på de forventninger, som Panalpina har til effekten af implementeringen.

Opdelingen i balancen af den kort- og langfristede leasingforpligtelse er baseret på opdelingen i note 28 på side 52 over leasingforpligtelser, som forfalder indenfor 1 år, 2-5 år og senere end 5 år.

Til beregningen af renteomkostningen er der taget udgangspunkt i en rente på 2,2 %, hvilket er oplyst i Panalpinas halvårsregnskab for 2018.⁸¹ Det oplyses i halvårsrapporten, at de leasede aktiver udgør bygninger, et fly, biler og maskiner. Bygninger udgør over 85 % af de leasede aktiver og fly udgør ca. 12 %.

⁸¹ Panalpina Half Year Results 2018

Panalpina forventer, at afskrivningerne og de finansielle omkostninger stiger i tilsvarende omfang, som faldet i de andre eksterne omkostninger. Afskrivningerne er anslået til at udgøre 120 mio. CHF.

Implementeringen af IFRS 16 er foretaget på primobalancen for 2018 ud fra ovenstående forudsætninger. For at analysere effekten på resultatopgørelsen, er der taget udgangspunkt i resultatopgørelsen for 2017, hvor forventningerne til påvirkningen for 2018 regnskabet er indregnet. Det er gjort for at illustrere, hvilken effekten IFRS 16 har på resultatopgørelsen. Rapporten er opmærksom på, at afskrivninger og rentepåvirkningen kan have været anderledes i 2017, end det Panalpina forventer for 2018. Det vurderes ikke at have væsentligt betydning for forståelsen af, hvor og hvilken påvirkning IFRS 16 har for resultatopgørelsen.

Korrektionen af resultatopgørelsen er foretaget i regnskabsåret 2017, ud fra Panalpinas forventninger til udviklingen i virksomhedens aktiver og passiver ved implementeringen af IFRS 16 pr. 1. januar 2018. For at undgå et skøn i, hvorledes aktiverne og passiverne udvikler sig fra 1. januar 2018 til 31. december 2018, er resultatopgørelsen for 2017 benyttet, hvilket ikke giver nøjagtigt grundlag for beregningen af nøgletal. Det er vurderet, at forskellene er begrænsede og eksemplet afspejler de væsentligste ændringer i regnskabet som følge af implementeringen af IFRS 16 og kan anvendes i rapportens analyse.

10.6.6 Påvirkning af primobalancen

Tabel 20 i tusind CHF

Primobalancen for indregningsåret (1. januar 2018)			
Assets	IAS 17	IFRS 16	Ændring
Property, plant and equipment	96.733	456.733	360.000
Intangible assets	88.452	88.452	0
Investments and other financial assets	31.042	31.042	0
Post-employment benefit assets	19.553	19.553	0
Deferred income tax assets	63.223	63.223	0
Total non-current assets	299.003	659.003	360.000
Other receivables and other current assets	128.805	128.805	0
Unbilled forwarding services	93.476	93.476	0
Trade receivables	1.003.537	1.003.537	0
Derivative financial instruments	3.360	3.360	0
Cash and cash equivalents	310.850	310.850	0
Total current assets	1.540.028	1.540.028	0
Total assets	1.839.031	2.199.031	360.000
Equity and liabilities	IAS 17	IFRS 16	Ændring
Share capital	2.375	2.375	0
Treasury shares	-1.531	-1.531	0
Retained earnings and reserves	607.174	607.174	0
DSV A/S shareholders' share of equity	608.018	608.018	0
Non-controlling interests	6.281	6.281	0
Total equity	614.299	614.299	0
Borrowings	3.221	3.221	
Non-current provisions	36.002	36.002	0
Non-current lease obligations	0	236.398	236.398
Non-current other liabilities	48.874	48.874	0
Post-employment benefit liabilities	59.317	59.317	0
Deferred income tax liabilities	10.396	10.396	0
Total non-current liabilities	157.810	394.208	236.398
Trade payables	491.954	491.954	0
Other payables and accruals	152.770	152.770	0
Accrued cost of services	304.692	304.692	0
Borrowings	2.643	2.643	0
Derivative financial instruments	1.185	1.185	0
Current provisions	22.000	22.000	0
Current lease obligations	0	123.602	123.602
Current other liabilities	74.547	74.547	0
Current income tax liabilities	17.131	17.131	0
Total current liabilities	1.066.922	1.190.524	123.602
Total liabilities	1.224.732	1.584.732	360.000
Total equity and liabilities	1.839.031	2.199.031	360.000

For at illustrere hvilken effekt indregningen af IFRS 16 har på balancen, er balancen for 2017 og primobalancen for 2018 opstillet ved siden af hinanden.

Tabellen viser, at aktiverne påvirkes positivt med en stigning på 360 mio. CHF som følge af indregningen af "Right of use leased assets". Regnskabsposten har ikke tidligere eksisteret. Indregningen af right of use leased assets betyder, at non-current assets stiger med 120 % fra 299 mio. CHF til 659 mio. CHF. Derudover betyder stigningen, at den samlede aktivsummen stiger fra 1.839 mio. CHF til 2.199 mio. CHF, svarende til en stigning på 20 %.

