

IMPLEMENTERING AF IFRS 16

"One of my great ambitions before I die is to fly in an aircraft that is on an airline's balance sheet..." (Sir David Tweedie, former IASB Chairman, April 2008)

Jakob Madsen
Studie nr. 20146986

Vejleder: Hans B. Vistisen
Maj 2020

Indholdsfortegnelse

Abstract	3
Indledning	4
Problemformulering	5
Under spørgsmål	5
Afgrænsning	6
Afhandlingens målgruppe	6
Metode	7
Kildekritik	7
Afhandlingens opbygning	7
Begrebsrammer	9
Hvad er IAS og IFRS	9
Historik	10
IAS 17 og leasing	10
IFRS 16 og leasing	14
Overgang fra IAS 17 til IFRS 16	16
Behandling af renter ved IFRS 16	18
Effekten af rentetilskrivning ved IFRS 16	19
Effekter på EBITDA ved implementering af IFRS 16	19
Behandling af kontrakter med serviceaftaler ved IFRS 16	23
Behandling af kontraktlige optioner ved IFRS 16	26
Behandling af førstegangsydelser ved IFRS 16	28
Ændringer i allerede lavede aftaler	28
Sale and lease back	29
Eksempel på regnskabsmæssig behandling af operationelle leasing aktiver efter IAS 17 og IFRS 16:	32
Implementering af IFRS 16 – Praktiske eksempler	35
Norwegian	35
KLM	36
Ryanair	40
Branchepåvirkning	41
Brancheanalyse konklusion	43
Kritik af analysen	44
Analyse diskonteringsrente påvirkning	44
Indregning ved en rente på 0,5%:	45
Indregning ved en rente på 2,5%:	46

Sammenligning af omkostningerne for de to:	47
Rente konklusion	48
Analysen i praksis	48
IFRS 16 nøgletals effekt	49
Eksempel nøgletals påvirkning	54
Konklusion nøgletal	56
KLM IAS 17 / IFRS 16 analyse	57
Konklusion KLM	59
Konklusion	60
Perspektivering.....	62
Litteraturliste.....	63
Bilag	65

Abstract

The objective with this report is to explain and analyse the effects of implementation of IFRS 16 for companies in the air travel sector. The report will provide an overview of effects and recognition of IAS 17 and IFRS 16, differences between them and effects of the change of implementing IFRS 16.

The report will shortly explain which companies is required to implement IFRS 16, who is behind IFRS 16 and what goals IAS and IFRS generally has for international financial statement reporting's.

IFRS 16 has become the standard for capitalization of leasing contracts as of 1 January 2019, why we will see the first effects of this to financial statements during the start of 2020, for firms with a financial year following the calendar year.

Leasing has become an increasingly popular method of acquiring financing for new and/or used long-term assets. Because of this, further rules for the presentation of leasing in financial statements has been undergoing changes for many year, finalizing in the implementation of IFRS 16 at 1. January 2019.

The air travel sector is generally seen as an asset heavy industry, why the effects of IFRS 16 is found relevant for the sector. The effects will be analysed through analysis of the range of effects separate airlines will have on its income statement and balance sheet. Analysis will include effects of different incremental borrowing rates and the general effects expected for a company's key figures.

To compare the effects of IFRS 16 for the air travel sectors to other sectors, a large analysis performed by IASB is analysed and explained. The analysis compares the expected effects of implementing IFRS 16 for a range of different business sectors.

The report will focus on the effects IFRS 16 will have on leasing expenses, depreciations and interest rates, and how these are presented in the financial statement. Implementation of IFRS 16 creates a few reclassifications of expenses in the financial statement, which will have effects on both EBITDA, EBIT and EBT. IFRS 16 will cause some current tax and deferred tax effects, but because of the extend of this report these will not be explained, hence the final numbers analysed will be Earnings before Tax.

These effects will be analysed to answer the reports problem definition. To acquire proper information about the effects of IFRS, this report will especially use publications from accounting firms PwC, Deloitte and EY to gather this information, which is interpreted by accountants to easier be put in to a financial reporting perspective.

Indledning

Leasing er de seneste år eksploderet i popularitet, da det giver virksomheder en alternative måde at opnå finansiering til aktiver på. Leasingaftaler har øget tilgængeligheden af aktiver med deres rimelige finansieringsmuligheder, hvor der ofte ikke behøves stilles andre store aktiver i sikkerhed, som det ses hos banker og andre finansinstitutter.

Flysektoren er storforbruger af disse leasingordninger, hvor de uden større monetære investeringer, kan købe rettighederne til brugen af dyre fly. En mindre månedlig eller årlig betaling for disse rettigheder, skaber kæmpe finansiell fleksibilitet hos selskaberne der slipper for selv at lægge penge ud til deres større aktiver.

Finansielt set, er leasing ingen ny problemstilling, men undringen omkring det er forståelig. For hvem ejer egentlig et aktiv der leases i 10 år, uden mulighed for leasingudbyder til at bede om aktivet tilbage? Og hvorfor skal man som leasingtager have en aktiv på sin balance, som man jo bare bruger i en kort årrække, for så at levere tilbage i samme stand som man fik det?

Investorer og andre interessenter savnede transparens i regnskaberne. Banken vil være i stand til at vurdere virksomheders kreditsikkerhed på baggrund af regnskabet, uden at blive overrasket over månedlige ydelser for brug af et aktiv, som i princippet er en kontraktlig gæld. Investorerne har svært ved at sammenligne værdien af investeringer, for hvad hvis to virksomheder skaber cirka samme afkast, men den ene har den halve gæld og aktiver. Har virksomheden måske bare en tilsvarende større leasinggæld, eller klarer de sig bedre end konkurrenterne?

IASC forsøgte allerede inden årtusindeskiftet at komme med klare regler for hvordan leasingaftalerne skulle behandles regnskabsmæssigt, for at opnå øget transparens og sammenlignelighed mellem virksomhedernes regnskaber. Desværre har disse ikke været tilstrækkelige, og kritik af IASC's standard omkring leasing er været gældende i mange år.

Kritikken bliver ikke lempet af 00'ernes store internationalisering, hvor det bliver mere og mere relevant at sammenligne store selskaber på tværs af landegrænser.

IASB's afløsning til de gamle leasing standarder var længe undervejs, og trådte nu endelig i kraft den 1. januar 2019. Den nye internationale revisions standard for leasingaftaler hedder IFRS 16, og har til formål at ensrette virksomheders håndtering af leasingaftaler, og specielt inkorporere de såkaldte operationelle leasingaftaler, der hidtil kun har skullet være præsenteret "off-balance sheet", og ikke i regnskabernes primæropgørelser.

Flyselskaberne har oplevet stor vækst på baggrund af det 21. århundredes internationalisering, og med øget fly transport skal der bruges flere fly. På grund af fordelene ved leasing, har de fleste flyselskaber dog valgt ikke at eje alle deres fly, men udnyttede fleksibiliteten ved at lease. Dette udvider den manglende transparens mellem flyselskabers regnskaber, som IFRS 16 har til mål at gøre mindre.

IFRS 16 har vist sig at være kompleks, ikke mindst for at omfatte så mange tænkelige aftale scenarier som muligt. IFRS 16 har inkorporeret standarder for flere scenarier så som forlængelses- og forkortelses muligheder og sale-and-leaseback, hvilket har vist sig at være administrativt tungt og indebærer flere skøn. Leasingaftalerne er frie aftaler mellem en leasingtager og en leasingudbyder, og kan udformes på adskillige måder, hvorfor der har været nødt til at opstille standarder for så mange scenarier som muligt.

Med flere muligheder for implementering, samt at langt de fleste virksomheder først har foretaget implementeringer 1. januar 2019, er konsekvenserne af IFRS 16 stadig i det uvisse.

Denne afhandling vil dog, med fokus på fly branchen, prøve at kigge på hvilke mulige konsekvenser IFRS 16 kommer til at have for sektoren, og hvilket vanskeligheder der rent praktisk kan opstå for selskaberne, når denne nye standard implementeres.

På baggrund af disse observationer samt generel undren, er denne afhandling skrevet med udgangspunkt på en løsning af nedenstående problemformulering.

Problemformulering

Hvordan vil implementeringen af IFRS 16 påvirke leasingtagers regnskab, med fokus på flyselskaber og aktivering af brugsrettigheder på fly.

Under spørgsmål

Hvilke årsager er der for udviklingen af IFRS 16 som regnskabsstandard?

Løser IFRS 16 de underliggende årsager til dens dannelse?

Hvordan opgøres en leasingkontrakt under IFRS 16 og IAS 17 og hvad er forskellen?

Afgrænsning

På grund af kompleksiteten af IFRS 16 samt dens implementeringsmuligheder, er der i denne opgave valgt at foretage visse afgrænsninger:

Der kan laves leasingkontrakter for både råvarer samt alle former for anlægsaktiver. I denne opgave er der fokus på flybranchen, og der vil derfor være afgrænset til leasingkontrakter vedrørende fly, hvor leasingtager er et større flyselskab.

Ved alle gennemgange af effekter og konsekvenser af IAS 17 og IFRS 16 vil der tages udgangspunkt i leasingtager. Effekterne for både leasingtager og leasinggiver er omfattende, og der er derfor valgt at fokusere på det bredeste spektrum af virksomheder, som vil opleve konsekvenser af implementering af IFRS 16.

Ved implementering af IFRS 16 er det påkrævet samtidig at implementere IFRS 15, hvis ikke allerede gjort. Da IFRS 15 ikke er essentiel for opgavens problemformulering, vil effekter af implementering af IFRS 15 blot redegøres for, og ikke analyseres eller konkluderes på.

Da der i problemformuleringen er fokus på regnskabsmæssige konsekvenser, vil der ikke gennemgås moms- og skattemæssige effekter ved IAS 17 og IFRS 16.

Der vil tages udgangspunkt i regnskabsklasser som påvirkes af internationale regnskabsstandarder. Derfor er der undladt at kommentere på konsekvenser for virksomhedsklasse A.

Der tages udelukkende udgangspunkt i regnskabsmæssige effekter i artsopdelte resultatopgørelse, da denne metode anses for at være den bredest benyttede på global plan.

Afhandlingens målgruppe

Denne afhandling er skrevet i forbindelse med afsluttende opgave på HD:2 studiet på Aalborg Universitet. Afhandlingen er rettet mod censor og vejleder i forbindelse med eksamen, men også til andre læsere med interesse i problemstillingen og behandling heraf.

Der er ved udarbejdelsen af afhandlingen gået ud fra at læser har en vis kendskab til regnskaber og regnskabsmæssige begreber, hvorfor ikke alle fagudtryk vil forklares igennem afhandlingen.

Afhandlingen er skrevet med fokus på kernefaget eksternt regnskab.

Metode

For at sikre videnskabelig sammenkobling mellem teori og empiri, vil der i afhandlingen blive benyttet en deduktiv metode til besvarelse af problemformuleringen. Gennem afhandlingen vil der gennem den deduktive metode analyseres og testes på enkelte tilfælde, for at kunne lave generelle konklusioner omkring hele populationen. Problemformuleringen ses besvaret gennem opstilling af en teoretisk baggrund for brugte begrebs rammer, som til sidste i afhandlingen bruges til at analysere på tilfælde og konkludere på disse. Underspørgsmål til problemformuleringen er opstillet hvor lettere at drage konklusioner, der skal hjælpe med besvarelsen af afhandlingens hovedproblemformulering.

Der anvendes en kvantitativ metode til analyser, da der analyseres på målbare "hårde" data hvor resultater vil blive præsenteret numerisk med skriftlige kommentarer. Til besvarelsen af problemformuleringen er det vurderet uvæsentlig at benytte en kvalitativ metode, da regnskabsmæssige effekter kan opgøres numerisk, og empirien brugt danner faglig base for teorierne.

Kildekritik

Kilderne der bruges til teorien stammer hovedsageligt fra den internationalt anerkendte organisation IASB. Der anvendes fortolkninger af primærkilderne fra IASB, fortolket af de internationalt anerkendte revisionshuse PwC, EY og Deloitte. Fortolkningerne vurderes at være objektive, og bruges udelukkende som en bro mellem IASB's begrebsrammer, og implementeringen i et regnskab.

Til analyser anvendes offentlig tilgængelige årsrapport fra børsnotterede flyselskaber. Der forholdes sig kritisk til ordmæssige formuleringer, mens at det vurderes tal-delen af regnskaberne er neutrale og godkendt af ekstern statsautoriseret revisor.

For sekundær data fra artikler, offentlige kommentarer eller publikationer, vil validiteten vurderes kritisk, og kilden bag vurderes for egnethed og neutralisme omkring emnet.

Afhandlingens opbygning

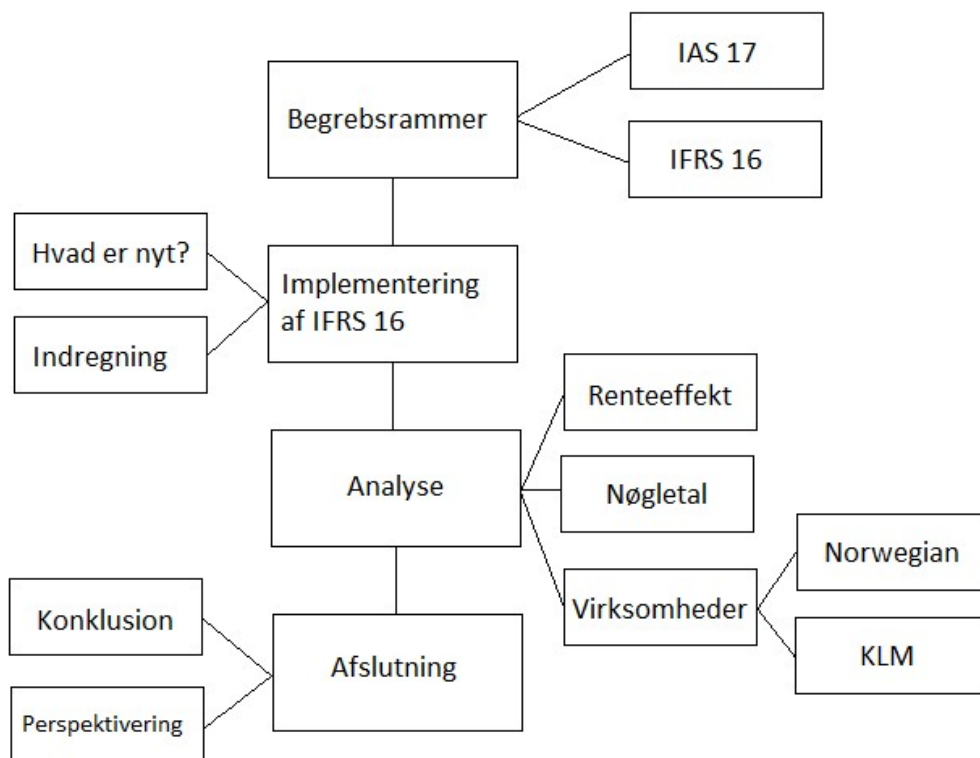
Afhandlingen er opbygget i 4 hovedelementer:

1. Begrebsrammer forklares først for at få et indblik i oprindelsen af problemstillingen og for at få de mest essentielle forkortelser, organisationer og begreber på plads. Der vil gennemgås kritik af tidligere regnskabsstandarder.

2. IFRS 16 gennemgås og implementeringer holdes op imod IAS 17. Der kigges på effekter af IFRS 16, herunder inkluderet flere mulige scenarier ved en leasingkontrakt. Der kigges på 3 store flyselskaber, og hvordan de har valgt at informere deres interessenter omkring påvirkningen IFRS 16 kommer til at have på regnskabet/fremtidige regnskaber. Her kigges også på den forventede påvirkning IFRS 16 har på flere brancher, og de forventede effekter hos flybranchen holdes op imod andre brancher.

3. De gennemgåede effekter ved IFRS 16 tages med videre til at analysere aktuelle regnskaber for børsnoterede flyselskaber. Der kigges på effekterne IFRS 16 har regnskabsmæssigt på årsregnskabet og hvordan virksomhederne har valgt at implementere standarden. Der analyseres på effekter ved skøn i implementeringen samt hvilken effekt der kan forventes at ses på virksomheders nøgletal.

4. Der vil konkluderes på afhandlingen med udgangspunkt i at besvare problemformuleringen samt opstillede underspørgsmål. IFRS 16 perspektiveres til "Den virkelige verden", og hvordan den nye regnskabsstandard kan relateres til nuværende internationale problemstillinger – ikke mindst for flybranchen.



Begrebsrammer

Følgende afsnit vil gennemgå begrebsrammer inden for leasing, historisk behandling af leasing, forståelse af finansiel og operationel leasing samt sammenligning af IAS 17 og IFRS 16 – alle med fokus på leasingtager samt flybranchen.

Men hvad dækker forkortelserne IAS og IFRS overhoved over?

Hvad er IAS og IFRS

IAS er en forkortelse af International Accounting Standards, og er de første internationale revisions standarder offentliggjort. Standarderne blev lavet af IASC (International Accounting Standards Committee), som blev startet tilbage i 1973 af regnskabsorganisationer fra Australien, Canada, Frankrig, Tyskland, Japan, Mexico, Holland, Storbritannien og USA¹. Komitéen blev løbende udvidet til at have 16 medlemmer mellem 1996 og 2001, samt medlemmer der bidrog til diskussionen, men uden stemmeret – herunder den Europæiske Union.

IASC and IASB voting requirements

Dates	Number of board members	Number of votes needed to approve an IAS
June 1973 - June 1978	9	7
July 1978 - December 1982	11	9
January 1983 - December 1983	12	9
January 1984 - December 1985	13	10
January 1986 - June 1995	14	11
July 1995 - December 1995	15	12
January 1996 - March 2001	16	12
April 2001 - June 2005	14	8
July 2005 —	14	9

Based on a table prepared for *The International Accounting Standards Committee: A Political History*, by Robert J Kirsch, published in February 2007 by WoltersKluwer/CCH.

Formålet med IAS'erne var at danne grundlag for en fælles international regnskabspraksis,

¹ (Deloitte, Iasplus: About the International Accounting Standards, 2007)

som skulle gøre det nemmere at sammenligne regnskaber på tværs af lande og brancher. IASC udgav løbende 41 IAS'er omhandlende behandling af mange gængse problemstillinger ved opgørelse af regnskabsposter. Nyere IAS'er har erstattet flere af de gamle, samt er mange helt sat ud af brug på grund af erstatning fra nye IFRS-tiltag. Medlemmerne af IASC underskrev i december 1999 en aftale om en opdateret struktur, som trådte i kraft juni 2000, nu under navnet IASB (International Accounting Standard Board). IASB er organisationen bag IFRS (International Financial Reporting Standards), og startede i sensommeren 2000 på IFRS 1 "First-time adoption of International Financial Reporting Standards", som blev implementeret i IFRS regnskaber der startede 1. januar 2014 eller senere. Siden da er 16 andre standarder udgivet, hvor af IFRS 16 denne afhandling har fokus på, er den seneste implementeret i regnskaber. Aflægning af regnskaber efter IFRS er pålagt børsnoterede selskaber i mere end 100 lande. I EU er det obligatorisk for børsnoterede selskaber at aflægge det konsoliderede koncernregnskab efter IFRS 16, mens det er frivilligt at gøre for koncernselskaber der ikke aflægger konsoliderede regnskaber. EU har også udvidet muligheden for at EU-medlemslande kan implementere IFRS til årsregnskaber for selskaber der ikke er børsnoterede².

Historik

Behandling af leasing i regnskaber er ingen ny problemstilling, som først er opstået sammen med IFRS 16. Problemstillingen opstod helt tilbage i oktober 1980, hvor første udkast til regnskabsmæssig behandling af leasing blev fremlagt gennem IAS 17³. IAS 17 trådte i kraft 1. januar 1984 og har gennem årene undergået flere opdateringer, inden at begrebsrammen 1. januar 2019 blev udskiftet endeligt af IFRS 16.

IAS 17 og leasing

Behandling af leasing gennem IAS 17 stammer som sagt helt tilbage fra 1980. IAS 17 har gennemgået flere opdateringer op til år 2010 hvor den sidst blev redigeret. Se figur 1 for det fulde overblik over IAS 17 gennem årene.

² (European Union, 2020)

³ (Deloitte, IAS 17 - Leases, 2020)

History of IAS 17

October 1980	Exposure Draft E19 <i>Accounting for Leases</i>
September 1982	IAS 17 <i>Accounting for Leases</i>
1 January 1984	Effective date of IAS 17 (1982)
1994	IAS 17 (1982) was reformatted
April 1997	Exposure Draft E56, <i>Leases</i>
December 1997	IAS 17 <i>Leases</i>
1 January 1999	Effective date of IAS 17 (1997) <i>Leases</i>
18 December 2003	Revised version of IAS 17 issued by the IASB
1 January 2005	Effective date of IAS 17 (Revised 2003)
16 April 2009	IAS 17 amended for Annual Improvements to IFRSs 2009 about classification of land leases
1 January 2010	Effective date of the April 2009 revisions to IAS 17, with early application permitted (with disclosure)
1 January 2019	IAS 17 will be superseded by IFRS 16 Leases

IAS 17 dækker alle leasing aftaler, ud over leasing aftaler for råvarer som mineraler, olie og gas samt leasing aftaler for licens aftaler, som for eksempel film, manuskripter og patenter. Altså dækker IAS 17 også fly⁴.

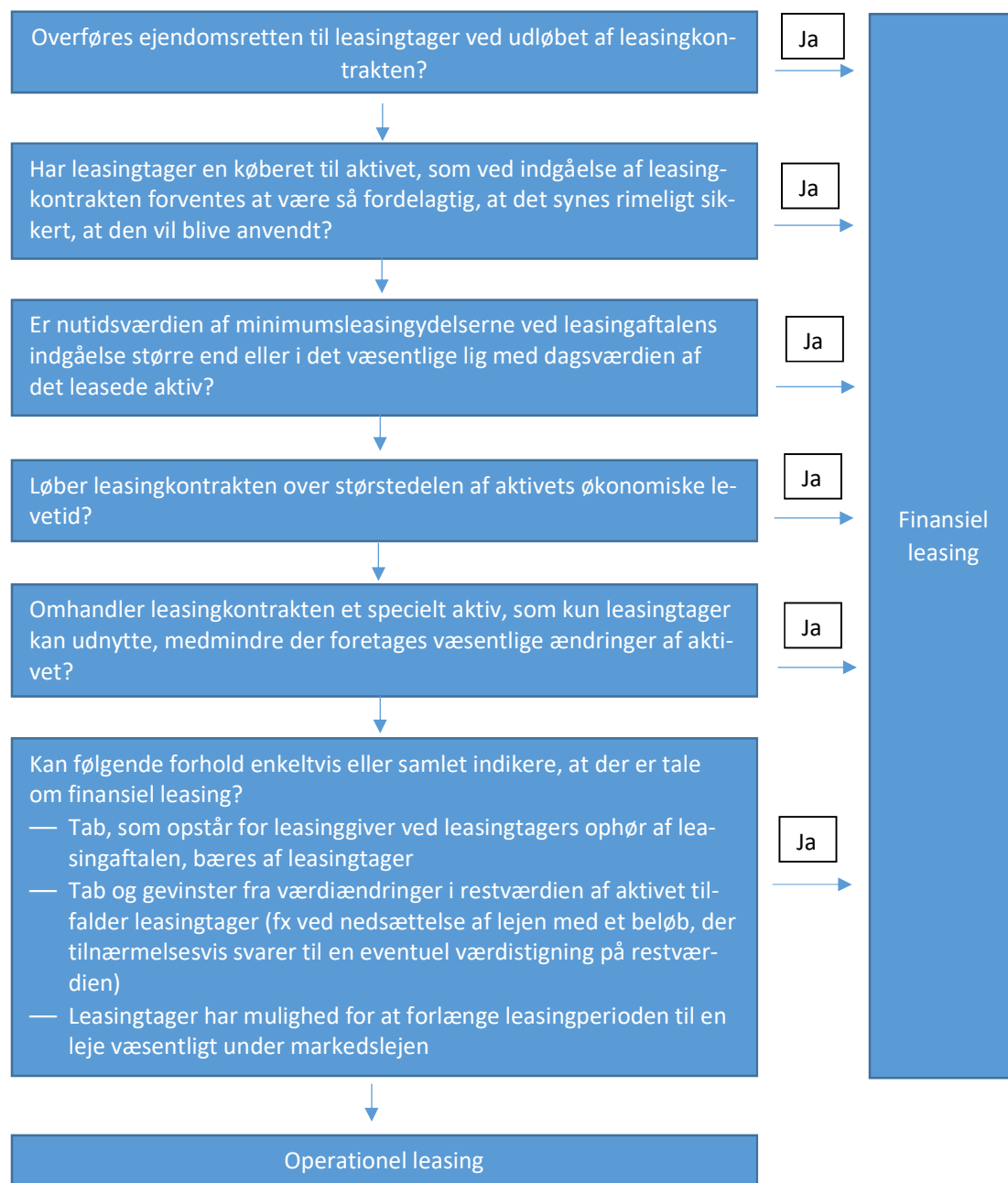
IAS 17 klassificerer en leasingaftale som finansiel når:

- Ejerskabet af aktivet overgår til leasingtager når leasingperioden er slut.
- Leasingtager har muligheden for at købe aktivet til en pris der er så fordelagtig, at man ved starten af leasing perioden kan forvente at overtage aktivet efter endt leasing periode. Dette er også kaldet en købsoption.
- Leasing perioden dækker det meste af aktivets finansielle levetid – selv hvis aktivet ikke skifter ejer efter endt leasingperiode.
- Ved leasing periodens start, svarer nutidsværdien af de minimale leasing ydelser til en væsentlig del af leasingaktivets dagsværdi.
- Leasingaktivet er så specialiseret til leasingtager, at kun leasingtager kan bruge det, uden at lave større modifikationer til aktivet.

⁴ (Deloitte, IAS 17 - Leases, 2020)

- Hvis leasingtager har retten til at annullere leasingaftalen, vil leasinggivers omkostninger ved denne annullering pålægge leasingtager.
- Indtægter og udgifter ved ændringer i leasingaktivets dagsværdi pålægges leasingtager – for eksempel gennem nedsatte leasingydelser.
- Leasingtager har muligheden for at fortsætte leaset i en sekundær periode, til en ydelse der er væsentlig lavere end ydelse ville være på åbent marked.

Følgende opstillede tabel viser at opgørelsen af om en leasingaftale er finansiel eller operati-
onel fungerer som en udelukkelsesmetode.



Tabel gengivet efter model opstillet af PwC⁵.

Regnskabsmæssig behandling af IAS 17

Følgende principper implementeres i regnskabet ved implementering af IAS 17⁶.

- Ved optagelse af leasing aftalen, skal finansiell leasing vises som et aktiv samt forpligtelse på den laveste værdi af dagsværdi af aktivet og nutidsværdien af minimum leasing betalinger, diskonteret ved leasing aftalens implicitte rente eller renten virksomheden ville skulle betale ved et lån af lignende størrelse.
- Finansielle leasing betalinger skal fordeles mellem den finansielle omkostninger samt reduktionen af den stående gæld. Altså skal en kalkuleret renteomkostning drift føres, mens afdraget på gælden modregnes leasing forpligtelsen.
- Virksomhedens afskrivningspolitik skal være ens for egne ejede aktiver og leasede aktiver. Er der ingen sikkerhed for at virksomheden vil overtage ejerskab efter endt leasingaftale, afskrives aktiver over den korteste periode af aktivets levetid og leasingaftalens periode.
- For operationelle leasingaftaler, skal betalinger opgøres som en omkostning i resultatopgørelsen over leasing perioden på lineær basis, med mindre at en anden metode er mere passende for aktivet.

Rabatter eller andre fordele ved at forny leasingaftalen skal repræsenteres som reduktion i lejeomkostningen over leasingperioden, uanset hvilken form for rabat der gives af leasingyder.

Kritik af IAS 17

Kritikken af IAS 17 har hovedsageligt berørt ét punkt: manglende transparens i regnskaberne. Linjen mellem operationel- og finansiell leasing har vist sig i praksis at være sværere end forventet, og har samtidig gjort at man som virksomhed har kunnet spekulere i valget af leasingaftaler på baggrund af hvad man vil have i balancen af gæld og aktiver. Dette har set stor kritik fra analytikere og ratingbureauer, da det har gjort det meget vanskeligt at opgøre virksomheders faktiske forpligtelser⁷. Dette henføres især til børsnoterede virksomheder, hvor et let læseligt regnskab er essentielt for interessenter.

⁵ (PwC, Hvad er forskellen på operationel og finansiell leasing?, 2020)

⁶ (Deloitte, IAS 17 - Leases, 2020)

⁷ (PwC, Leasing efter IFRS 16, 2018)

Analytikere har hidtil forsøgt at "producere" en komplet balance inkluderende operationelle ved at se på den noteoplyste operationelle årlige leasingydelse, og gange denne med et estimeret multiplikator alt efter virksomhedstype. Dog skal man være kritisk ved brug af disse fiktive balancer, og dette har ifølge PwC kunne betyde at analyserne har været for kritiske.

IAS 17 er bogstaveligtalt fra et andet årtusinde, og har på trods af gentagende opdateringer ikke kunnet følge med stigende efterspørgsel af leasingaftaler samt strammere krav til regnskabskabers transparens fra interessenter.

IFRS 16 og leasing

IFRS 16 trådte i kraft 1. januar 2019 og overtager IAS 17's plads som standarden for indregning af leasing aftaler. IFRS 16 eliminerer skilningen mellem operationelle og finansielle leasing aftaler, og behandler regnskabsmæssigt begge på samme måde. Dette vil betyde at mange virksomheder skal have deres operationelle leasing forpligtelser ind i regnskabet som hhv. et aktiv og en forpligtelse.

Man skelner i IFRS 16 om man har ROU (Right Of Use) over aktivet – hvilket alt andet lige vil ramme bredere end IAS 17.

Ved overgangen er der flere muligheder for første indregning.

1. Leasingtager kan vælge ikke at indregne *short term leases*. Short term leases defineres som en leasing forpligtelse der forfalder inden for 12 måneder af første indregning. For virksomheder med regnskabsår der følger kalenderåret, vil dette betyde at leasingkontrakter der forfalder inden 31. december 2019 ikke behøves indregnes i primo tal for årsregnskabet for 2019. Short term leases dækker ikke over aktiver hvor man efter endt leasingperiode har en købs-option. Virksomheder kan fra- og til vælge indregning af short term leases i aktivgrupper. Ved aktivgrupper menes lignende aktiver med tilsvarende funktioner i virksomhedens drift. Dette kan f.eks. være biler, fly eller produktionsmaskiner.

2. Leasingtager kan vælge ikke at indregne *low value assets*. Low value assets, eller aktiver af lav værdi, dækker over mindre aktiver som f.eks. computere, tablets, kontorudstyr og møbler. Vurderingen af om aktivet er low value baseres på aktivets værdi som ny. F.eks. vil en bil typisk have en ny værdi, der vil udelukke den fra at blive vurderet til at være et low value asset.

Et aktiv kan kun klassificeres som low value hvis det alene eller sammen med i forvejen ejede aktiver kan skabe værdi, samt at aktivet ikke er afhængig eller er direkte integreret med andre aktiver. Monetært ligger niveauet ikke helt fast, men IASB har udtalt man som udgangspunkt skal kigge på aktiver med en nyværdi på ca. 5.000USD, svarende til ca. 33 tdk. 31. december 2019⁸.

Niveauet er fastsat for alle virksomheder, så selvom at et leaset aktiv med en ny værdi af 30 tdk. ville være meget væsentligt for virksomhedens regnskab, har de stadig muligheden for at fravælge indregning af aktivet og gælden. Ved fravalg af indregning af low value assets, kan dette gøres på leasingkontrakt basis, og ikke aktivgruppe basis som det gjald for short term leases.

3. Variable leasingydelser skal ikke nødvendigvis indregnes i leasingforpligtelsen. Variable leasingydelser kan inkludere ydelser der varierer i forhold til forbrug, omsætning, rente, indeksering eller f.eks. være betinget af brugen af opsigelses eller forlængelses optioner.

Eksempler på disse kan inkludere:

- Ydelser der afhænger af om aktivet bliver brugt, f.eks. en kilometerbetaling for biler eller fly
- Ydelser der afhænger af udviklingen på et indeks eller rente, f.eks. forbrugerprisindekset

Ydelser der afhænger af brugen af aktivet skal ikke indregnes i leasingforpligtelsen og aktivets værdi ved implementering af IFRS 16. Disse ydelser skal indregnes som en normal forbrugsomkostning. Dette kan f.eks. være kilometerbetaling for biler eller en lette/lande betaling for fly. Er det inkluderet i leasingaftalen for et fly, at leasingtager betaler 10.000dkk pr. flyvning, skal et estimeret antal flyvture i leasingperioden altså ikke inkluderes i forpligtelsen, men blot drift føres løbende som omkostningen opstår.

Ydelser der afhænger af indeks eller renter skal opgøres til indeksets nutidsværdi. En eventuel rente eller indeks vil formodentlig bevæge sig under leasingperioden, som betyder at forpligtelsen og aktivet skal reguleres til at afspejle nutidsværdien af de variable ydelser – og disse

⁸ (PwC, IFRS 16 - The new leases standard, 2016)

variable ydelser skal altså inkluderes i indregningen af en førstegangs-indregning af forpligtelsen. Ligeledes skal en leasinggæld optaget i anden valuta end der aflægges regnskab i, valutakursreguleres, så leasingforpligtelsen altid opgøres til ultimo kursen for regnskabsåret.

Ydelser der ændres på baggrund af leasingtagers valg omkring brug eller ikke brug af optioner skal kun indregnes som en del af forpligtelsen hvis man vurderer at det er rimeligt sikkert, at eventuelle optioner til- eller fravælges, og leasingtager derved vil betale eller ikke betale disse ydelser. Vurderingen af om en option er rimeligt sikkert at blive brugt, kigges yderligere på senere.