Panalpina har valgt at anvende den simple implementeringsmetode, hvilket betyder, at aktivet er indregnet til den samme værdi som leasingforpligtelsen. Det betyder derfor, at der ikke sker nogen primoregulering af egenkapitalen som følge af implementeringen af IFRS 16, som det ses i eksemplet med DSV og KLM.

Gældsforpligtelserne påvirkes med 360 mio. CHF, som er fordelt på 236 mio. CHF på langfristede gældsforpligtelser og 124 mio. CHF på kortfristede gældsforpligtelser. Det betyder, at de langfristede gældsforpligtelser stiger med 150 %. De kortfristede gældsforpligtelser stiger fra 1.067 mio. CHF til 1.191 mio. CHF, hvilket svarer til en stigning på 12 %. Samlet stiger gældsforpligtelserne med 29 %.

Effekten vurderes at have væsentlig betydning for Panalpinas balance, herunder præsentationen af aktiverne samt kort- og langfristede gældsforpligtelser.

10.6.7 Påvirkning af resultatopgørelsen

Tabel 21 i tusind CHF

Resultatopgørelsen for året (1. januar - 31. december 2017)			
	IAS 17	IFRS 16	Ændring
Net revenue	5.532.779	5.532.779	0
Forwarding services from third parties,	-4.134.986	-4.134.986	0
Gross profit	1.397.793	1.397.793	0
Personnel expenses	-889.847	-889.847	0
Other operating expenses	-361.760	-236.760	125.000
EBITDA	146.186	271.186	125.000
Depreciation of property, plant and equipment	-21.294	-21.294	0
Depreciation of right of use leased assets	0	-120.000	-120.000
Amortization of intangible assets	-21.570	-21.570	0
Operating result (EBIT)	103.322	108.322	5.000
Finance income	2.750	2.750	0
Finance cost	-4.529	-12.449	-7.920
Profit before income tax (EBT)	101.543	98.623	-2.920
Income tax expenses	-44.082	-42.814	1.268
Profit for the year	57.461	55.809	-1.652

Det ses af ovenstående resultatopgørelse for Panalpina, at IFRS 16 ikke har betydning for Panalpinas omsætning. Det fremgår, at andre eksterne omkostninger falder med 125 mio. CHF, hvilket er et udtryk for, at de leasingydelse, som Panalpina skal betale i 2018. Effekten af ikke at indregne leasingydelserne under andre eksterne omkostninger betyder, at EBITDA stiger fra 146 mio. CHF til 271 mio. CHF svarende til en stigning på 86 %.

Under afskrivningerne er der en ny regnskabspost ”Depreciation of right of use leased assets”. Depreciation of right of use leased assets er et udtryk for afskrivningerne på leasingaktiverne. Regnskabsposten stiger fra 0 til 120 mio. CHF, hvilket betyder, at de samlede afskrivninger for virksomheden stiger fra 43 mio. CHF til 163 mio. CHF svarende til en stigning på 280 %.

EBIT er positivt påvirket med 5 mio. CHF, hvilket skyldes, at faldet i leasingydelser er større end stigningen i afskrivningerne. Det har påvirket EBIT positivt, som stiger fra 103 mio. CHF til 108 mio. CHF.

Panalpinas finansielle omkostninger stiger med rentekomkostningerne, som vedrører leasingforpligtelsen. Det betyder, at finansielle omkostninger stiger med 8 mio. CHF svarende til en rente på 2,2 % af leasingforpligtelsen. Præsentationen af renterne for leasingforpligtelsen under de finansielle omkostninger betyder, at de finansielle omkostninger stiger med 175 % fra 4,5 mio. CHF til 12,5 mio. CHF.

Resultatet før skat er negativt påvirket som følge af højere rentekomkostninger og afskrivninger end faldet i andre eksterne omkostninger. Resultatet før skat falder med 3 mio. CHF svarende til et fald på 3 %. Rapporten har i analyserne afgrænset sig fra den skattemæssige behandling, hvorfor der er anvendt den samme effektive skatteprocent i eksemplerne. Det betyder, at årets skat falder som følge af et lavere resultat før skat.