Short term assets og low value assets man vælger ikke at indregne i balancen, skal fortsætte den regnskabsmæssige håndtering som det havde under IAS 17 – som regel en lineær betaling af gælden, og derved indregning i resultatopgørelsen.

Udover ovenstående undtagelser, skal første indregning af aktiv og forpligtelse efter IFRS 16 foregå således:

Aktiver måles til kostpris.

Kostprisen består af den originale leasing forpligtelse, altså restgæld + alle foretagne leasingbetalinger op til indregningstidspunkt, en eventuel startydelse på leasing aftalen samt et estimat på omkostninger ved at demontere og/eller restaurere aktivet.

Forpligtelsen opgøres ved indregningsdato som sum af alle fremtidige betalinger.

Dette dækker over de faste terminsydelser samt variable ydelser som følger et index eller rate opgjort ved index eller rate på indregningsdato. Endvidere skal forpligtelsen vise forventede omkostninger ved en eventuel garanti for restværdien af aktivet, omkostninger ved en forventet brug af en købs option samt betalinger eller gebyr for en forventet opsigelse af leasingaftalen.

Overgang fra IAS 17 til IFRS 16

Med IFRS 16's ikrafttræden 1. januar 2019 har virksomheder som leasingtagere 2 muligheder for indregning af den nye begrebsramme.

Som standard, skal virksomheder der agerer leasingtager nu indregne leasingkontrakter retrospektivt, altså med tilbagevirkende kraft, og derved tilpasse tidligere regnskabsår, så de ser

ud, som de ville have set ud, hvis IFRS 16 var implementeret primo regnskabsåret. Virksomheden kan vælge at beholde tidligere vurderinger af hvilke indgåede lejekontrakter der skulle indeholde leasingelementer, som er foretaget på baggrund af IAS 17 eller IFRIC 4 (*Determining Whether an Arrangement Contains a Lease*). Valget dækker kun over vurderingen af om kontrakten indeholder leasingelementer, og altså ikke finansiell indregning af kontrakten. Dette valg skal foretages samlet på alle leasingaftaler.

For at gøre overgangen administrativt mindre krævende for virksomheder, er der mulighed for at implementere IFRS 16 med en simplificeret model, hvor man indregner leasingaftaler primo regnskabsåret hvor implementeringen foretages – f.eks. 1. januar 2019.

For aktiverne, vil den regnskabsmæssige behandling af finansielle leasingaktiver fortsætte som før implementeringen, men virksomheden skal tage stilling hvordan operationelle leasingaktiver skal opgøres. Der er mulighed for at indregne aktivet med tilbagevirkende kraft, altså til den bogførte værdi aktivet ville have haft, hvis aktivet var aktiveret ved indgåelse af leasingaftalen, og så afskrevet jf. regnskabspraksis. Den anden mulighed, er at virksomheden indregner leasingaktivet til sammen værdi som leasingforpligtelsen.

Leasingforpligtelsen implementeres her til nutidsværdien af de resterende leasingydelser, diskonteret med leasingaftalens rente, der er gennemgået senere.

Den simplificerede model åbner også op for mulighederne omkring fravælgelse af indregning af short term og low value assets.

Ved begge implementeringsmetoder, er virksomheden tvunget til samtidig at implementere IFRS 15, hvis dette ikke allerede er gjort. IFRS 15 handler om hvornår omsætningen kan indregnes, og baserer sig på et grundlæggende princip om at omsætning kan indregnes løbende i takt med at kontrollen over varer eller serviceydelser overføres til kunden⁹.

⁹ (PwC, Indregning af omsætning efter IFRS 15, 2019)

Behandling af renter ved IFRS 16

Ved optagelse af leasing aftalen, skal forpligtelsen diskonteres ved leasingaftalens implicitte rente eller renten virksomheden ville skulle betale ved et lån af lignende størrelse. Som udgangspunkt skal den implicitte rente bruges, hvis denne kan opgøres. Den implicitte rente, er renten der vil gøre at¹⁰:

$$\begin{array}{|c|} \hline \text{Nutidsværdi af} \\ \text{leasingydelser} \\ \text{der foretages af} \\ \text{leasingtager for} \\ \text{at opnå right of} \\ \text{use for aktivet.} \\ \hline \end{array} + \begin{array}{|c|} \hline \text{Den ugarante-} \\ \text{rede scrapværdi} \\ \text{af aktivet.} \\ \hline \end{array} = \begin{array}{|c|} \hline \text{Dagsværdien af} \\ \text{det leasede ak-} \\ \text{tiv.} \\ \hline \end{array} + \begin{array}{|c|} \hline \text{En eventuel} \\ \text{opstartsom-} \\ \text{kostning for} \\ \text{leasinggiver.} \\ \hline \end{array}$$

Den implicitte rente kan være svær for leasingtager at opgøre, da de ikke nødvendigvis har al information tilgængeligt, og står der en eventuel rente i kontrakten, vil det ikke alt andet lige være ens med den implicitte rente.

Derfor vil en leasingtager oftest ende med at benytte en alternativ passende rente, der skal fastsættes på baggrund af overvejelser som man vil se en långiver tage. Dette kan inkludere overvejelser om tilgængelige markedsrenter, virksomhedens gældsforhold, valutaen der lånes i, længden og mængden af lånet. Dette skøn kan variere, men virksomheden kan oftest opgøre det pålideligt – eventuelt med ekstern hjælp. Den alternativt valgte rente skal med andre ord være renten man ville kunne forvente at skulle betale for et lignende lån fra pengeinstitut eller andre finansieringsvirksomheder.

Diskonterings- rente	Initial værdi af leasingaktivet	Afskrivning i resultat- opgørelsen	Initial værdi af leasing- forpligtelsen	Rente- omkostning
Stigende	Faldende	Faldende	Faldende	Stigende
Faldende	Stigende	Stigende	Stigende	Faldende

PwC oversigt over sammenhæng mellem diskonteringsrente og anden indvirkning på regnskabet.¹¹

Som vist ovenfor, påvirker den fastsatte diskonteringsrente alle indregningsområder, og ikke bare renteomkostningen.

¹⁰ (Ernst & Young, 2018)

¹¹ (PwC, Leasing efter IFRS 16, 2018)

Da den indregnede gæld + renteomkostning over leasingperioden skal være det samme som den totale leasing ydelse, vil en højere rente betyde en højere renteomkostning, og derved en lavere primo gæld.

Det samme gør sig gældende for værdien af det indregnede aktiv, da det år 1 er det samme som den indregnede forpligtelse af leasingaftalen. Og er aktivet mindre værd, vil en lineær afskrivning af aktivet over leasingperioden alt andet lige være mindre, og altså påvirke årets resultat positivt.

Dette vil selvfølgelig jævnnes ud af den højere renteomkostning, men renteomkostningen er tungest i starten af perioden, og derfor er diskonteringsrenten vigtig for hvordan omkostningerne er delt ud over leasingperioden. Denne effekt af diskonteringsrenten vil kigges yderligere på senere.

Effekten af rentetilskrivning ved IFRS 16

Renteomkostningen flytter omkostninger væk fra andre eksterne omkostninger og ned under finansielle omkostninger, hvorfor implementeringen af IFRS 16 vil øge virksomhedens EBIT (Earnings Before interest & Tax), mens EBT (Earnings Before Tax) i den første del af perioden vil se en negativ effekt, og omvendt i den sidste del af leasingperioden se en positiv effekt.

Selvom at omkostningerne over hele perioden vil være de samme som ved IAS 17, har denne reklassifikation af omkostninger også en betydning for virksomheden. Flere nøgletal påvirkes af IFRS 16, da indregningen af leasingkontrakterne påvirker både aktivmassen, de lang- og kortfristede gældsforpligtelser, EBIT og EBT, hvorfor denne del af IFRS 16 implementeringen kommer til at påvirke flere nøgletal.

Disse effekter vil gennemgås yderligere senere i afhandlingen.

Effekter på EBITDA ved implementering af IFRS 16

Som forklaret ovenstående vil renteeffekten af IFRS 16 have en positiv effekt på en virksomheds EBIT. Men hvor rente effekten måske skønsmæssigt er den mest væsentligt, samt den nyeste regnskabsmæssige effekt, vil virksomheder faktisk komme til at se de største direkte tal ændringer længere oppe i regnskabet.

EBITDA, eller Earnings before Interest, Tax, Depreciation and Amortization, kommer nemlig til at se den største direkte effekt af ændringen i regnskabspraksis. Hidtil har leasingydelse under IAS 17 være klassificeret som en anden ekstern omkostning, og derved været en del af EBITDA, og påvirket denne negativt.

Under IFRS 16 vil leasing omkostningen nu blive splittet ud i hhv. en afskrivning samt en finansiel omkostning, begge under EBITDA, hvorfor EBITDA vil se en større direkte effekt end EBIT vil se.

Behandlingen af ROU aktiver aktiveret på grund af IFRS 16 skal behandles efter IAS 16 (Property, Plant and Equipment) og IAS 36 (Impairment of assets), som vil sige at disse brugsrettigheder skal afskrives på samme basis som resten af en virksomheds ejede aktiver. Afskrivninger ses oftest opgjort som aktivets kostpris, fratrukket en eventuel scrapværdi, delt over den forventede brugstid.

$$\frac{\text{Kostpris} - \text{Scrapværdi}}{\text{Brugstid}} = \text{Afskrivning}$$

Afskrivninger under IFRS 16 agerer ikke med en scrapværdi, da aktivet ved slutningen af leasingaftalen overgår til leasinggiver *uden* nogen betaling til leasingtager, hvorfor der ingen scrapværdi er på aktivet for leasingtager når aftalen udløber¹².

Brugstiden for ejede aktiver har ofte indeholdt et stort element af skøn, da det kan være yderst vanskeligt at spå om et aktivs eksakte levetid er på 5, 10, 20 eller 30 år. Dette kan både være på f.eks. biler, produktionsmaskiner, fly eller bygninger. Dette skøn elimineres på leasingkontrakter, da brugstiden nu er kontraktligt fastlagt til at være en eksakt periode, med forbehold for diverse optioner der vil blive gennemgået senere.

Som kort rørt under forklaringen af renter under IFRS 16, så vil diskonteringsrenten indirekte have en påvirkning på afskrivningen, da kostprisen på brugsrettigheden primo sættes til at være det samme som leasingforpligtelsen, som direkte påvirkes af den indregnede rente. På dette basis, kan man gå ud fra at en højere rente vil give en lavere afskrivning over perioden, da flere omkostninger fra ydelsen flyttes over i renten i stedet for afskrivningerne.

¹² (PwC, Leasing efter IFRS 16, 2018)

EBITDA holdes ofte op mod en virksomheds omsætning for at opnå et såkaldt EBITDA-margin, som fortæller om en virksomheds indtjeningsevne, og kan bruges til at sammenligne indtjeningsevnen mellem virksomheder. Konkrete eksempler på EBITDA effekter ses senere i afhandlingen.

Udover afskrivningerne, er nedskrivning også vigtigt at pointere. IAS 36 pålægger at aktiver ved enden af hver regnskabsperiode gennemgås for mulige tegn på nedskrivningsbehov. Indikationer på nedskrivningsbehov kan opstå ved både interne og eksterne faktorer, og der nævnes i IAS 36 nogle eksempler på hvad disse kan være¹³:

Interne faktorer for indikation på nedskrivningsbehov:

- Forældelse eller fysisk skade på aktivet
- Aktivet er inaktivt, del af en restrukturering eller planlægges solgt eller afskaffet
- Dårligere økonomiske ydeevne end forventet

Eksterne faktorer for indikation på nedskrivningsbehov:

- Fald i markedsværdien
- Negative udviklinger i teknologi, markeder, økonomi eller lovgivning
- Øget markedsrenter
- Virksomhedens aktivmasse er bogført til højere værdi end selskabets aktiemarkedsværdi

Oplever en virksomhed en eller flere indikationer på nedskrivningsbehov, skal det egentlige værdi af aktivet så opgøres til det der kaldes "genindvindingsværdien". Dette kan ske ved én af to metoder¹⁴.

Opgørelse af salgsværdien

Den første metode er at opgøre salgsværdien af aktivet. Salgsværdien opgøres til værdien aktivet handles på et aktivt marked, eller eventuelt værdien aktivet kan fastsættes til ved andre oplysninger – f.eks. vurdering af ekstern part. Den opgjorte salgsværdi fratrækkes eventuelle omkostninger der vil opstå ved salget af aktivet.

¹³ (Deloitte, IAS 36 - Impairment of Assets, 2020)

¹⁴ (BDO, 2018)

Salgsværdien er ofte den mindst skønsprægede opgørelses metode, da det baserer sig på konkrete markedstal eller værdi vurdering af ekspert. Dog kan salgsværdien være svær at opgøre for specielle aktiver tilpasset den enkelte virksomheds produktion, da aktiver som disse ikke vil være handlet på et aktivt marked, og eksperter har svært at opgøre værdien på aktiver der ikke ligner andre.

Opgørelse af kapitalværdien

Kapitalværdien beregnes som nutidsværdien af de forventede fremtidige pengestrømme for aktivet i den stand som aktivet er i. Normalt kigger man maksimalt på en 5 årig fremtidig periode, men er aktivet f.eks. kapitalandele i en dattervirksomhed, kan det være nødvendigt at se længere ud i fremtiden for at vurdere en realistisk kapitalværdi.

Ved tilbagediskonteringen til nutidsværdi, benyttes en rente som skal afspejle den forretningsmæssige forrentningsprocent inklusiv risikotillæg for aktivt.

Opgørelsen af kapitalværdien er en meget mere teoretisk model, med flere skøn involveret. Bare det at skulle afgøre pengestrømme for et aktiv 5 år frem i tiden kan være svært. Flybranchen har fordelen at deres branche er grundigt studeret med forudsigelser lavet for flytrafik helt generelt, som kan hjælpe til at vurdere aktiviteten af deres aktiver. Andre virksomheder som måske skal prøve at vurdere fremtidige pengestrømme på en enkelt produktionsmaskine, kan have svært ved at dokumenteres deres antagelser på samme måde.

Renten der diskonteres med er endnu et skøn, som vi ser det for indregningen af IFRS 16 forpligtelse.

Opgørelse af kapitalværdien ved beregning af nutidsværdien af forventede fremtidige pengestrømme er oftere kaldt DCF (*Discounted Cash Flow*), og bruges bredt til værdiansættelse af ikke mindst hele virksomheder. Modellen er egentlig bygget op omkring at man opgør NPV (*Net Present Value*) af aktiver, for at vurdere investeringspotentialet i en virksomheden (Hawawini & Viallet, 2019).

DCF'er og NPV'er er brede emner med hele bøger skrevet om det, hvorfor denne afhandling ikke vil gå i dybden med det.

Genindvindingsværdi af aktivet

Når virksomheden har opgjort både en salgsværdi og en kapitalværdi af aktivet, skal den bogførte værdi nu nedskrives til *den højeste* af de to. En eventuel nedskrivning af aktiver vil præsenteres i regnskabet sammen med afskrivningerne, under EBITDA.

Ud over den store positive effekt på EBITDA ved at flytte omkostningerne under, kunne disse eventuelle nedskrivninger af aktiverede leasingaktiver meget vel være den største regnskabsmæssige risiko ved IFRS 16. Disse eventuelle nedskrivninger kan komme til at betyde meget store omkostninger i regnskabet, hvis at flybranchen skulle tabe aktivitet, eller efterspørgslen på fly faldt. Et eksempel på dette kunne være vulkanudbruddet på Island tilbage i 2010, som lammende den europæiske flytrafik lige over en uge, og aflyste over 100.000 flyafgange¹⁵.

Ville noget lignende ske i større skala, kunne det bestemt få brugen af fly til at falde så drastisk, at både en salgspris og en kapitalværdi vil falde under en bogført værdi, og differencen her i mellem ville påvirke virksomhedens regnskab meget negativt.

Behandling af kontrakter med serviceaftaler ved IFRS 16

Leasingaftaler kan ofte forekomme som en aftale for både et aktiv samt en serviceaftale for aktivet over leasingperioden. Ved IFRS 16 skal virksomheder som udgangspunkt forsøge at splitte sammensatte leasing- og serviceaftaler i de enkelte aftale typer som kontrakten indeholder.

Leasingtager har efter IFRS 16 kun mulighed for at aktivere aktivet med brugsret, da IFRS 16 som sagt fungerer på et "Right of Use" princip. Altså kan service-delen af leasingaftalen som udgangspunkt ikke aktiveres, men skal blot indregnes som en omkostning gennem lineære ydelser over brugstiden af aktivet.

Leasingaftaler der ofte ses med serviceaftaler inkluderet kan omfatte aftaler som:

- Leasing af faretøjer som biler, både og fly.
- Timecharteraftaler, ved leasing af f.eks. både skib og mandskab.
- Leasing af maskiner og produktionsudstyr med vedligeholdsaftale.

Disse sammensatte leasingaftaler kan adskilles ved opfyldelse af to kriterier efter IFRS 16

¹⁵ ([Danmarks Radio, 2017](#))

1. Leasingtager kan anvende det underliggende aktiv alene eller sammen med andre let tilgængelige ressourcer.
2. Leasingaktivet og det underliggende aktiv er hverken afhængige af hinanden eller tæt forbundne med hinanden.

Er begge krav opfyldt, skal værdien af aktivet adskilles fra værdien af serviceaftalen. Dette gøres ved at finde aktivets "Stand-alone" værdi. For at gøre dette skal den samlede ydelse af brugsret og service allokeres til hver deres aftale. Stand-alone værdien skal opgøres til den værdi aktivet og servicen ville koste ved at købe et tilsvarende aktiv og serviceydelse separat, med en eventuel rabat ved at samle aftalerne, delt mellem stand-alone værdierne¹⁶. Et eksempel på dette kan opstilles således:

Opgørelse af stand-alone værdier:

"Flyselskab A/S planlægger at har leaset en ny Boeing 999 fra 1. januar 2020 og 25 år frem. Leasing aftalen inkluderer månedlig service af flyet, som er essentielt for Flyselskab A/S, da de ikke selv har mulighed for at foretage denne service. Den samlede årlige ydelse af leasingkontrakten er tkr. 10.000. Boeing tilbød også leaset af en ny Boeing 999 uden service aftale for tkr. 9.500 årligt.

Et andet selskab, FlyService ApS, har tidligere tilbudt Flyselskab A/S en separat serviceaftale for tkr. 750 årligt."

I ovenstående eksempel er der tale om en sammensat leasingaftale, i det at flyet kan bruges uden service aftalen. Da Boeing tilbyder at lease flyet uden service for tkr. 500 færre end den originale leasing aftale, kan dette ses som prisen for den årlige service.

Da Flyselskab A/S gennem tilbuddet fra Flyservice ApS ved at markedsprisen for et års service er tkr. 750, kan det kalkuleres at Boeing har tilbudt rabat på tkr. 250 for at levere både fly samt service.

Aftale	Fly	Service	Total
Boing inkl. service	9.500	500	10.000
Boing ekskl. service	9.500	-	9.500
FlyService service	-	750	750
Rabat ved sammensat serviceaftale		250	

¹⁶ (PwC, Leasing efter IFRS 16, 2018)

Rabatten skal deles ud på flyet der skal aktiveres, samt serviceaftalen som drift føres lineært. Dette betyder at den årlige serviceomkostning vil være tkr. 625 mens flyleaset er tkr. 9.375, som sammenlagt er den originale ydelse på tkr 10.000. Med en diskonteringsrente på 2,5% vil leaset af denne sammensatte kontrakt påvirke regnskabet således:

År	Gæld primo	Rente-tilskrivning	Ydelse	Afdrag	Gæld ultimo	Service-omkostning	Af-skrivning	Rente	Total omkostning
1	172.729	4.318	9.375	5.057	167.672	625	6.909	4.318	11.852
2	167.672	4.192	9.375	5.183	162.489	625	6.909	4.192	11.726
3	162.489	4.062	9.375	5.313	157.176	625	6.909	4.062	11.596
4	157.176	3.929	9.375	5.446	151.730	625	6.909	3.929	11.464
5	151.730	3.793	9.375	5.582	146.148	625	6.909	3.793	11.327
6	146.148	3.654	9.375	5.721	140.427	625	6.909	3.654	11.188
7	140.427	3.511	9.375	5.864	134.563	625	6.909	3.511	11.045
8	134.563	3.364	9.375	6.011	128.552	625	6.909	3.364	10.898
9	128.552	3.214	9.375	6.161	122.391	625	6.909	3.214	10.748
10	122.391	3.060	9.375	6.315	116.075	625	6.909	3.060	10.594
11	116.075	2.902	9.375	6.473	109.602	625	6.909	2.902	10.436
12	109.602	2.740	9.375	6.635	102.967	625	6.909	2.740	10.274
13	102.967	2.574	9.375	6.801	96.167	625	6.909	2.574	10.108
14	96.167	2.404	9.375	6.971	89.196	625	6.909	2.404	9.938
15	89.196	2.230	9.375	7.145	82.051	625	6.909	2.230	9.764
16	82.051	2.051	9.375	7.324	74.727	625	6.909	2.051	9.585
17	74.727	1.868	9.375	7.507	67.220	625	6.909	1.868	9.402
18	67.220	1.681	9.375	7.694	59.526	625	6.909	1.681	9.215
19	59.526	1.488	9.375	7.887	51.639	625	6.909	1.488	9.022
20	51.639	1.291	9.375	8.084	43.555	625	6.909	1.291	8.825
21	43.555	1.089	9.375	8.286	35.269	625	6.909	1.089	8.623
22	35.269	882	9.375	8.493	26.775	625	6.909	882	8.416
23	26.775	669	9.375	8.706	18.070	625	6.909	669	8.204
24	18.070	452	9.375	8.923	9.146	625	6.909	452	7.986
25	9.146	229	9.375	9.146	0	625	6.909	229	7.763

Er det ikke muligt for leasingtager at opgøre separate priser for lease og service, skal disse estimeres.

Splittet af aktiv og service er kun en mulighed, og altså ikke påkrævet. Vil en virksomhed ikke lave dette split, skal de to aftaler aktiveres som en samlet leasingaftale, og aktiveres sammen på balancen. PwC vurderer at de fleste virksomheder vil forsøge at lave splittet, for at mindske

forpligtelsen i regnskabet¹⁷. Til- og fravalget af dette split skal foretages separat på hver aktivgruppe. Indeholder leasingkontrakten en omkostning uden en modydelse i form af et aktiv eller service, f.eks. et administrationsgebyr, skal dette ses som et inkorporeret element i leasingaftalen, og kan ikke udskilles.

Behandling af kontraktlige optioner ved IFRS 16

En option er en mulighed for at købe et leasingaktiv efter endt leasingperiode, forlænge- eller forkorte en leasingperiode. Umiddelbart kan det virke meget straight-forward og simpelt, men det går lidt dybere end det.

Først og fremmest vil en købsoption påvirke selve leasingperioden. Leasingperioden er meget væsentlig for udregningen af en primo forpligtelse og aktiv værdi, i det at forpligtelsen vil blive større for hvert år leasingaftalen gælder. Leasingperioden er som standard fastsat til at være den uopsigelige periode hvor at leasingtager har brugsretten af aktivet, altså perioden hvor leasingtager er kontraktligt pålagt at eje aktivet.

Herudover kommer en eventuel periode, som består af perioder hvor leasingtager har en option til enten at forlænge eller forkorte leasingperioden. Vurderingen af om disse optioner skal indregnes i leasingperioden, opgøres således:

1. Perioder hvor leasingtager har en option til at forlænge leasingperioden, hvor det er rimeligt sikkert "reasonably certain", at leasingtager vil udnytte optionen, eller
2. Perioder hvor leasingtager har mulighed for at opsig leasingaftale, men hvor det er rimeligt sikkert "reasonably certain", at leasingtager ikke vil udnytte optionen.

Altså skal disse eventualperioder indregnes som en forlængelse eller forkortelse af leasingperioden, hvis det er vurderet rimeligt sikkert at leasingtager vil benytte disse optioner.

"Rimeligt sikkert" er et meget bredt begreb, som ikke er målbart eller faktuel. Som udgangspunkt går man ud fra at virksomheder vil aktivere så lidt gennem IFRS 16 som muligt, og for at gøre dette begreb nemmere at definere, har IFRS 16 inkluderet en række overvejelser, der skal vurderes i valget om en option vil blive taget i brug eller ej:

— Hvordan er optionen prisfastsat – er det en fordelagtig pris, der skal betales i forlængelsesperioden?

¹⁷ (PwC, Leasing efter IFRS 16, 2018)

- Hvad er prisen for at udnytte en option til at opsige aftalen før tid?
- Hvad er omkostningerne ved at opsige før tid og aflevere aktivet i den nuværende stand?
- Er der lavet væsentlige ændringer på aktivet for leasingtager regning, som leasinggiver ikke skal betale, eller skal der retableres indretning af lejede lokaler, der er meget dyre at retablere?
- Hvor væsentligt er aktivet for leasingtagers virksomhed, f.eks. en meget væsentlig produktionsejendom?
- Leasingtagers historik i forhold til leasingperioder på lignende aktiver (Leasede og købte)?
- Hvor kort er den uopsigelige leasingperiode i forhold til etableringsomkostninger eller genskaffelsesomkostningerne?

Ovenstående er blot eksempler på relevante overvejelser, men vurderingen bør laves på enkelte leasingkontrakter, da option og fordele ved denne kan variere meget fra kontrakt til kontrakt. Relevansen af hver overvejelse bør vurderes, f.eks. vil en omkostning for at fraflytte en lagerbygning ikke betyde at leasingperioden skal forlænges uendeligt, hvis dette skulle være muligt ifølge kontrakten.

Eksterne faktorer kan også påvirke overvejelserne omkring at bruge forlængelsesoptioner. Er flybranchen i stor vækst med et øget antal passagerer og flyvninger hvert år, vil det blive mere og mere sandsynligt at en forlængelses option vil blive taget i brug, da man af kapacitetsårsager vil få brug for flyet, og altså være nødsaget til at forlænge aftalen.

En løbende øget mulighed for at en option vil blive brugt, har dog ingen effekt på indregningen af aktiv og forpligtelse, da vurderingen af om en option skal indregnes, laves ved første indregning af leasingaftalen. Efter første indregning, skal revurderingen først laves når der sker en aktiv handling indenfor leasingtagers kontrol, hvor der tages stilling til om en option vil bruges. At handlingen er indenfor leasingtager kontrol, kan eksempelvis ske ved at der i kontrakten er beskrevet at leasingtager kan vælge at forlænge leaset i X år, uden mulighed fra leasinggiver at opsige leasingtager.

Leasingaftaler der forfalder inden for 12 måneder, med en købs eller forlængelsesoption man ikke er "rimelig sikker" på at benytte, kan virksomheden fravælge at indregne efter reglerne for short-term leases.

For flybranchen kunne en stor overvejelse omkring om en option vil tages i brug eller ej, være hvilken stand flyene skal leveres tilbage i. Flyene males og indrettes efter hvordan de enkelte flyselskaber har deres kabiner til at se ud. Skal alt dette fjernes for at levere flyet tilbage som det er modtaget, kunne man godt forestille sig at det ville være favorabelt at forlænge en eksisterende kontrakt, i stedet for at lease et andet fly der ikke er indrettet.

Behandling af førstegangsydelser ved IFRS 16

IFRS 16 pålægger leasingtager at indberegnede eventuelle førstegangsydelser eller direkte omkostninger ved opstart af leaset indregnes i leasing gælden. IFRS 16 bruger udtrykket "Initial direct costs", og beskriver at dette i IFRS 16 sammenhæng skal forstås som omkostninger der ikke ville være opstået, hvis ikke leasingaftalen var indgået. Førstegangsydelser sker ofte ved leasingkontraktens opstart, og skal altså behandles som en ekstraordinær ydelse, og regnes med i amortiseringen af leasingforpligtelsen.

Ændringer i allerede lavede aftaler

Sker der en ændring i en allerede indgået aftale, f.eks. ændringer i brugstiden, ændringer af selve aktivet, ændringer af tilbudte optioner eller ændringer af leasingydelsen, er der to mulige effekter af ændringen¹⁸.

Den første form for indregning opstår når ændringen af leasingaftalen forsager en udvidelse af leasingaftalen som samtidig øger prisen på leasingaftalen. Dette kan f.eks. ske ved en udvidelse af en leasingaftale, hvor der nu tilføjes en ekstra komponent. Denne form for ændring skal behandles særskilt af den originale leasingaftale, og en forpligtelse og aktiv skal indregnes separat, som var det en ny leasingkontrakt.

Den anden form for indregning er så den omvendte, hvor at leasingaftalens værdi falder på grund af nye forudsætninger for om f.eks. restløbetiden eller ydelsen.

Regnskabsmæssigt skal leasingforpligtelsen her opdateres med de nye forudsætninger for gælden, hvor både restløbetid, leasingyder og en marginal lånerente opdateres.

Den bogførte værdi af aktivet reguleres forholdsmæssigt sammen med ændringen i leasingaftalen. Et praktisk eksempel kan være at leasingaftalen originalt involverede 3 fly af samme

¹⁸ (PwC, Leasing efter IFRS 16, 2018)

type og samme værdi, men på grund af fejl på et af flyene, leveres dette tilbage, og leasingaftalen opdateres til kun at vedrøre de 2 resterende fly. Den bogførte værdi af aktivet nedjusteres her til 2/3 af den bogførte værdi, og fremtidige afskrivninger vil nedjusteres til at være den nye bogførte værdi divideret med restløbetiden af leasingaftalen.

Det er vigtigt at pointere at disse metoder til indregning af ændringer i leasingaftaler kun dækker over faktiske kontraktlige ændringer. Nye skøn af marginale lånerenter eller brug af kontraktlige optioner vil ikke udgøre en revurdering af den regnskabsmæssige forpligtelse eller værdi, og behandles som tidligere beskrevet.

[Sale and lease back](#)

"Cash is king" er et udtryk der er blevet brugt siden sidst i 1980'erne og især var stort under finanskrisen sidst i nullerne. Tanken bag er at tilgodehavender hos debitorer ikke betaler din virksomheds regninger, lønninger og andre omkostninger før pengene står på din bank konto.

Mentaliteten er fulgt med over i leasingverdenen, hvor virksomheder der ejer større aktiver som bygninger, produktionsmaskiner, skibe og fly, kunne se en fordel ved at få den monetære værdi af dette aktiv ind på bankkontoen med det samme. Pengene i banken har virksomheden jo således nemmere ved at investere videre, bruge til betale af på dyrere gæld, eller på anden vis benytte. Ved ikke at eje aktivet, har virksomheden også øget fleksibilitet, skulle man flytte lokaler eller andet. Denne ydelse bliver tilbudt af flere leasingudbydere, og benyttes flittigt.

IFRS 16 har inkluderet disse transaktioner i dens beskrivelse, og forklarer først og fremmest at der skal være sket et reelt salg, opgjort efter IFRS 15 standarder. Opfyldes kriterierne opstillet af IFRS 15 ikke, vil hele aktivet blive i virksomhedens balance, og transaktionen med leasing-selskabet vil ses som en lån, og en finansiell forpligtelse vil indregnes i balancen.

Opfylder salget kravene opstillet af IFRS 15, skal transaktionen indregnes som en gevinst i resultatopgørelsen, svarende til den solgte levetid af aktivet der ikke er leaset tilbage. Leasing-aktivet skal nu opgøres til right of use værdien af årrækken man har valgt at lease det solgte aktive tilbage i, og der indregnes så en leasingforpligtelse efter IFRS 16 bestemmelserne allerede gennemgået.

Et eksempel på dette kan opstilles således:

"Flyselskab A/S har på grund af Covid-19 i foråret 2020 problemer med at betale sine ansatte deres løn. Bankkontoen er næsten tom, og flyselskabets fly står stille i hangaren. For at få likviditet til at betale firmaets lønninger, vælger Flyselskab A/S at sælge et af sine mange fly til Likvidstærk A/S, som har tilbudt at købe flyet, mod at Flyselskab A/S leaser flyet tilbage i mindst 50% af flyets restlevetid."

De to selskaber bliver enige om at flyet har en værdi på 50.000.000dkk og at flyet forventes at kunne flyve 20 år endnu.

Flyet står hos Flyselskab A/S til en bogført værdi på 40.000.000dkk.

Transaktion			Regnskab:		Bogføring		
Salgsværdi	50.000.000		Likvider	50.000.000	Debet	Bank	50.000.000
Bogført værdi	40.000.000		ROU aktiv	20.472.487	Debet	ROU Aktiv	20.472.487
			ROU for-			ROU for-	
Rentesats	3%		pligtelse	25.590.609	Kredit	pligtelse	-25.590.609
Ydelse	3.000.000	Pr.år	Fly aktiv	-	Kredit	Fly aktiv	-40.000.000
Restlevetid	20	år	Gevinst	4.881.878	Kredit	Gevinst	-4.881.878
Leasingperiode	10	år				Total	-

$$\text{Gevinst: } \frac{50.000.000 - 25.590.609}{50.000.000} = 48,8\% * (50.000.000 - 40.000.000) = 4.881.878$$

Gevinsten opgøres som ((Salgsværdi - Leasingforpligtelsen) / Salgspris) * (Salgspris - Bogført værdi), hvorfor gevinsten ikke er 5.000.000, som man ved første øjekast ville tro. Gevinsten bliver en smule lavere, pga. rente effekten af forpligtelsen. Lavede man samme udregning, men med en rente på 4% i stedet, ville gevinsten være på 5,1mdkk, da leasingforpligtelsen vil være under 25mdkk, som man ellers ville mene at værdien af de 10 års levetid af flyet man har solgt, skulle være værd.

$$\text{ROU aktiv: } \frac{25.590.609}{50.000.000} = 51,2\% * 40.000.000 = 20.474.487$$

Værdien af brugsaktivet opgøres som (Leasingforpligtelsen / Salgsværdi) * Bogført værdi, og vil derfor ende på 20.474.487DKK.