9.6.8 Påvirkning af cashflow statement

Tabel 22 i tusind CHF

Pengestrømsopgørelse	IAS 17	IFRS 16	Ændring
Profit before tax	57.461	55.809	-1.652
Income tax expenses	44.082	42.814	-1.268
Depreciation of property, plant and equipment	21.294	21.294	0
Depreciation of right of use leased assets	0	120.000	120.000
Amortization of intangible assets	21.570	21.570	0
Interest income and dividend on available-for-sale financial assets	-2232	-2.232	0
Exchange differences	-512	-512	0
Loss / (gain) on sales of property, plant and equipment	-329	-329	0
Loss / (gain) on sales of financial assets	0	0	0
Expenses for share-based compensation plans	6.115	6.115	0
Other non-cash (income) and expenses	6.138	6.138	0
Net cash flow from operating activities before changes in working capital	153.587	270.667	117.080
Increase) / decrease receivables, other current assets and unbilled forw. services	-175.106	-175.106	0
(Decrease) / increase payables and accruals incl. accrued cost of service	131.519	131.519	0
(Decrease) / increase non-current provisions and other liabilities	-6.950	-6.950	0
(Decrease) / increase current provisions and other liabilities	2.563	2.563	0
Change in working capital requirement	105.613	222.693	117.080
Interest paid	-1.220	-1.220	0
Income taxes paid	-37.087	-37.087	0
Net cash flow from operating activities	67.306	184.386	117.080
Interests received	2.178	2.178	0
Dividends received	100	100	0
Proceeds from sale of property, plant and equipment and intangible assets	1.757	1.757	0
Proceeds from sale of investments	2.405	2.405	0
Proceeds from sale of other financial assets	0	0	0
Repayments of loans and long-term receivables	5.493	5.493	0
Acquisition of subsidiaries and other businesses, net of cash	-10.594	-10.594	0
Purchase of property, plant and equipment	-53.169	-53.169	0
Purchase of intangible assets	-828	-828	0
Purchase of investments and other financial assets	-11.589	-11.589	0
Investments in long-term loans and long-term receivables	-3.886	-3.886	0
Net cash flow used in investing activities	-68.133	-68.133	0
Free cashflow	-827	116.253	117.080
Proceeds from short- and long-term borrowings	3.254	3.254	0
Repayment of short- and long-term borrowings	-82	-82	0
Repayment of lease liabilities	0	-109.160	-109.160
Interest paid on lease liabilities	0	-7.920	-7.920
Dividends paid	-89.057	-89.057	0
Purchase of treasury shares	-3.775	-3.775	0
Sale of treasury shares	1.475	1.475	0
Net cash flow used in financing activities	-88.185	-205.265	-117.080
Change in cash and cash equivalents	-89.012	-89.012	0
Cash and cash equivalents at beginning of period	388.777	388.777	0
Cash and cash equivalents at end of period	11.084	11.084	0
Change in cash and cash equivalents	310.849	310.849	0

I analysen af pengestrømsopgørelsen ses det, at implementeringen af IFRS 16 ikke har likviditetspåvirkning, da der alene er tale om en anden måde at behandle leasingydelserne på end tidligere.

Som beskrevet ovenfor påvirkes resultatet af ændringerne. Det betyder, at resultatskatten, og afskrivningerne ændrer sig. I pengestrømsopgørelsen ses det, at leasingaktiverne, i lighed med resultatopgørelsen, har fået sin egen linje til afskrivninger. Driftskapitalen stiger med 117 mio. CHF. Implementeringen har ingen effekt på investeringsaktiviteterne, da der er tale om en finansieringsmetode og ikke om investeringer. Det ses, at finansieringsaktiviteterne påvirkes negativt med 117 mio. CHF, som følge af rentekomkostningerne på leasingforpligtelsen og afdragene på leasinggælden. Samlet har implementeringen udelukkende haft en præsentationsmæssig effekt. De samlede pengestrømme er således uændrede.

10.6.9 Påvirkning af nøgletal

I nedenstående afsnit vil rapporten analysere, hvilken effekt ændringerne har på regnskabet for Panalpina. Der er taget udgangspunkt i de nøgletal, hvor IFRS 16 har haft størst effekt. Nøgletallene er vist i nedenstående tabel.

Tabel 23

Nøgletal	IAS 17	IFRS 16	Ændring
Egenkapitalens Gearing	1,99	2,58	0,59
Likviditetsgrad	144,3%	129,4%	-15,0%
Aktivernes omsætningshastighed	3,01	2,52	-0,49
Egenkapitalforretning	9,4%	9,1%	-0,3%
Afkastningsgrad	5,6%	4,9%	-0,7%
Overskudsgrad	1,9%	2,0%	0,1%
Soliditetsgrad	33,4%	27,9%	-5,5%

10.6.9.1 Egenkapitalens Gearing

Ovenstående tabel viser, at gearingen stiger fra 1,99 til 2,58, hvilket udelukkede skyldes stigningen i gældsforpligtelserne på 360 mio. CHF. Stigningen i nøgletallet må antages at have en negativ effekt på regnskabslæser, da stigende gældsforpligtelser betyder øgede rentekomkostninger, som påvirker de fremtidige resultater negativt. Det kan derfor på sigt have en negativ effekt på egenkapitalen, som vil betyde, at gearingen vil stige yderligere.

10.6.9.2 Likviditetsgrad

Inden implementeringen af IFRS 16 ligger likviditetsgraden i Panalpina på 144,3 %, hvilket er meget godt. Effekten af implementeringen har en negativ påvirkning på likviditetsgraden, hvilket betyder, at den falder til 129,4 % svarende til et fald på 15 procentpoint. Faldet skyldes stigningen i gældsforpligtelserne, som følge af indregningen af leasingforpligtelsen. Leasingaktivet påvirker ikke de kortfristede aktiver, hvorfor indregningen ikke har effekt på likviditetsgraden. Det må dog antages, at likviditetsgraden stadig ligger på et fornuftigt niveau for Panalpina.

10.6.9.3 Aktivernes omsætningshastighed

Aktivernes omsætningshastighed falder samtidig med likviditetsgraden. Det skyldes indregningen af leasingaktivet, som betyder, at aktivsummen stiger, da aktiverne omsættes færre gange end tidligere. Omsætningen påvirkes ikke af implementeringen af IFRS 16. Panalpina omsætter inden implementeringen deres aktiver med mere end 3 gange, hvilket må antages at være et pænt nøgletal. Effekten af IFRS 16 betyder, at aktivernes omsætningshastighed falder med 0,49 til 2,52. Nøgletallet er trodsalt meget pænt, da Panalpina omsætter sine aktiver flere gange årligt.

10.6.9.4 Egenkapitalforretning

Egenkapitalforretningen påvirkes negativt fra 9,4% til 9,1% svarende til et fald på 0,3 procentpoint. Den negative udvikling skyldes, at resultatet forringes en smule som følge af højere afskrivninger og renteomkostninger i forhold til faldet i andre eksterne omkostninger. Egenkapitalen er ikke påvirket af en primoregulering, da Panalpina har valgt at implementere IFRS 16 efter den helt simple lempelsesmetode, hvor aktivet indregnes til den samme værdi som leasingforpligtelsen. Effekten i eksemplet, hvor der er taget udgangspunkt i regnskabet for 2017, må antages at være begrænset og derfor ikke have væsentlig betydning for regnskabslæsers beslutningsgrundlag.

10.6.9.5 Afkastningsgrad

Afkastningsgraden er afhængig af udviklingen i resultatet, som er baseret på 2017 resultatopgørelsen, hvor den forventede effekt er indregnet. Det ses i tabellen, at afkastningsgraden falder fra 5,6 % til 4,9 % svarende til et fald på 0,7 procentpoint. Faldet skyldes primært stigningen i anlægsaktiverne på grund af indregningen af leasingaktivet. Afkastningsgraden er positivt påvirket af en mindre stigning i resultatet før finansielle poster. Det skyldes, at renteomkostningen først præsenteres senere i

resultatopgørelsen under finansielle omkostninger. Afkastningsgraden er generelt på et lavt niveau sammenlignet med markedsrenten på øvrige investeringer, og et fald på 0,7 procentpoint må antages at have en negativ betydning for regnskabets interessenter, herunder særligt Panalpinas investorer.

10.6.9.6 Overskudsgrad

Overskudsgraden stiger med 0,1 procentpoint fra 1,9 % til 2 %. Stigningen skyldes ændringen i præsentationen af den interne renteomkostning i leasingydelserne, der ikke længere indregnes under andre eksterne omkostninger, men nu præsenteres under finansielle omkostninger. Finansielle omkostninger indgår ikke i beregningen af overskudsgraden.

10.6.9.7 Soliditetsgrad

Panalpinas soliditetsgrad bliver negativt påvirket af implementeringen af IFRS 16, da indregningen af leasingforpligtelsen bliver indregnet i Panalpinas balance under gældsforpligtelser. Soliditetsgraden falder fra 33,4 % til 27,9 % svarende til et fald på 5,5 procentpoint. Det er et markant fald, som er en følge af en passiv implementering af regnskabsstandarden, som Panalpina ikke kan undgå. Soliditetsgraden er ikke påvirket af en regulering på egenkapitalen, da Panalpina har valgt at bruge overgangslempelsen ved implementeringen af IFRS 16.

11 Evaluering af de mest betydningsfulde effekter af IFRS 16

11.1 Stigning i balancesum

På baggrund af analyserne af DSV, KLM og Panalpina er det vurderet, at en af de mest betydningsfulde effekter af IFRS 16 er, at balancesummen stiger væsentligt. I DSV stiger balancesummen med 18,2 % som følge af indregning efter IFRS 16, mens balancesummen stiger med 22,7 % i KLM og 19,6 % i Panalpina. På baggrund heraf kan det i rapporten konkluderes, at den nye standard, IFRS 16, har en væsentlig betydning for balancesummens størrelse for virksomheder i transportbranchen. Balancesummens størrelse benyttes i forbindelse med beregning af diverse nøgletal, hvorfor IFRS 16 ofte vil medføre en væsentlig ændring her af.

Stigningen i balancesummen synliggør værdien af virksomhedens leasingaktiver, som er med til at danne grundlaget for virksomhedens drift. Herudover bliver de tilhørende forpligtelser synliggjort, samt fordelingen af forpligtelsernes forfald. Det giver regnskabsbrugeren bedre mulighed for at vurdere virksomhedens pengebindinger og forpligtelser i de kommende regnskabsår.