Men gevinsten, et leasing aktiv og en leasingforpligtelse er ikke det væsentlige i sale and lease back aftalen. Det er likviderne og fleksibiliteten disse giver, der er primus motor for at sale and lease back aftaler er relevante. Ser vi på en simpel cashflow opstilling af ovenstående eksempel, vil virksomheden ved indgåelsen af leasingaftalen modtage et positivt cashflow på 50.000.000dkk. Over leasing perioden vil der for leasingydelsen være negative cashflows på 3.000.000dkk årligt.

Flyet leases tilbage for $3.000.000 \times 10 = 30.000.000$ dkk, hvor værdien af flyet var opgjort til 50.000.000, og halvdelen af restlevetiden således må være 25.000.000 værd. Altså betales der over leasing perioden 5.000.000 oven i værdien af flyet, svarende til 20%.

Denne "overpris" der betales for leaset, svarer til at man af likviderne modtaget, skal have et afkast på 10% af disse, over 10år. For at sammenligne dette til den virkelige verden, er OMX C20 indekset fra december 2009 til december 2019 næsten fire dobbelt (Ikke justeret for inflation) – hvorfor 10% over 10 år må ses som en overkommelig opgave. Likviderne vil hos de fleste virksomhedstyper bruges til at skabe yderligere drift fordele. Det kan for eksempel betyde investering i nye aktiver, forbedring eller udvikling af allerede ejede aktiver eller afbetaling af i forvejen optaget dyrere gæld. I praksis vil man ofte se enten øget omsætning eller lavere omkostninger i virksomheden, som resultat af denne likvidindskydning.

År	Pengestrøm	Total for leasingaftalen
0	50.000.000	50.000.000
1	-3.000.000	47.000.000
2	-3.000.000	44.000.000
3	-3.000.000	41.000.000
4	-3.000.000	38.000.000
5	-3.000.000	35.000.000
6	-3.000.000	32.000.000
7	-3.000.000	29.000.000
8	-3.000.000	26.000.000
9	-3.000.000	23.000.000
10	-3.000.000	20.000.000

Eksempel på regnskabsmæssig behandling af operationelle leasing aktiver efter IAS 17 og IFRS 16:

Nedenstående eksempel er opstillet med følgende forudsætninger:

Aktivet er leaset over 10 år med lineære betalinger på 125.000 dkk pr. år. Der er ingen start eller slut ydelse, og en intern rente på 4,28%.

Opgørelse efter IAS 17:

År	Restgæld (Off balance sheet)	Årlig omkostninger i P&L	Restgæld (Off balance sheet)
1	1.250.000	125.000	1.125.000
2	1.125.000	125.000	1.000.000
3	1.000.000	125.000	875.000
4	875.000	125.000	750.000
5	750.000	125.000	625.000
6	625.000	125.000	500.000
7	500.000	125.000	375.000
8	375.000	125.000	250.000
9	250.000	125.000	125.000
10	125.000	125.000	-
	Total omkostning	1.250.000	
Noteoplysning ultimo år 1			
	Indenfor 1 år	125.000	
	2-5 år	500.000	
	Efter 5	500.000	
	Total restgæld	1.125.000	

En operationel leasing aftale efter IAS 17 standarder vil vises som ovenstående. Ved indgåelse af leasing aftalen vil virksomheden i princippet have en gæld på 1.250.000dkk, som vil betales i rater af 125.000 pr. år de næste 10 år.

Dette vil ifølge IAS 17 blot vises i regnskabet ved en leasingomkostning på 125.000dkk årligt, som formentlig vil være gemt væk som en anden ekstern omkostning, som yderligere er gemt under et bruttoresultat hos mindre virksomheder.

"Gælden" man har tilbage, vises ikke i balancen, men i en note¹⁹. Noten skal beskrive minimum leasing betalinger pr. balance dato for ikke-kontrollerede operationelle leasing aktiver. Noten skal vise den kortfristede gæld (Inden for 12 måneder), gælden der forfalder mellem 2 og 5 år, begge år inklusiv, samt gæld der forfalder efter 5 år.

¹⁹ (Deloitte, IAS 17 - Leases, 2020)

Et eksempel på dette er vist ovenstående, hvor noten ultimo år 1 er opstillet. Indenfor 12 måneder vil kun gælden for år 2 forfalde, altså 125.000dkk. Mellem 2 og 5 år har virksomheden så gælden for år 3 – 6, sammenlagt 500.000, og efter 5 år har vi årene 7 til 10, som også sammenlagt er 500.000dkk. En total restgæld på 1.125.000dkk.

Opgørelse efter IFRS 16:

Da der i IFRS 16 ikke skelnes mellem operationelle og finansielle leasingkontrakt, skal denne operationelle leasingaftale opgøres regnskabsmæssigt som en finansiell leasingaftale efter IFRS 16.

Dette er ikke nødvendigvis mere kompliceret, men der er bestemt mere administrativt arbejde med det – især i implementeringsåret. Indregning af leasingaftalen efter IFRS 16 sker både i resultatopgørelsen, aktiver og passiver. Samme eksempel som før er gennemgået nedenstående.

Passiver:

År	Gæld primo	Rente om-kostning	Ydelse	Afdrag	Gæld ultimo
1	1.000.000	42.775	125.000	82.225	917.775
2	917.775	39.258	125.000	85.742	832.033
3	832.033	35.590	125.000	89.410	742.623
4	742.623	31.766	125.000	93.234	649.389
5	649.389	27.778	125.000	97.222	552.166
6	552.166	23.619	125.000	101.381	450.785
7	450.785	19.282	125.000	105.718	345.068
8	345.068	14.760	125.000	110.240	234.828
9	234.828	10.045	125.000	114.955	119.873
10	119.873	5.128	125.000	119.872	0

Gælden for leasingaftalen vil opgøres således. Da renterne i perioden vil udgøre 250.000dkk, vil start gælden være på 1.000.000. Den årlige ydelse følger stadig kontrakten på 125.000dkk årligt, og afdrag af gælden opgjort som ydelse minus rente tilskrivning. Ultimo gælden vil være gæld primo minus afdrag.

Den første indregning af gælden vil være en simpel "debet anlægsaktiv, kredit leasing gæld"-postering. Renten vil bogføres debet renteomkostning kredit leasing gæld, mens ydelsen bogføres som debet leasing gæld kredit bank.

År	Aktiv værdi primo	Årets afskrivning	Aktiv værdi ultimo
1	1.000.000	100.000	900.000
2	900.000	100.000	800.000
3	800.000	100.000	700.000
4	700.000	100.000	600.000
5	600.000	100.000	500.000
6	500.000	100.000	400.000
7	400.000	100.000	300.000
8	300.000	100.000	200.000
9	200.000	100.000	100.000
10	100.000	100.000	-

Det bogførte anlægsaktiv skal behandles som virksomhedens andre anlægsaktiver, og afskrives over leasingperioden. Dette vil oftest foregå lineært, men aktivet skal afskrives efter den mest retvisende metode. I dette tilfælde afskrives der lineært over leasingperioden, 100.000dkk pr. år. Bogføringsmæssigt behandles det via en "debet afskrivningsomkostninger kredit anlægsaktiv"-postering. Aktivets værdi vil efter leasing aftalen være 0, lige som gælden. På grund af at rentetilskrivningen pr. år falder sammen med restgælden, mens at aktivets afskrivninger er lineære, vil værdien af aktivet og gælden ikke være ens i leasingperioden.

År	Årets afskrivning	Rente omkostning	Total effekt	resultat
1	100.000	42.775	142.775	
2	100.000	39.258	139.258	
3	100.000	35.590	135.590	
4	100.000	31.766	131.766	
5	100.000	27.778	127.778	
6	100.000	23.619	123.619	
7	100.000	19.282	119.282	
8	100.000	14.760	114.760	
9	100.000	10.045	110.045	
10	100.000	5.128	105.128	
Total	1.000.000	250.000	1.250.000	

Som beskrevet før vil den årlige renteomkostning falde sammen med restgælden. Dette vil betyde at de drift førte omkostninger ikke vil være lineære som for opgørelse efter IAS 17. Den årlige resultat effekt vil i dette tilfælde være højere end for IAS 17 de første 5 år, hvor efter den vil være lavere i restperioden. Efter leasingperioden er ovre vil de to forskellige metoder af opgørelse ende i det samme. Ingen gæld, intet aktiv og 1.250.000dkk ført som omkostning i resultatopgørelsen.

Implementering af IFRS 16 – Praktiske eksempler

Ved overgang til IFRS 16, er det påkrævet at oplyse om dens effekter i årsregnskabet, samt opdatere anvendt regnskabspraksis til de nye indregningsmetoder.

Ved implementering af IFRS 16 er der flere måder at gøre dette på.

IFRS 16 har været et hot topic i flere år, og større virksomheder, især flysektoren, har været klar til dette. Enkelte har endda valgt at implementere IFRS 16 før tid.

Der vil efterfølgende ses på 3 eksempler på hvordan store flyselskaber har gjort deres interesser klar til påvirkningen IFRS 16 kommer til at have til regnskaberne.

Norwegian

Nedenstående vises et snip fra Norwegians årsregnskab fra 2018. Snippet viser opgørelse af restgæld på operationelle leasingaftaler opgjort efter IAS 17. Med fokus på flyvemaskiner, har Norwegian altså en leasinggæld på 26.502mNok, hvor af 15.780mNok forfalder indenfor 5 år. Denne operationelle leasinggæld skal ved implementering af IFRS 16 indregnes i selskabets balance i 2019.

Norwegian operationel leasing ultimo 2018:

Annual minimum rent on non-cancellable operating lease agreements per 31 December is as follows:

NOK million	Nominal value 2018				Total
	Aircraft	Cars	Property	Technical equipment	
Within one year	3,218.5	1.3	61.4	123.1	3,404.3
Between 1 and 5 years	12,561.3	3.8	153.2	492.6	13,210.8
After 5 years	10,722.2	-	168.7	593.9	11,484.8

På grund af den relativt store påvirkning dette kommer til at få for regnskabet, har Norwegian som mange andre, valgt at redegøre for hvad man kan forvente ved skiftet til IFRS 16, i årsregnskabet for 2018.

Norwegian forklarer i afsnittet "Summary of significant accounting policies" at mere end 95% af balancepåvirkningen kommer fra indregningen af flyvemaskiner. Indregningen vil inkludere restaurerings omkostninger af flyene samt et estimat for omkostninger ved brug købs og annullerings optioner.

Norwegian skriver endvidere at de på gruppe niveau har valgt at gøre brug af tidligere beskrevet muligheder for ikke at indregne short term assets samt low value assets.

Norwegian har valgt at gøre brug af den modificeret retrospektive indregnings metode, hvorved alle right of use aktiver opgøres til deres værdi ved første indregningsdato – her 1. januar 2019. Dette er den oftest brugte metode, da den inkluderer mindst administrativt arbejde, og ingen ændringer i sammenligningstal for tidligere år.

De forventer at leasing omkostninger vil falde med op til 5,4bNok og EBT (Earnings before tax) til at falde med op til 725mNOK. De giver ikke nogen yderligere forklaring på dette, men det kan forventes at det er på grund af den store renteomkostning, som vil være på sit højeste i det første år af implementering af IFRS 16.

KLM

Det hollandske flyselskab KLM er et af de flyselskaber der valgte at implementere IFRS 16 allerede pr. 1. januar 2018, som altså vises for første gang i deres årsregnskab for 2018.

I regnskabet lægger KLM ikke skjul på påvirkningerne implementeringen har haft, og nævner det mange gange i deres generelle gennemgang af regnskaber under alle relevant regnskabsposter.

KLM har valgt at implementere IFRS 16 med tilbagevirkende kraft, hvorfor de har genberegnet sammenligningstal for 2017, og vist dem i 2018 regnskabet, som de ville have set ud, hvis IFRS 16 var implementeret 1. januar 2017.

KLM gør det tidligt i regnskabet klart hvilken betydning IFRS 16 har for deres leasingkontrakter gennem nedenstående tabel sammen med forklaringerne:

* Excluding 1 B747-400 PAX not in operation as per December 31, 2018

** With the implementation of IFRS 16, these aircraft are regarded as in substance purchases and therefore included as Owned aircraft in the financial statements

*** With the implementation of IFRS 16, these aircrafts are recorded as Right of use assets in the financial statements

Plane	Type	Average in years	Owned*	Finance leases**	Operational leases***	Total
Boeing 787-9	Wide body	2.0	3	1	9	13
Boeing 747-400 PAX	Wide body	25.4	5	-	-	5
Boeing 747-400 Combi	Wide body	21.7	6	-	-	6
Boeing 777-300ER	Wide body	5.9	2	8	4	14
Boeing 777-200ER	Wide body	13.9	8	-	7	15
Airbus A330-300	Wide body	6.1	-	-	5	5
Airbus A330-200	Wide body	11.3	6	-	2	8
Total wide body		10.6	30	9	27	66
Boeing 747-400ER Freighter	747-400ER	15.4	3	-	-	3
Boeing 747-400ER Freighter	747-400BC	28.5	1	-	-	1
Total Widebody freighter		18.7	4	-	-	4
Boeing 737-900	Narrow body	16.8	1	1	3	5
Boeing 737-800	Narrow body	10.9	18	6	36	60
Boeing 737-700	Narrow body	10.4	4	6	15	25
Total narrow body		11.1	23	13	54	90
Embraer 190	Regional	7.1	3	14	15	32
Embraer 175	Regional	1.5	3	14	-	17
Total regional		5.2	6	28	15	49
Training aircrafts			5	-	-	5
Total consolidated fleet		9.7	68	50	96	214

Tabel gengivet fra KLM årsregnskab 2018²⁰

KLM forklarer at deres finansielt leasede fly vil vises under ejede fly igennem regnskabet. Deres operationelt leasede fly vil i regnskabet vises som right of use aktiver.

KLM har i deres 2018 regnskab inkluderet en right of use note, som viser aktiveringen af alle deres operationelle leasingforpligtelser, samt et tabel der viser operationelle leasingkontrakter der ikke er aktiveret, på baggrund af tidligere beskrevne optioner for ikke at indregne.

På grund af KLM's valg om at implementere IFRS 16 med tilbagevirkende kraft, har de opstillet noten for både 2017 og 2018.

Noten viser at KLM pr. 1. januar 2017 har indregnet right of use aktiver for i alt 2.176mEUR, her af 1.562mEUR vedrørende fly. Ud over dette, er der aktiveret forlængelses optioner i løbet af 2017, som har øget aktiverne med yderligere 361mEUR. Afskrivningen for Right of use aktiver var i perioden 318mEUR, svarende til ca. 16,5% af den totale kostværdi af right of use fly.

²⁰ (KLM, 2018)

2. Right-of-use assets

	Aircraft	Maintenance	Land & Real Estate	Others	Total
Net value					
As at January 1, 2018	1,605	426	95	124	2,250
New contracts	-	-	39	20	59
Renewal or extension options	70	1	(2)	1	70
Disposals	(1)	-	-	-	(1)
Reclassifications	(2)	95	6	(4)	95
Amortisation	(322)	(86)	(21)	(22)	(451)
Other movements	-	(14)	-	-	(14)
As at December 31, 2018	1,350	422	117	119	2,008

	Aircraft	Maintenance	Land & Real Estate	Others	Total
Net value					
As at January 1, 2017 Restated	1,562	372	103	139	2,176
New contracts	-	84	2	3	89
Renewal or extension options	361	-	6	2	369
Disposals	-	-	-	-	-
Reclassifications	-	31	-	-	31
Amortisation	(318)	(78)	(16)	(20)	(432)
Other movements	-	17	-	-	17
As at December 31, 2017	1,605	426	95	124	2,250

Da KLM har valgt at bruge mulighed vedrørende indregning af short-term og low value aktiver, har de yderligere vist leasingforpligtelsen af disse ikke-indregnede aktiver, sammen med variable leasingaktiver der ikke er indregnet. Altså har KLM 31. december 2017 haft low value assets til en værdi af 2mEUR, leasinggæld der forfalder inden for 12 måneder for i alt 73mEUR samt ikke indregnede variable ydelser for 8mEUR.

	As at December 31,	2018	2017 Restated
Variable rents		12	8
Short-term rents		86	73
Low value rents		3	2
Carrying amount		101	83

Sammen med den nye note omkring right of use aktiver, er der ligeledes i årsregnskabet for 2018 indsat en note vedrørende leasing gæld.

KLM forklarer i regnskabet at hovedparten af leasingaftalerne er opgjort i amerikanske dollars, hvorfor der er indsat in kolonne til valutakursreguleringer. Som tidligere forklaret under variable ydelser, skal gælden altid omregnes til ultimo kursen, hvorfor KLM i løbet af 2017 så et fald i deres leasinggæld vedrørende fly på 220mEUR, på grund af en svækket dollarkurs, som var på sit laveste i de tidligere måneder i 2018, men altså ikke stod stærkt 31. december 2017. Dollarkursen er løbende blevet stærkere siden, hvorfor KLM ser en negativ valutakursregulering på deres gæld i regnskabsåret 2018.