Implementeringen af IFRS 16 er med til at skabe en større gennemsigtighed, eftersom regnskabsstandarder synliggør virksomhedens reelle aktiver og tilhørende forpligtelser. Denne gennemsigtig illustreres bl.a. også ved, at nogle meget centrale nøgletal for virksomhederne i transportbranchen ændrer sig markant. Disse centrale nøgletal vil blive omtalt i de kommende afsnit.

11.2 Fald i soliditetsgrad

Som direkte konsekvens af stigningen i balancesummen, som omtalt ovenfor, samt det eventuelle fald i egenkapitalen som følge af implementeringen af IFRS 16 vil soliditetsgraden falde væsentligt. Dette afspejles i analysen af DSV, KLM og Panalpina, hvor soliditetsgraden falder med henholdsvis 8,2 procentpoint, 4,3 procentpoint og 5,5 procentpoint. Det kan på baggrund af analysen af DSV, KLM og Panalpina konkluderes, at implementeringen af IFRS 16 vil medføre en forringet soliditetsgrad. Hvor stor konsekvensen af soliditetsgradens fald er, afhænger hovedsageligt af virksomhedens gearing forinden implementeringen af IFRS 16. Det fremgår således af analysen af DSV og Panalpina, at virksomhederne efter faldet i soliditetsgraderne fortsat har en tilfredsstillende soliditet omkring 20-30 %. Konsekvensen er således begrænset eftersom gearingen i virksomhederne i forvejen var relativt lav. I KLM har faldet i soliditetsgraden stor effekt som følge af, at soliditeten i

forvejen var utilfredsstillende i virksomheden. Efter implementeringen af IFRS 16 er soliditetsgraden faldet yderligere, hvilket har væsentlig indflydelse på virksomhedens finansieringsmuligheder fremadrettet, eftersom soliditetsgraden er et af de foretrukne nøgletal hos bl.a. pengeinstitutter. Yderligere kan dette have konsekvenser hos leverandører og øvrige forretningspartnere, eftersom soliditetsgraden benyttes af alle interessenter.

Pengeinstitutter mv. har ved regnskaber efter IAS 17 tidligere taget højde for indregningen af operationelle leasingforpligtelser. Dette er foretaget på baggrund af de begrænsede oplysninger i regnskabet, hvilket alt andet lige har resulteret i upræcise beregninger. Som følge af IFRS 16 får pengeinstitutterne fremover bedre beslutningsgrundlag.

11.3 Stigning i egenkapitalens gearing

Som direkte konsekvens af stigningen i gældsforpligtelserne samt det eventuelle fald i egenkapitalen som følge af implementeringen af IFRS 16 vil egenkapitalens gearing falde væsentligt. Dette afspejles i analysen af DSV, KLM og Panalpina, hvor egenkapitalens gearing stiger med henholdsvis 0,69 gange, 5,87 gange og 0,59 gange. Stigningerne i de tre virksomheder er alle væsentlige, da de udgør en stor andel af gearingen efter IAS 17. Det kan således på baggrund af analysen af DSV, KLM og Panalpina konkluderes, at implementeringen af IFRS 16 vil medføre en forhøjet gearing. Stigningen i egenkapitalens gearing har som udgangspunkt de samme konsekvenser, som faldet i soliditetsgraden. Dette skyldes, at nøgletallet er nært beslægtet til soliditetsgraden, da begge nøgletal beregnes på baggrund af egenkapitalen.

På baggrund af stigningen i gearingen, som følge af IFRS 16, fremgår virksomhederne mere risikofyldte end tidligere, efter IAS 17. Dette skyldes, at gældsandelen er steget markant, eftersom leasingforpligtelsen indregnes i balancen.

11.4 Fald i likviditetsgraden

Likviditetsgraden falder som en direkte konsekvens af stigningen i de kortfristede gældsforpligtelser, som følge af implementeringen af IFRS 16. Faldet afspejles i analysen, hvor likviditetsgraden falder med henholdsvis 13,6 procentpoint i DSV, 8,9 procentpoint i KLM samt 15 procentpoint i Panalpina. Faldet i likviditetsgraden er væsentlig for alle virksomhederne.

Implementeringen af IFRS 16 har ikke konsekvenser for virksomhedernes kortfristede aktiver, som indgår i beregningen af likviditetsgraden, derfor kan det konkluderes, at likviditetsgraden, som følge af en stigning i virksomhedernes kortfristede gældsforpligtelser, vil blive negativt påvirket. Likviditetsgraden viser efter implementeringen af IFRS 16 et mere retvisende billede af virksomhedernes kortfristede betalingsevne, eftersom de operationelle leasingforpligtelser efter IFRS 16 bliver vist i balancen. Det kan således på denne baggrund konkluderes, at virksomhederne i transportbranchens kortfristede betalingsevne vil blive forringet.

Likviditetsgraden er et af de centrale nøgletal, som benyttes af leverandører og pengeinstitutter mv. Både DSV og Panalpina har begge efter implementeringen af IFRS 16 en likviditetsgrad på over 100 %, hvilket indikerer, at virksomhederne kan betale deres kortfristede gældsforpligtelser. Såfremt nøgletallet ligger tæt på 100 % efter IAS 17, så vil nøgletallet i henhold til vores analyse falde til under 100 % efter IFRS 16, hvilket vil begrænse virksomhedens fremtidige samarbejds muligheder med leverandører og pengeinstitutter mv. I KLMS tilfælde er likviditetsgraden under 100 % allerede inden implementeringen og forværres yderligere som følge af implementeringen, hvorfor virksomhedens forhandlingssituation er forværret yderligere.

12 Konklusion

Regnskabsstandarden IAS 17 har i dennes levetid undergået store mængder kritik, hvilket i sidste ende har medført, at der er udviklet en ny regnskabsstandard, IFRS 16. Kritikpunkterne har været mange og en af de store kritikpunkter har været, at pengeinstitutter mv. anså operationelle leasingkontrakter for at øge aktivsummen samt virksomhedens forpligtelser, mens det var muligt udelukkende at føre disse i resultatopgørelsen. Dette har medført, at pengeinstitutter mv. har beregnet nye aktivsummer samt forpligtelser på baggrund af færdige årsregnskaber, hvor oplysningerne ikke var fuldstændige til at foretage denne beregning. Som et led i dette kritikpunkt har det ligeledes været et kritikpunkt, at der findes to forskellige klassifikationer – operationel og finansiell leasing. De to klassifikationsformer har undergået kritik som følge af, at disse mindsker sammenligneligheden og gennemsigtigheden af virksomhederne.

Yderligere er spændet mellem indregningen af operationelle og finansielle leasingforpligtelser så stor, at virksomheder i nogle situationer kan have incitament til at præge en leasingkontrakt i retning af operationel leasing for at undgå aktivering og passivisering af kontrakten.

En af de større kritikpunkter har yderligere været, at der i IAS 17 indgår store skønselementer i forhold til, hvorvidt en leasingkontrakt behandles som operationel eller finansiell leasing. Behandlingen har væsentlig betydning for balancesummen og dermed også virksomhedens nøgletal.

Yderligere opfylder en leasingkontrakt IASBs definition for at være et aktiv samt en forpligtelse. Alligevel er det i henhold til IAS 17 muligt ikke at optage operationelle leasingkontrakter i balancen, hvilket ikke har været hensigtsmæssigt.

Ovenstående kritikpunkter har i hovedtræk ført til, at den nye standard, IFRS 16 er udarbejdet.

Rapporten har analyseret den nye regnskabspraksis IFRS 16 og sammenholdt ændringer med IAS 17. Rapporten har belyst, at IFRS indeholder en ny definition af en leasingaftale. Definitionen indeholder en redegørelse af, hvornår en leasingaftale adskiller sig fra serviceaftale. En serviceaftale skal i modsætning til en leasingaftale ikke indregnes i balancen. En konsekvens heraf forventes at være, at

visse leasingaftaler fremadrettet vil blive betragtet som serviceaftaler. Konsekvenserne af den ændrede definition er vurderet at have en begrænset effekt.

En væsentlig ændring er afskaffelsen af klassifikationerne, hvilket betyder, at begreberne operationel og finansiell leasing udgår, og leasingaftaler betragtes nu på samme måde. Hertil er der efter IFRS 16 indført begreberne kortfristede leasingaktiver samt leasingaktiver med lav værdi, som er lempelsesregler for visse typer af leasingaftaler. Disse typer leasingaftaler kan undlades at blive indregnet i balancen og i stedet omkostningsføres i takt med, at ydelserne falder. IASB har udstedt retningslinjer for, hvornår et leasingaktiv bør vurderes for at være et aktiv med lav værdi, hvilket er, når et aktiv har en lavere værdi end 5.000 \$. De kortfristede aktiver må maksimalt løbe over 12 måneder, og der må ikke i leasingaftalen indgå en køboption. De to lempelser er ikke vurderet at have en væsentlig betydning for transportbranchen, da branchens leasede aktiver primært falder udenfor disse kategorier.

IFRS 16 indfører endvidere et krav om revurdering af leasingperioden, hvilket efter IAS 17 tidligere kun var nødvendigt at vurdere ved indgåelsen af leasingaftalen. Tillige indføres der et krav om en revurdering af leasingforpligtelsen, som skal revurderes, hvis der indtræffer begivenheder, som kan have effekt på den indregnede forpligtelse. Rapporten fastlagde endvidere, at en ændring af leasingperioden vil have den konsekvens, at leasingforpligtelsen skal revurderes.