14. Lease debt

	December 31, 2018		December 31, 2017 Restated	
	Current	Non-current	Current	Non-current
Lease Debt - Aircraft	338	1,160	311	1,370
Lease Debt - Real estate	22	130	20	116
Lease Debt - Others	9	110	22	108
Accrued interest	5	1	-	-
Total	374	1,401	353	1,592

Change in lease debt

	As at January 1, 2018	New contracts and renewals of contracts	Payment of lease debt	Currency translation adjustment	Other	As at December 31, 2018
Lease Debt - Aircraft	1,681	70	(320)	70	(6)	1,497
Lease Debt - Real estate	135	38	(24)	-	5	152
Lease Debt - Others	129	22	(52)	5	(6)	129
Accrued interest	-	-	-	-	6	6
Total	1,945	130	(376)	75	1	1,775

	As at January 1, 2017 Restated	New contracts and renewals of contracts	Payment of lease debt	Currency translation adjustment	Other	As at December 31, 2017 Restated
Lease Debt - Aircraft	1,866	361	(326)	(220)	-	1,681
Lease Debt - Real estate	143	8	(16)	-	-	135
Lease Debt - Others	159	6	(21)	(15)	-	129
Accrued interest	-	-	-	-	-	-
Total	2,168	375	(363)	(235)	-	1,945

KLM viser endvidere aldersfordelingen af deres leasinggæld på årlig basis op til en kategori der viser restgælden efter 5 år, samt et split af hvor stor en renteomkostning der vil komme af den indregnede leasingforpligtelse. I KLM's tilfælde svarer renteomkostningen over leasingperioden 16,85% af den totale restgæld 31. december 2018.

The lease debt maturity breaks down as follows:

	2018	2017 Restated
Less than 1 year	675	676
Between 1 and 2 years	626	670
Between 2 and 3 years	359	626
Between 3 and 4 years	291	358
Between 4 and 5 years	202	289
Over 5 years	321	521
Total	2,074	2,538
Including:		
- Principal	1,775	1,945
- Interest	299	593

Ser man leasinggælden ultimo regnskabsåret 2018 som én stor leasingkontrakt med en løbetid på 6 år, vil en renteomkostning på 16,85% af gælden svare til en diskonteringsrente på 4,64%. Laver man samme udregning for gælden ultimo 2017, dækker renteomkostningen 22,58% af den indregnede forpligtelse, hvilket betyder en diskonteringsrente på 7,84% ved en samlet 6-årig forpligtelse.

Beregning af KLM leasinggæld ultimo 2018, ved antagelse af én samlet leasingkontrakt:

	Kontraklige betalinger	2.074			
	Rente	4,64%			
År	Gæld	Renteomkostning	Ydelse	Afdrag	Gæld ultimo
1	1.775	82	346	263	1.512
2	1.512	70	346	276	1.236
3	1.236	57	346	288	948
4	948	44	346	302	646
5	646	30	346	316	330
6	330	15	346	330	0
	Total	299			

Disse udregnede diskonteringsrenter skal ikke ses som 100% retvisende, i det der selvfølgelig er uvisheder omkring udløbstiden på kontrakten, hvor bygninger kan formodes at have længere restløbetider end fly, men en lavere ydelse. Renten ligger endvidere højt over markedsrenten der i de seneste år har været historisk lav.

Ryanair

Nedenstående ser vi et eksempel på regnskabspraksis ved implementering af IFRS 16 hos Ryanair i deres årsregnskab for 2019. Ryanair har skævt regnskabsår der slutte 31. marts, og de har derfor ikke skulle implementere IFRS 16 før 1. april 2019.

"IFRS 16 introduces a single, on-balance sheet, lease accounting model for lessees. A lessee recognises a right-of-use asset representing its right to use the underlying asset and a lease liability representing its obligation to make lease payments.

The Group has applied IFRS 16 using the modified retrospective approach, under which the cumulative effect of initial application is recognized in retained earnings at April 1, 2019.

The Group has elected not to recognise right-of-use assets and lease liabilities for some leases of low-value assets and has applied the exemption not to recognise right-of-use assets and liabilities for leases with less than 12 months of lease term.

The standard is effective for fiscal periods beginning on or after January 1, 2019. Early adoption is permitted for entities that apply IFRS 15: Revenue from Contracts with Customers at or before the date of initial application of IFRS 16. Ryanair does not intend to early adopt IFRS 16.

The impact of the IFRS 16 transition will increase non-current assets on April 1, 2019 by €130m, increase liabilities by €140m and reduce equity (and distributable reserves) by €10m.²¹

Ryanair vælger først kort at forklare regnskabsbrugere hvad IFRS 16 er som regnskabstandard. Herefter hvilken implementeringsmetode der bruges, og forklarer at den modificerede implementeringsmetode anvendes, med valgene om ikke at indregne low-value assets og short term leases. Ryanair informerer om at man ikke har valgt at implementere IFRS 16 før tid, og at man den 1. april 2019 vil se en øget forpligtelse på 130mEUR, øget aktiver på 140mEUR og reducere egenkapitalen med 10mEUR som følge af implementeringen.

The amounts listed under "Operating Lease Obligations" reflect the Company's obligations under its aircraft operating lease arrangements at March 31, 2019.

Contractual Obligations	Total	Obligations Due by Period			
		Less than 1 year	1-2 years	2-5 years	After 5 years
		(in millions of euro)			
Long-term Debt (a)	3,447.3	290.9	259.2	2,897.2	—
Finance Lease Obligations	197.1	18.5	178.6	—	—
Purchase Obligations (b)	12,336.1	4,294.8	3,289.6	4,751.7	—
Operating Lease Obligations	290.1	103.5	60.7	116.0	9.9
Future Interest Payments (c)	159.9	47.0	44.8	67.9	0.2
Total Contractual Obligations	€ 16,430.5	€ 4,754.7	€ 3,832.9	€ 7,832.8	€ 10.1

Ryanair viser endvidere ovenstående tabel over virksomhedens operationelle leasingforpligtelser pr. 31. marts 2019. Tabellen viser at hovedparten af forpligtelsen vedrørende fly kommer fra købsoptioner, der redegør for 75% af den totale operationelle leasingforpligtelse.

Branchepåvirkning

IASB (International Accounting Standards Board) har analyseret regnskabspåvirkning af implementering af IFRS 16 på forskellige brancher, inklusiv flytrafikbranchen – se nedenstående.

²¹ (Ryanair, 2019)

Industry sector	Number of companies	Total assets (In millions USD)	Future payments for off balance sheet leases (Undiscounted) (In millions USD)	Future payments for off balance sheet leases / total leases	Present value of future payments for off balance sheet leases (estimate) (In millions USD)	Present value of future payments for off balance sheet leases / total leases
Airlines	50	526,763	151,549	28.8%	119,384	22.7%
Retailers	204	2,019,958	571,812	28.3%	431,473	21.4%
Travel and leisure	69	403,524	115,3	28.6%	83,491	20.7%
Transport	51	585,964	90,598	15.5%	68,175	11.6%
Telecommunications	56	2,847,063	219,178	7.7%	172,644	6.1%
Energy	99	5,192,938	400,198	7.7%	287,858	5.5%
Media	48	1,020,317	71,743	7.0%	55,764	5.5%
Distributors	26	581,503	31,41	5.4%	25,092	4.3%
Information technology	58	1,911,316	69,87	3.7%	56,806	3.0%
Healthcare	55	1,894,933	72,149	3.8%	54,365	2.9%
Others	306	13,959,223	401,703	2.9%	306,735	2.2%
Total	1,022	30,943,502	2,195,510	7.1%	1,661,787	5.4%

Tabel: IASB effect analysis IFRS 16 January 2016²²

Analysen tager udgangspunkt i 10 store brancher samt en "øvrige" kategori.

Analysen viser at flybranchen er branchen med den højeste værdi af fremtidige leasingydelser i forhold til aktiver i balancen, både målt ved nutidsværdien af de fremtidige betalinger og blot ved direkte summering af fremtidige ydelser.

I *bilag 1* vises endnu en tabel fra analysen, der viser at flybranchen er branchen der vil se den største effekt på EBITDA ved IFRS 16. IASB estimerer et EBITDA stigning i branchen på 43%. Til sammenligning er nummer to på listen alle dagligvarer kæderne, der med deres aktivering af formodentlig bygninger, er estimeret til at se en EBITDA stigning på 29%.

Bilag 1 viser ligeledes at flyselskaberne vil se den største stigning i EBIT, der er analyseret til at stige 1,36%-point. Flybranchen er her en af to brancher der vil se en stigning på over 1%-point, og gennemsnittet på tværs af brancher er forventet at blive 0,39%-point.

Bilag 2 fortsætter på ovenstående tal om EBIT. Tabellen viser at man forventer at 72% af flyselskaber vil se en EBIT stigning på mellem 1 og 5 procent point. Flybranchen er her branchen

²² (IASB, 2017)

med den højeste mængder af virksomheder i denne eller højere kategori. Kun én anden branche ligger med størstedelen af virksomhederne i kategorien for 1 og 5 procent point, mens de andre brancher fordeler sig i spændene 0,2 – 0,5 procent point og 0,5 – 1 procentpoint forøgelse.

Bilag 3 viser branchernes forventede forpligtelse efter IFRS 16 er implementeret. Også her forventes flybranchen at blive påvirket hårdt, med over en fordobling af de langfristede gældsforpligtelser. Kun dagligvarekæderne rammes hårdere. I tabellen er den forventede langfristede gæld også sat i forhold til egenkapitalen, hvor flybranchen i analysen står svagest, men en langfristet gæld på 251% af egenkapitalen. Nummer to på listen har en langfristet gæld på 191% af egenkapitalen.

Væsentlige antagelser foretaget samt data brugt i analysen af IASB:

- Data brugt i analysen er baseret på senest offentliggjorde årsregnskaber ved analysens start. Dette betyder regnskaber for år 2015 i de fleste tilfælde.
- Alle beløb vises i USD da hovedparten af populationen aflægger regnskabet i denne valuta. For virksomheder inkluderet i populationen med anden valuta har man brugt ultimo valutakurs for årsregnskabet til omregning (f.eks. 31. december 2015)
- En rente på 5% er estimeret som den gennemsnitlige omkostning for gæld i populationen.
- En gennemsnitlig leasingperiode er estimeret ud fra tilgængelig data.
- Den årlige omkostning for operationel leasing er baseret på den korte leasinggæld oplyst i regnskaberne – altså leasinggælden der forfalder indenfor 12 måneder.

Brancheanalyse konklusion

IASB's analyse viser at flybranchen generelt vil se den største påvirkning af overgangen til IFRS 16. Da dataene brugt til analysen ikke er tilgængelige, er det ikke til præcis at konkludere på hvilken parametre af leasingaftalerne der gør at flybranchen oplever de største effekter, men som udgangspunkt må man gå ud fra at det er en kombination af relativt lange leasingperioder samt en stor aktivmasse leaset gennem operationelle leasingaftaler.

Flybranchen topper stort set hele analysen som branchen der vil se de største effekter, både på:

EBITDA – på grund af en nu ikke eksisterende leasingydelse og øgede afskrivninger

EBIT – på grund af den nye renteomkostning der opstår ved IFRS 16

Aktivmassen samt forpligtelse – på grund af den store brug af operationelle leasingkontrakter.

De andre brancher der påvirkes meget er især detailhandlere – formentlig på grund af leasing af bygninger samt en forventning om ikke at ændre placering længe.

Kritik af analysen

IASB viser i tabellen indsat her aktivmasser fordelt på brancher, og præsenterer det egentlig som sammenlignelige tal. I ovenstående tabel ser det ved første øjekast ud som om at "Retailers" har en fire gange så høj aktivmasse som flybranchen, men da antallet af virksomheder fra hver branche varierer, giver disse tal ingen mening at sammenligne.

En kolonne med "Average total assets per company" ville give et meget mere sammenligneligt tal, som bedre ville vise hvor aktivtunge virksomheder i hver branche i gennemsnit er.

Analyse diskonteringsrente påvirkning

Som tidligere beskrevet, kan fastsætningen af diskonteringsrenten brugt til indregning af aktiver have stor betydning for den indregnede forpligtelse, right of use aktivet samt sammensætning af rentekomkostning og afskrivning, samt fordelingen af den samlede omkostning mellem starten og slutningen af leasingaftalen.

Disse forhold er analyseret nedenstående med udgangspunkt i Lufthansas regnskab for 2019, hvor de for første gang indregner right of use aktiver gennem IFRS 16.

Antagelser i analysen:

Lufthansa oplyser ikke i regnskabet hvilken diskonteringskurs der bliver brugt til indregning af de nye right of use aktiver. På grund af Lufthansas stærke finansielle position samt den relativt lave lånerente på verdensplan, er det vurderet at renten kan svinge fra 0,5% til 2,5%.

T144 MATURITY ANALYSIS OF LEASE LIABILITIES	
In €m	31 Dec 2019
1st quarter	146
Up to 1 year [§]	392
1 - 5 years	1,350
Later	1,461

[§] Without payments in 1st quarter.

Tabel fra Lufthansa regnskab 2019²³

²³ (Lufthansa, 2019)

43% af Lufthansas aktiverede right of use aktiver her forfalder senere end 5 år efter regnskabsdato 31. december 2019. Der tages udgangspunkt i primo indregningen 1. januar 2019, hvor det antages at 50% af de aktiverede right of use aktiver har forfald senere end 5 år efter indregningsdato, med en gennemsnits restløbetid på 8 år.

Indregningen fungerer hos Lufthansa på aktiv niveau, her analyseren påvirkningen af diskonteringsrenten ved at se hele aktiveringen som én leasing kontrakt.

Til denne analyse tages udgangspunkt i en leasingaftale på 8 år med en værdi på 1,675 milliard euro. Alle tabeller vises i tusinde euro.

Indregning ved en rente på 0,5%:

År	Gæld primo	Rente	Ydelse	Afdrag	Gæld ultimo
1	1.637.932	8.190	209.375	201.185	1.436.747
2	1.436.747	7.184	209.375	202.191	1.234.555
3	1.234.555	6.173	209.375	203.202	1.031.353
4	1.031.353	5.157	209.375	204.218	827.135
5	827.135	4.136	209.375	205.239	621.896
6	621.896	3.109	209.375	206.266	415.630
7	415.630	2.078	209.375	207.297	208.333
8	208.333	1.042	209.375	208.333	0
	Total rente:	37.068			

Indregning af casen med en rente pr. år på 0,5% vil ingen større effekt have på resultatopgørelsen. EBIT vil over perioden øges med 37.068tEUR og gælden vil indregnes til 1.638mEUR 1. januar 2019.

År	Aktiv primo	Afskrivning	Aktiv ultimo
1	1.637.932	204.742	1.433.191
2	1.433.191	204.742	1.228.449
3	1.228.449	204.742	1.023.708
4	1.023.708	204.742	818.966
5	818.966	204.742	614.225
6	614.225	204.742	409.483
7	409.483	204.742	204.742
8	204.742	204.742	-

Aktiver indregnes ligeledes til 1.638mEUR med en årlig afskrivning på 204.742tEUR. Den årlige leasingomkostning ved en lineær betaling gemmen IAS 17 ville være på 209.375tEUR, hvorfor EBIT årligt øges med 4.633tEUR.

År	Rente	Afskrivning	Omkostning total
1	8.190	204.742	212.931
2	7.184	204.742	211.925
3	6.173	204.742	210.914
4	5.157	204.742	209.898
5	4.136	204.742	208.877
6	3.109	204.742	207.851
7	2.078	204.742	206.820
8	1.042	204.742	205.783
			1.675.000

Den totale omkostning vil de første 4 år af leasingperioden ligge over omkostningen ved IAS 17, hvorfor EBT vil være lavere de første 4 år efter implementering. De efterfølgende 4 år vil omkostningen således være under omkostningen ved IAS 17, og man vil her begynde at se positive effekter på EBT ved implementering af IFRS 16.

Indregning ved en rente på 2,5%:

År	Gæld primo	Rente	Ydelse	Afdrag	Gæld ultimo
1	1.501.247	37.531	209.375	171.844	1.329.404
2	1.329.404	33.235	209.375	176.140	1.153.264
3	1.153.264	28.832	209.375	180.543	972.720
4	972.720	24.318	209.375	185.057	787.663
5	787.663	19.692	209.375	189.683	597.980
6	597.980	14.949	209.375	194.426	403.554
7	403.554	10.089	209.375	199.286	204.268
8	204.268	5.107	209.375	204.268	0
	Total rente:	173.753			

Indregning af casen med en rente pr. år på 2,5% vil straks have en større effekt på resultatopgørelsen. Vi arbejder stadig med en sund virksomhed og derved relativt lave årlige renter, men effekten på EBIT over perioden vil nu være på 173.753tEUR. Gælden indregnes til 1.501mEUR, som er 137mEUR lavere end ved en rente på 0,5% - som også er vores øgede totale renteomkostning.

År	Aktiv primo	Afskrivning	Aktiv ultimo
1	1.501.247	187.656	1.313.592
2	1.313.592	187.656	1.125.936
3	1.125.936	187.656	938.280
4	938.280	187.656	750.624
5	750.624	187.656	562.968
6	562.968	187.656	375.312
7	375.312	187.656	187.656
8	187.656	187.656	-
	Total afskrivning:	1.501.247	

Aktiver indregnes lige så til 1.501mEUR nu årlig afskrivning på 187.656tEUR. Den årlige leasingomkostning ved en lineær betaling gemmen IAS 17 ville som sagt have været på 209.375tEUR, hvorfor EBIT nu årligt øges med hele 21.719tEUR.

År	Rente	Afskrivning	Omkostning total
1	37.531	187.656	225.187
2	33.235	187.656	220.891
3	28.832	187.656	216.488
4	24.318	187.656	211.974
5	19.692	187.656	207.348
6	14.949	187.656	202.605
7	10.089	187.656	197.745
8	5.107	187.656	192.763
			1.675.000

Sammenligning af omkostningerne for de to:

Rente	IFRS 16 0,50%	IFRS 16 2,50%	IAS 17 0%	0,50%	2,50%
År	Omkostning total	Omkostning total	Omkostning total	% udvikling	% udvikling
1	212.931	225.187	209.375	1,7%	7,0%
2	211.925	220.891	209.375	1,2%	5,2%
3	210.914	216.488	209.375	0,7%	3,3%
4	209.898	211.974	209.375	0,2%	1,2%
5	208.877	207.348	209.375	-0,2%	-1,0%
6	207.851	202.605	209.375	-0,7%	-3,3%
7	206.820	197.745	209.375	-1,2%	-5,9%
8	205.783	192.763	209.375	-1,7%	-8,6%
Total	1.675.000	1.675.000	1.675.000	0,0%	0,0%

Analysen af dette eksempel viser, at bare ved en rente på 2,5%, vil de regnskabsmæssige omkostninger af IFRS 16 før skat i resultatopgørelsen være 7,0% højere i implementeringsåret end ved IAS 17. Ved samme udregning, men ved brug af en rente på 5,5%, vil de regnskabsmæssige leasing omkostninger år 1 være 12,3% højere end ved IAS 17.

Rente konklusion

Renten kan have en relativt stor påvirkning på rengskabet, i det at renten alt andet lige vil give en mere front loaded regnskabsmæssig omkostning, end en lineær afbetalingsmodel.

Er en virksomhed allerede i finansielle problemer, eller har optaget store lån for at kunne følge med en voksende drift, kan implementeringen af IFRS 16 især have store konsekvenser.

Har virksomheden i forvejen ansvarlige lån eller vækstlån, hvor renten kan ligge meget højt, vil implementeringen af denne nye regnskabsstandard gøre at en tidligere lineær ydelse, pludselig vil lægge regnskabsmæssigt meget høj i år 1, et år hvor virksomheden kan have brug for at vise et godt resultat for at berettige sin eksistens over for aktionærer.

Analysen i praksis

Et eksempel på dette kan være Norwegian, der i en årrække har kæmpet med dalende aktieværdi og regnskabsmæssige resultater. Norwegian nævner også i deres rapport for første kvartal 2019, at deres EBT(Earnings before Tax) har set en negativ effekt ved implementering af IFRS 16 på 175mNOK bare i første kvartal af 2019²⁴.

I Norwegians 4. kvartals rapport²⁵, beretter Norwegian ligeledes om de positive effekter på EBIT implementeringen har haft. I 4. kvartal af 2019 ender Norwegian med en EBIT på 1.620mNOK, men beskriver en positiv effekt fra IFRS 16 på 342mNOK – altså ville EBIT før IFRS 16 have været 1.278mNOK. Den totale positive indvirkning på EBIT for 2019 ender på 981mNOK.

Men hvor der er en øget EBIT, følger der på grund af øgede renteomkostninger en ligeledes lavere EBT. Norwegian skriver at resultat før skat for hele 2019 er påvirket negativt af IFRS 16, med i alt 756mNOK. Dette næsten fordobler Norwegians negative EBT, som uden IFRS 16 havde været -931mNOK, med inkluderende IFRS 16 ender de på et tab før skat på 1.688mNOK.

Kigger man på sammenligningstallene for Norwegian, ser man også en dobbelt renteomkostning i fjerde kvartal af 2019, samt et næsten tredoblet renteomkostning for hele 2019.

²⁴ (Norwegian, 2019)

²⁵ (Norwegian, 2020)

CONSOLIDATED INCOME STATEMENT

(unaudited in NOK million)	Note	Q4 2019	Q4 2018	Full year 2019	Full Year 2018
Passenger revenue		7,179.4	7,693.4	35,216.3	32,560.1
Ancillary passenger revenue		1,375.4	1,523.4	6,651.5	6,266.6
Other revenue		389.6	440.9	1,654.1	1,438.9
Total operating revenue	3	8,944.4	9,657.8	43,521.9	40,265.5
Personnel expenses		1,695.0	1,766.1	6,817.5	6,664.6
Aviation fuel		2,721.8	3,420.5	12,607.1	12,562.2
Airport and ATC charges		941.4	1,027.1	4,140.3	4,373.0
Handling charges		1,118.3	1,496.5	5,260.2	5,200.5
Technical maintenance expenses		808.8	915.6	3,379.2	3,493.7
Other operating expenses		1,222.7	1,150.6	4,849.9	4,806.4
Other losses/(gains)		79.7	1,806.8	-845.8	994.1
Total operating expenses excl lease, depr. and amort.		8,587.7	11,583.0	36,208.5	38,094.5
Operating profit excl lease, depr. and amort. (EBITDAR)		356.7	-1,925.2	7,313.5	2,171.1
Aircraft lease, depreciation and amortization		1,634.7	1,667.9	6,457.5	6,021.7
Operating profit (EBIT)		-1,278.0	-3,593.2	856.0	-3,850.6
Interest income		42.7	37.9	204.5	117.5
Interest expense		778.5	354.3	3,074.8	1,159.5
Other financial income (expense)		75.3	-72.4	340.3	2,273.9
Net financial items		-660.5	-388.8	-2,530.0	1,232.0
Profit (loss) from associated companies		-85.6	37.1	-13.6	128.5
Profit (loss) before tax (EBT)		-2,024.2	-3,944.9	-1,687.6	-2,490.1
Income tax expense (income)		-151.3	-933.0	-78.5	-1,036.0
Net profit (loss)		-1,872.9	-3,011.9	-1,609.1	-1,454.1

Tallene der kommenteres på kommer alle fra Norwegians kvartalsrapporter, og skal ikke ses som endelige tal, men bruges som et pejlemærke på hvad niveau man kan forvente Norwegians årsregnskab at ende i.

IFRS 16 nøgletals effekt

Som kort berørt under behandlingen af renter ved IFRS 16, vil implementeringen af IFRS 16 have en effekt på flere regnskabsmæssige nøgletal. Nedenstående er givet en kort forklaring af hvad bestemte nøgletal viser²⁶, samt hvilken effekt IFRS 16 vil have på disse.

Overskudsgrad – Opgjort ved Resultat af primær drift / Omsætningen * 100

Overskudsgraden er et profitabilitets fokuseret nøgletal, der viser hvor stor en del af virksomhedens omsætning man har tilbage før finansielle poster og skat. Omsætningen ændres som udgangspunkt ikke ved implementering af IFRS 16. Implementering af IFRS 16 forcerer at man

²⁶ (Christensen & Nielsen, 2014)

også implementerer IFRS 15, som kan have en påvirkning. Jo højere procenten er, jo bedre er virksomheden til at skabe overskud af primær drift af deres omsætning.

Overskudsgraden vil ved implementering af IFRS 16 påvirkes positivt, i det at resultat af primær drift påvirkes positivt, da renteomkostninger vedrørende IFRS 16 flyttes ned til finansielle omkostninger.

Afkastningsgraden – Opgjort ved Resultat af primær drift / Gennemsnitlig aktivmasse * 100

Afkastningsgraden er også et profitabilitets fokuseret nøgletal, men i stedet for at fokusere på at lave omsætning til overskud, handler afkastningsgraden om hvor stort et resultat af primær drift man kan danne på baggrund af sin aktivmasse. Jo højere procenten er, jo bedre er virksomheden til at skabe resultat af primær drift ud af virksomhedens aktiver.

Det samme som gældte for overskudsgraden gælder ligeledes for afkastningsgraden vedrørende den positive effekt på resultat af primær drift. Dog vil afkastningsgraden hovedsageligt påvirkes af den store forhøjning af aktivmassen, som sker som følge af IFRS 16. Total vurderes det at afkastningsgraden vil påvirkes negativt, som dæmpes af den positive effekt på resultat af primær drift.

Egenkapitalen forrentning – Opgjort ved Årets resultat x 100 / Gennemsnitlig egenkapital

Egenkapitalens forrentning ligger vægt på virksomhedens evne til at skabe overskud på baggrund af den investerede kapital fra ejere/aktionærer. Jo højere procenten er, jo mere værdi skaber virksomheden på baggrund af investorenes indskudte kapital, primært i form af overført resultat der ikke trækkes ud gennem resultatdisponeringen.

Egenkapitalens forrentning påvirkes negativt i den første del af perioden gennem en negativ effekt på årets resultat på grund af den front loadede renteomkostningen der er ved IFRS 16.

Omvendt vil effekten i den sidste ende af perioden være positiv i forhold til ved IAS 17, da den samlede rente + afskrivnings omkostning vil være lavere end en lineær leasingydelse ved IAS 17.

Egenkapitalens gearing – Opgjort ved Egenkapitalen / Gældsforpligtelserne

Egenkapitalens gearing er et nøgletal der er med til at forklare virksomhedens kapitalstruktur, og viser hvor stor en procentdel af virksomhedens passiver der er egenkapital. Generelt kan egenkapitalens gearing bruges som en indikator på virksomhedens finansielle risiko.

Procenten viser hvor store en del af virksomheden der er finansieret ved egenkapital. Der er ingen tommelfingerreglen for hvor denne skal ligge, da det kommer an på virksomhedens evne til at omdanne ekstern rentebærende gæld til overskud.

Egenkapitalens gearing påvirkes negativt på grund af den store effekt implementeringen af IFRS 16 har på gældsforpligtelserne. Gældsforpligtelserne oplever en væsentlig stigning, hvorfor forholdet mellem egenkapitalen og gældsforpligtelserne vil påvirkes negativt.

Aktivernes omsætningshastighed – Opgjort ved Omsætningen / Gennemsnitlig aktivmasse

Aktivernes omsætningshastighed er et af flere nøgletal der bruges til at vise virksomhedens driftsmæssige effektivitet. Effektiviteten vises ved at se på hvor godt virksomheden udnytter sine aktiver til at danne omsætningen. Jo højere procenten er, jo mere effektiv er virksomheden til at skabe omsætning på baggrund af sin aktivmasse.

Aktivernes omsætningshastighed påvirkes negativt, på baggrund af den store nye aktiv masse der kommer ved at aktivere operationelle leasingaktiver. For flybranchen kan man dog sige at aktivernes omsætningshastighed har været fiktivt høj tidligere, da man har genereret store omsætninger uden at have en stor del af aktiverne indregnet i balancen.

Soliditetsgraden – Opgjort ved Egenkapitalen / Aktivmassen x 100

Soliditetsgraden viser hvor stor en del af virksomhedens aktivmasse der er finansieret af egenkapitalen. En lav soliditetsgrad vil vise at en stor del af virksomhedens aktiver er finansieret af fremmedkapital, hvorved virksomheden er i en større finansiell risiko, end hvis virksomhedens aktivet er betalt ud, og der ingen gæld er i dem.

Soliditetsgraden påvirkes negativt, i det at aktivmassen vokser på grund af aktivering af brugsrettigheder ved IFRS 16 – altså vil forholdet mellem egenkapital og aktivmasse falde, og en større del af aktivmassen vil være finansieret af gæld.

Likviditetsgraden – Opgjort ved Kortfristede aktiver / Kortfristede gældsforpligtelser x 100

Likviditetsgraden viser virksomhedens forhold mellem kortfristede aktiver (Ofte lagre, debitorer, andre tilgodehavender og likvider i banken), og virksomhedens gæld der forfalder indenfor 12 måneder. Generelt siger man at likviditetsgraden gerne skal være så høj som mulig, da dette vil danne basis for finansiell sikkerhed. Dog kan forholdet også blive for høj, hvor de kortfristede aktiver muligvis bedre kunne forrentes ved at omdanne til et langfristet aktiv, der kan effektivisere eller udvide driften.

Likviditetsgraden påvirkes negativt, da de kortfristede gældsforpligtelser øges ved indregningen af leasingforpligtelsen, men indregningen af leasingaktiver påvirker de langfristede aktiver, eller anlægsaktiver, i stedet for de kortfristede aktiver, også kaldet omsætningsaktiver.

Det er dog vigtigt at pointere at nøgletallet kun påvirkes af den kortfristede del af den indregnede leasinggæld, altså gælden der forfalder indenfor 12 måneder. Altså vil en længere leasingperiode have en lavere effekt på nøgletallet, mens korte leasingforpligtelser vil have et større effekt – hvis den totale leasingforpligtelse i begge scenarier er den samme.

EBITDA-Margin – Opgjort ved Resultat af primær drift før afskrivninger / Omsætning x 100

En virksomheds EBITDA-margin beskriver virksomhedens evne til at skabe overskud efter direkte omkostninger som vareforbrug, andre eksterne omkostninger og løn. Nøgletallet bruges blandt andet til at kigge på holdbarheden af virksomhedsmodeller, samt virksomhedens fremtidige indtjening.

Har en virksomhed et negativt resultat allerede ved EBITDA, skal der foretages drastiske effektiviseringer eller besparelser på f.eks. lønninger eller driftsomkostninger, hvis ikke der er mulighed for at øge omsætningen, uden at øge de andre omkostninger i relativt samme niveau. Man kan bruge EBITDA som et pejlemærke for fremtiden, da store renteomkostninger muligvis er væk, samt afskrivninger på aktiver kan være regnskabsmæssigt dyre, hvis ikke virksomheden benytter aktiverne effektivt.

Da EBITDA påvirkes positivt, pga. flytningen af leasing ydelserne fra andre eksterne omkostninger til hhv. afskrivninger og renteomkostninger, vil EBITDA-margin ligeledes påvirkes positivt. Da EBITDA forventes at være den højst påvirkede "regnskabspost", forventes det også at EBITDA-margin påvirkes væsentligt.

Equity Value

Equity Value er et teoretisk udregning af værdien af alle virksomhedens udstedte aktier, også kaldet market capitalization. Formlen for udregningen er:

$$\text{Enterprise Value} + \text{Cash} = \text{Debt} + \text{Equity Value}$$

Eller:

$$\text{Enterprise Value} + \text{Cash} - \text{Debt} = \text{Equity Value}^{27}.$$

For at forstå Equity Value, er man først nødt til at redegøre for de andre elementer af ligningen.

Enterprise Value er markedsværdien af en virksomheds aktiver, eksklusiv likvider og andre finansielle aktiver. Det er summen af WCR (Working capital requirement) og NFA (Net fixed assets).

$$\text{WCR} \quad \text{opgøres} \quad \text{til} \quad \text{Lagerværdi} + \text{Debitorer} + \text{Forudbetalte omkostninger} - \text{Kreditorer} - \text{Hensatte forpligtelser} = \text{WCR}.$$

Virksomhedens likvider inkluderes ikke i denne udregning, da likvider ikke kun bruges til at understøtte driften, men også til fremtidige ikke-drift relaterede omkostninger som udbetaling af udbytte eller anskaffelsen af nyt anlægsaktiv. Likvider kan også holdes for at forsigtighedens skyld, så virksomheden er i stand til at betale for uforudsete omkostninger.

NFA er virksomhedens anlægsaktiver, og lægges til virksomhedens WCR for at få Enterprise value.

Cash er virksomhedens likvider, mens at Debt opgøres til netto rentebærende gæld.

Equity Value vil som udgangspunkt ikke ændres, hvis leasingforpligtelsen og aktivet indregnes til samme værdi. De første år vil aktiverne i de fleste tilfælde afskrives mere end der vil afdrages på gælden, hvilket vil gøre at virksomhedens equity value falder. Der er her ikke taget højde for eventuelle ændringer i WCR som følge af IFRS 15.

²⁷ (Hawawini & Viallet, 2019)

Eksempel nøgletals påvirkning

I nedenstående eksempel er der gennemgået resultatopgørelse, balance og nøgletal for en fiktiv virksomhed, som ved implementering af IFRS 16 skal indregne operationelle leasingforpligtelser til en total værdi af 2.500.000dkk, som betales via ydelser på 500.000dkk årligt over 5 år.

Resultatopgørelsen påvirkes ved at leasingydelsen på 500.000 flyttes fra andre omkostninger over EBITDA, til at blive delt over Afskrivninger over EBIT, og renter under EBIT. Den totale udgift til leasingkontrakten er år 1 højere end ydelsen på 500.000dkk, på grund af renten der er størst år 1, som sammen med afskrivningen bliver mere end de 500.000dkk.