Variable leasingydelse, der er reguleret af et indeks, skal nu indregnes som en del af leasingforpligtelsen. Det er i rapporten vurderet, at dette kun vedrører en begrænset del af de variable leasingydelse, hvorfor effekten af ændringen vurderes begrænset.

IFRS 16 stiller væsentligt flere oplysningskrav til leasingtagers regnskab. Det betyder, at leasingtager har øget administrative opgaver i forbindelse med regnskabsaflæggelsen. Endvidere er oplysningskravene med til at skabe bedre gennemsigtighed i regnskabet for regnskabslæser, hvilket øger nytteværdien af regnskabet.

Som følge af implementeringen af IFRS 16 vil indregningen af en operationel leasingkontrakt i balancen medføre en negativ resultatpåvirkning i den første del af leasingperioden, hvilket tidligere i

rapporten er illustreret gennem et eksempel. I midten af leasingkontrakten vil resultatpåvirkningen være nogenlunde den samme, mens resultatpåvirkningen i slutningen af leasingkontrakten vil være positiv. Gennem leasingkontraktens løbetid vil resultateffekten over perioden være uændret. Som følge af indregningen af leasingaftaler i balancen fremfor udelukkende omkostningsførsel i resultatopgørelsen under andre eksterne omkostninger, påvirkes EBITDA og EBIT positivt. Afskrivningerne stiger, som følge af, at der afskrives på det indregnede leasingaktiv ligesom finansielle omkostninger stiger som følge af indregningen af leasingforpligtelsen.

Den nye standard, IFRS 16, vil medføre en væsentlig stigning i balancesummen, hvilket er illustreret i analysen af DSV, KLM og Panalpina. Stigningen vil i transportbranchen være markant, hvilket illustreres i DSV, KLM og Panalpina, hvor balancesummen gennemsnitligt stiger med ca. 20 %. Aktivernes stigning sker på anlægsaktiverne, mens passivernes stigning sker på kort- og langfristede gældsforpligtelser. Som følge af implementeringen vil der ske et fald i egenkapitalen, eftersom aktivet afskrives hårdere end forpligtelsen afdrages.

IFRS 16 får også indvirkning på pengestrømsopgørelsen. Selve pengestrømmene er uændrede som følge af, at leasingydelse er uændrede, selvom leasingaftalen præsenteres anderledes i regnskabet. Til gengæld er der væsentlige ændringer på enkelte poster i pengestrømsopgørelsen. Pengestrømmene fra driftsaktiviteter stiger væsentligt, mens pengestrømmene fra finansieringsaktiviteter falder tilsvarende.

På baggrund af analysen kan det konkluderes, at implementeringen af IFRS 16 har en negativ effekt på størstedelen af de beregnede nøgletal. Egenkapitalens gearing stiger som følge af, at gældsforpligtelserne stiger, mens egenkapitalen som udgangspunkt falder. Likviditetsgraden bliver påvirket negativt, som følge af en stigning i de kortfristede gældsforpligtelse, grundet indregning af leasingforpligtelserne. Aktivernes omsætningshastighed falder som følge af, at aktivsummen øges væsentligt, mens omsætningen er uændret. Egenkapitalens forrentning stiger som udgangspunkt som følge af, at egenkapitalen falder, mens årets resultat påvirkes begrænset, hvorfor resultatet udgør en større andel af egenkapitalen. Udviklingen i egenkapitalens forretning afhænger dog af implementeringsmetoden. Afkastningsgraden forværres som følge af en procentuel større stigning i aktivsummen end forbedringen af resultat før finansielle poster. Overskudsgraden stiger som følge af en stigning i resultat før finansielle poster, mens omsætningen er uændret. Soliditetsgraden falder,

eftersom egenkapitalen alt efter implementeringsmetoden forværres eller er uændret, mens aktivsummen stiger som følge af indregningen af leasingaftalerne under anlægsaktiverne.

På baggrund af analysen af DSV, KLM og Panalpina er det vurderet, at de mest betydningsfulde konsekvenser for virksomhederne i transportbranchen er stigningen i balancesummen, faldet i soliditetsgraden, stigningen i egenkapitalens gearing samt faldet i likviditetsgraden.

Stigningen i balancesummen vurderes at have væsentlig effekt på virksomhederne i transportbranchen, som følge af, at stigningen har en væsentlig negativ påvirkning på virksomhedernes nøgletal. Størstedelen af virksomhedernes nøgletal beregnes på baggrund af balancesummen, hvorfor en stigning i denne har negativ indvirkning på nøgletallene.

Soliditetsgraden forværres væsentligt som følge af implementeringen af IFRS 16. Forværringen skyldes, at egenkapitalen, alt efter implementeringsmetode, falder eller er uændret, mens aktivmassen stiger som følge af aktivering af leasingaktiver. En lavere soliditetsgrad medfører som udgangspunkt en mere risikobetonet virksomhed i leverandører og pengeinstitutters øjne, hvilket kan have en negativ påvirkning på virksomhedernes forhandlingsmuligheder.

Egenkapitalens gearing udvikles i lighed med soliditetsgraden negativt, eftersom egenkapitalen alt efter implementeringsmetode forværres eller er uændret, mens gældsforpligtelserne stiger væsentligt grundet indregning af leasingaftaler. Stigningen i egenkapitalens gearing medfører i lighed med soliditetsgraden, at virksomhederne er stillet værre overfor eksterne interessenter.

Likviditetsgraden forværres i lighed med soliditetsgraden og egenkapitalens gearing. Likviditetsgraden forværres som følge af indregning af leasingaftaler under kortfristede gældsforpligtelser, mens de kortfristede aktiver forbliver uændrede. Likviditetsgraden viser virksomhedernes evne til at indfri de kortfristede gældsforpligtelser, hvorfor en forværring heraf stiller virksomhederne væsentligt dårligere i forhandling med eksterne interessenter mv.

13 Litteraturliste

13.1 Bøger

Jan Fedders og Henrik Steffensen: ÅRSRAPPORT efter internationale regnskabsstandarder – fra dansk praksis til IFRS, 4. udgave, 2012

Jan Fedders og Henrik Steffensen: ÅRSRAPPORT efter internationale regnskabsstandarder – fra dansk praksis til IFRS, 5. udgave, 2017

PWC: Regnskabshåndbogen, 2018

Jens O. Elling: Finansiell Rapportering – teori og regulering, 3. udgave, 2014

13.2 Publikationer

PWC: En overskuelig introduktion til IFRS 16-standarden, April 2018

EY: Applying IFRS – IASB issues revised Conceptual Framework for Financial Reporting, April 2018

Deloitte: IFRS - introduktion til de internationale regnskabsstandarder, 2013

IASB og FASB, Discussion Paper Leases, 2009

IFRS: IFRS 16 leases – Effects Analysis, January 2016

13.3 Hjemmesider

www.finansogleasing.dk

www.leaseurope.org

www.business.dk

www.pwc.dk

www.ivaekst.dk

www.iasplus.com

www.ifrs.org

www.dsv.com

www.klm.com

www.finans.dk

www.panalpina.com

13.4 Regnskaber

DSV annual report 2017

KLM annual report 2017

Panalpina financial report 2017

Panalpina Half Year Results 2018

13.5 Lovgivninger

IFRS 16

IAS 17

14 Bilag

14.1 Bilag 1 – beregning nutidsværdi af minimumsleasingydelser

Ydelse	Afskrivning	Rente (3 %)	Omkostning	Aktiv	Gæld	Termin
300.000	0	0	0	1.330.967	1.030.967	0
47.222	36.971	30.929	67.900	1.293.996	1.014.674	1
47.222	36.971	30.440	67.412	1.257.025	997.892	2
47.222	36.971	29.937	66.908	1.220.054	980.607	3
47.222	36.971	29.418	66.390	1.183.082	962.803	4
47.222	36.971	28.884	65.855	1.146.111	944.465	5
47.222	36.971	28.334	65.305	1.109.140	925.576	6
47.222	36.971	27.767	64.739	1.072.168	906.121	7
47.222	36.971	27.184	64.155	1.035.197	886.083	8
47.222	36.971	26.582	63.554	998.226	865.443	9
47.222	36.971	25.963	62.935	961.254	844.184	10
47.222	36.971	25.326	62.297	924.283	822.288	11
47.222	36.971	24.669	61.640	887.312	799.734	12
47.222	36.971	23.992	60.963	850.340	776.504	13
47.222	36.971	23.295	60.266	813.369	752.577	14
47.222	36.971	22.577	59.549	776.398	727.932	15
47.222	36.971	21.838	58.809	739.426	702.547	16
47.222	36.971	21.076	58.048	702.455	676.402	17
47.222	36.971	20.292	57.263	665.484	649.471	18
47.222	36.971	19.484	56.455	628.512	621.733	19
47.222	36.971	18.652	55.623	591.541	593.163	20
47.222	36.971	17.795	54.766	554.570	563.736	21
47.222	36.971	16.912	53.883	517.598	533.426	22
47.222	36.971	16.003	52.974	480.627	502.206	23
47.222	36.971	15.066	52.038	443.656	470.050	24
47.222	36.971	14.102	51.073	406.685	436.929	25
47.222	36.971	13.108	50.079	369.713	402.815	26
47.222	36.971	12.084	49.056	332.742	367.677	27
47.222	36.971	11.030	48.002	295.771	331.485	28
47.222	36.971	9.945	46.916	258.799	294.208	29
47.222	36.971	8.826	45.798	221.828	255.812	30
47.222	36.971	7.674	44.646	184.857	216.264	31
47.222	36.971	6.488	43.459	147.885	175.530	32
47.222	36.971	5.266	42.237	110.914	133.573	33
47.222	36.971	4.007	40.979	73.943	90.358	34
47.222	36.971	2.711	39.682	36.971	45.847	35
47.222	36.971	1.375	38.347	0	0	36