Resultatopgørelse	2019 IFRS 16	2019 IAS 17	2018	2017
Omsætning	2.000.000	2.000.000	1.960.000	1.920.800
Variable omkostninger	180.000	180.000	176.400	172.872
Andre omkostninger	100.000	600.000	588.000	576.240
EBITDA	1.720.000	1.220.000	1.195.600	1.171.688
Afskrivninger	745.182	300.000	294.000	288.120
Resultat af primær drift(EBIT)	974.818	920.000	901.600	883.568
Renter	189.036	100.000	98.000	96.040
Overskud før skat(EBT)	785.781	820.000	803.600	787.528
Skat-22%	172.872	180.400	176.792	173.256
Overskud efter skat	612.909	639.600	626.808	614.272

Balancen påvirkes ved indregning af "Right of use" aktivet og forpligtelse. Aktivet er ultimo 2019 lidt lavere end forpligtelsen, da afskrivningen af ROU aktiver i 2019 er højere end afdraget på forpligtelsen. ROU aktivet ultimo 2019 er således på 1.781tdk, og forpligtelsen på 1.815tdk fordelt hhv. ved 1.388tdk som langfristet gæld og 427tdk som kortfristet gæld.

Balance	2019 IFRS 16	2019 IAS 17	2018	2017
Anlægsaktiver	5.238.392	5.238.392	5.017.992	4.802.000
ROU aktiver	1.780.729	-	-	-
Omsætningsaktiver	3.000.000	3.000.000	2.940.000	2.881.200
Aktiver total	10.019.121	8.238.392	7.957.992	7.683.200
Egenkapital	- 2.200.117	- 2.226.808	-1.587.208	- 960.400
Langfristet gæld	- 5.011.584	- 5.011.584	-5.410.384	- 5.762.400
ROU gæld lang	- 1.387.546	-	-	-
Kortfristet gæld	- 992.472	- 1.000.000	-960.400	- 960.400
ROU gæld kort	- 427.402			
Passiver total	- 10.019.121	- 8.238.392	- 7.957.992	- 7.683.200

Nøgletallene følger ovenstående analyse af indvirkningerne implementeringen af IFRS 16 vil have. Især egekapitalens gearing, likviditetsgraden og soliditetsgraden påvirkes negativ, på grund af de forøgede gældsforpligtelser samt aktivmasse. EBITDA-Margin øges også markant, på grund af den positive påvirkningen af EBITDA.

Nøgletal	2019 IFRS 16	2019 IAS 17	2018
Overskudsgrad	48,7%	46,0%	46,0%
Afkastningsgrad	10,8%	11,4%	11,5%
Egenkapitalens forrentning	32,4%	33,5%	49,2%
Egenkapitalens gearing	28,1%	37,0%	24,9%
Aktivernes omsætningshastighed	22,3%	24,7%	25,1%
Likviditetsgraden	211,3%	300,0%	306,1%
Soliditetsgraden	22,0%	27,0%	19,9%
EBITDA-Margin	86,0%	61,0%	61,0%

Leasingforpligtelsen indregnes til 2.226tDKK, og vil år 1 betyde renteomkostninger for 89tdk, ved en rente på 4%, som påvirker resultat før skat, men ikke resultat af primær drift.

Indbereget leasingforpligtelse:

Total forpligtelse	2.500.000	
Leasingperiode	5	År
Rente	4,00%	

År	Gæld primo	Rente	Ydelse	Afdrag	Gæld ultimo
1	2.225.911	89.036	500.000	410.964	1.814.948
2	1.814.948	72.598	500.000	427.402	1.387.546
3	1.387.546	55.502	500.000	444.498	943.047
4	943.047	37.722	500.000	462.278	480.769
5	480.769	19.231	500.000	480.769	0

Aktivet indregnes ligeledes til 2.226tdk, og afskrives lineært over brugstiden. I dette tilfælde vil dette betyde en afskrivning på 445tdk, som påvirker virksomhedens resultat af primær drift.

År	ROU aktiver primo	Afskrivning	ROU aktiver ultimo
1	2.225.911	445.182	1.780.729
2	1.780.729	445.182	1.335.547
3	1.335.547	445.182	890.364
4	890.364	445.182	445.182
5	445.182	445.182	0

De samlede omkostninger for perioden vil være de samme som for IAS 17. EBIT vil i perioden stige med forskellen mellem den årlige afskrivning og leasingydelsen på 500tdkk, her 54.818dkk pr. år. Resultatet før skat vil i perioden påvirkes med forskellen mellem Leasingydelse – (rente + afskrivning). År 1 vil dette betyde et resultat før skat 34.219dkk lavere end ved IAS 17, og år 5 vil virksomheden se en positiv effekt af implementeringen på 35.587dkk.

År	Rente	Afskrivning	IFRS 16 total	IAS 17	EBT effekt	EBIT effekt
1	89.036	445.182	534.219	500.000	-34.219	54.818
2	72.598	445.182	517.780	500.000	-17.780	54.818
3	55.502	445.182	500.684	500.000	-684	54.818
4	37.722	445.182	482.904	500.000	17.096	54.818
5	19.231	445.182	464.413	500.000	35.587	54.818
Total	274.089	2.225.911	2.500.000	2.500.000	0	-274.089

Konklusion nøgletal

Analysen af nøgletals effekten viser at alle de gængse nøgletal påvirkes enten ved påvirkningen på resultat af primær drift, eller påvirkningen på balancesummen ved indregningen af leasingforpligtelsen og leasingaktivet.

Dog gør denne indflydelse på nøgletallene, at brancher og virksomheder med forskellige grader leasede/ejede aktiver bliver meget mere sammenlignelige, da det førhen ikke har været til pålideligt at opgøre værdien af virksomheders operationelle leasingaftaler. Virksomheder i samme branche har selvfølgelig haft forskellige mængder af deres reelle brugte aktiver leaset ved operationelle leasingaftaler, hvorfor det bliver nemmere at sammenligne nøgletal for lignende virksomheder, og her ikke mindst flybranchen, der vurderes at være en af brancherne der historisk har gjort stort brug af operationelle leasingaftaler.

Da disse emner har været den store kritik af tidligere regnskabspraksis omkring leasing, er dette selvfølgelig ekstremt positivt for interessenter, herunder investorer og aktionærer. I den anden lejer, er der selvfølgelig virksomhederne der ikke nødvendigvis synes at forpligtelsen behøver vises i regnskabet, og slet ikke værdien af forlængelsesoptioner, uanset hvor stor sandsynlighed der er for at virksomheden vil tage disse i brug.

KLM IAS 17 / IFRS 16 analyse

Da KLM valgte at implementere IFRS 16 tidligt, den 1. januar 2018 med fuld tilbagevirkende kraft, er der mulighed for at sammenligne effekten på deres regnskab ved at kigge på udviklingen fra årsrapporten 2017 til de omregnede sammenligningstal for 2017 i årsrapporten for 2018.

Nedenstående tal for balance og resultatopgørelse er alle fundet i KLM's årsrapporter for 2017²⁸ og 2018²⁹. Nøgletal og Equity value er regnet ud fra årsrapporterne. Kortfristede aktiver og passiver er vist ud splittet, da disse benyttes til udregninger. Langfristede aktiver, forpligtelser samt egenkapitalen vises blot på én linje hver. Alle tal vises i millioner euro.

Balancen viser som forventet en stor stigning i anlægsaktiver på 2.242mEUR samt en stigning i langfristet gældsforpligtelser på 2.034mEUR og en kortfristet leasinggæld på 353mEUR. Endvidere har implementeringen af IFRS 16 haft en negativ effekt på egenkapitalen på 106m EUR ultimo 2017.

Udover disse, kunne det se om til at implementeringen af IFRS 15 har haft nogle mindre effekter på kreditorer, deferred income og other provisions.

Balance	2017 (IFRS 16)	2017	Forskel
Non-current assets	8.304	6.062	2.242
Other current assets	228	229	-1
Other financial assets	170	170	-
Inventories	177	177	-
Trade and other receivables	1.228	1.228	-
Cash and cash equivalents	1.058	1.058	-
Total assets	11.165	8.924	2.241
Total equity	821	927	-106
Non-current liabilities	5.994	3.960	2.034
Trade and other payables	2.182	2.167	15
Finance lease obligations	355	355	-
Lease debt	353	0	353
Other current liabilities	112	112	-
Other financial liabilities	33	33	-
Deferred income	1.168	1.133	35
Provisions for employee benefits	100	100	-
Other provision	47	137	-90
Total Equity and Liabilities	11.165	8.924	2.241

²⁸ (KLM, 2017)

²⁹ (KLM, 2018)

Resultatopgørelsen viser en øget EBITDA, hovedsageligt på grund af leasingomkostninger der nu ikke længere ligger herover. Derudover er der også her en mindre effekt af IFRS 15 på virksomhedens omsætning. Afskrivninger for året stiger 399mEUR som følge af de øgede anlægsaktiver. Dette har givet en total positiv EBITDA effekt 568mEUR, svarende til en stigning på 38%, og en øget EBIT på 169mEUR.

Renteomkostninger på gæld stiger 137mEUR som følge af leasingforpligtelsen mens andre finansielle indtægter stiger 241mEUR som følge af opskrivninger til dagsværdi³⁰. Denne opskrivning som sker i de genberegnete tal for 2017 er også en IFRS 16 effekt der er kort berørt tidligere i afhandlingen. KLM forklarer i regnskabet at opskrivningen vedrører en valutakurs gevinst på IFRS 16 aktiver, der hovedsageligt er leaset gennem USD-kontrakter. Den totale resultat før skat effekt er på 273mEUR, mens IFRS 16 direkte har påvirket resultatet negativt med -93mEUR.

Resultatopgørelse	2017 (IFRS 16)	2017	Forskel
Revenue	10.430	10.340	90
Total expenses	-8.366	-8.401	35
Aircraft lease costs	0	-443	443
EBITDA	2.064	1.496	568
Amortisation, depreciation	-985	-586	-399
Other income/expenses	-1.849	-1.849	-
EBIT	-770	-939	169
Cost of financial debt	-228	-91	-137
Other financial income/expenses	319	78	241
EBT	-679	-952	273

Nøgletals effekten af implementeringen følger som udgangspunkt svarene fra den tidligere analyse.

Egenkapitalens forrentning stiger hos KSM, da årets resultat bliver bedre, hovedsageligt pga. opskrivningerne til dagsværdi. De andre beregnede nøgletal følger forventningen, pga. de ellers forventelige effekter af IFRS 16, hvor EBIT stiger, aktiver stiger, kort- og langfristet gæld stiger. Indtjeningssevnen målt ved EBITDA-Margin stiger markant på grund af flytningen af leasingydelse ned til afskrivninger og renteomkostninger.

³⁰ (KLM, 2018)

Især afkastningsgraden og aktivernes omsætningshastighed falder som følge af den øgede aktivmasse, mens EBIT kun stiger marginalt, og omsætningen næsten ikke.

Soliditetsgraden og likviditetsgraden falder begge på baggrund af de øgede hhv. korte og totale gældsforpligtelser.

Nøgletal	2017 (IFRS 16)	2017	Forskel
Overskudsgrad	-7,4%	-9,1%	1,7%
Afkastningsgrad	-6,9%	-10,5%	3,6%
Egenkapitalens forrentning	-82,7%	-102,7%	20,0%
Egenkapitalens gearing	7,9%	11,6%	-3,7%
Aktivernes omsætningshastighed	93,4%	115,9%	-22,5%
Soliditetsgraden	7,4%	10,4%	-3,0%
Likviditetsgraden	65,8%	70,9%	-5,1%
EBITDA-Margin	19,8%	14,5%	5,3%

Både Equity value / EBITDA ratioen og Equity value / EBIT ration falder som følge af effekterne af IFRS 16. Net fixed asset og den rentebærende gæld stiger begge på grund af implementeringen. Da den rentebærende gæld stiger mere end anlægsaktiverne, sker der et fald i virksomhedens equity value.

Equity value	2017 (IFRS 16)	2017	Forskel
Working capital	- 777	- 762	- 15
Net fixed assets	8.304	6.062	2.242
Enterprise value	7.527	5.300	2.227
Cash	1.058	1.058	-
Interest bearing debt	6.735	4.348	2.387
Equity value	1.850	2.010	- 160
EV / EBITDA ratio	0,90	1,34	- 0,45
EV / EBIT ratio	-2,40	-2,14	- 0,26

Konklusion KLM

Implementeringen af IFRS 16 hos KLM har betydet en øget balancesum på 25%, drevet af en stigning i aktiverede leasingaktiver på 37%. Gælden stiger 60%, hvor i sær den langfristede del er påvirket. Nøgletallene falder generelt, selvom at KLM har set et bedre resultat før skat, på grund af valutakursregulering på de indregnede leasingkontrakter. EBITDA stiger med hele 38%, som gør at EBITDA-margin stiger 5,3procent-point.

Konklusion

IFRS 16 blev dannet på grund af manglende transparens i virksomheders regnskaber under IAS 17, hvor der skelnes mellem operationelle og finansielle leasingaftaler, hvoraf kun finansielle leasingforpligtelser og aktiver skulle vises på virksomhedens balance. Operationelle leasingforpligtelser fungerede som en relativt løs noteoplysning, hvor kun tre tal skulle oplyses: Forpligtelsen der forfalder inden for 12 måneder, forpligtelsen mellem 1-5 år samt forpligtelsen der forfalder efter 5 år.

Denne praksis under IAS 17 led stor kritik, da det blev vanskeligt at sammenligne virksomheder, og at virksomheder havde en form for "Skygge-aktiver" ikke vist noget sted og uden nogen måde at opgøre hvor meget af virksomhedens drift afhænger af disse aktiver.

IFRS 16 forsøger at løse dette ved nu at behandle alle leasingaftaler ens. Man har udvidet definitionen til nu at dække "Right of use", eller brugsrettigheder, i stedet for "bare" aktivet. Dette inkluderer en del kontraktlige optioner der skal tages stilling til ved indregningen, f.eks. forlængelses eller forkortelses muligheder af aftalen. Alle leasingaftalerne skal nu præsenteres i balancen som hhv. en forpligtelse og et aktiv.

Da denne nye regnskabspraksis skal implementeres alle virksomheder der aflægger regnskab efter IFRS, vil dette nu betyde at man som regnskabsbruger har lettere ved at sammenligne regnskaber og nøgletal, uanset mixet af finansielle og operationelle leasingaftaler – eller eget ejet aktiver. På baggrund af dette må det konkluderes at IFRS 16 effektivt løser kritikken rettet mod IAS 17, da regnskaberne nu vil blive sammenlignelige på nøgletal.

Skiftet fra IAS 17 til IFRS 16 kommer generelt til at skubbe omkostninger længere ned i resultatopgørelsen. Leasingydelser flyttes nu under EBITDA ned til afskrivningerne, samt en del af omkostningen flyttes ned som en renteomkostning under EBIT. IFRS 16 introducerer en renteomkostning da man ser leasingaftalen som en finansieringsmetode med en indbygget renteomkostning. Renten fastsættes oftest efter hvad den enkelte virksomhed ville skulle betale i rente for et lignende lån hos et pengeinstitut. En anden metode for opgørelsen af renten eksisterer, men kræver viden omkring leasinggivers omkostninger, som de færreste har adgang til.

Sammen med renteomkostningen kommer den nævnte afskrivning, som nu kommer som følge af aktivering af aktivet på balancen. Afskrivningen skal følge reglerne under IAS 16,

som virksomheden formentlig allerede følger for deres aktiver. Disse afskrivninger kommer til at repræsentere det største flyt af omkostninger i resultatopgørelsen, da de før var over EBITDA som leasingydelse under andre eksterne omkostning.

Nøgletallene vil generelt set et fald for virksomhederne der flittigt har gjort brug af operationelle leasingaftaler. Flere nøgletal tager udgangspunkt i resultat af primær drift (EBIT) samt forholdet mellem indtjening og aktivmasse og forholdet mellem egenkapital og gæld. Da aktivsummen nu stiger, vil indtjeningen nu virke mindre i procent af aktivmassen. Det samme gælder for gælden der vil stige, og den eksterne gæld vil procentvist være højere i forhold til egenkapital.

Flyselskaberne vil generelt se en stor stigning i balancesummen, da de som branche har benyttet sig meget af både finansielle og operationelle leasingaftaler. På grund af det store forbrug af leasingaftaler, vil flyselskabernes EBITDA stige markant, som man så det i analysen af KLM hvor EBITDA steg 38% i regnskabsåret 2017.

EBIT forventes ligeledes at stige en smule på grund af rente omkostningerne der nu flytter herunder. EBT, eller resultat før skat, forventes de første år at falde da renteomkostningen hovedsageligt lægger i den første periode af leasingforpligtelsen. Dette vil på lang sigt ikke have nogen større effekt hos flyselskaberne, men for virksomheder der i forvejen kæmper med at levere positive resultater, er denne effekt bestemt ikke kærkommen. Specielt år et af implementeringen ville denne effekt være synlig, hvis ikke der ændres i sammenligningstal.

Den store leasinggæld der skal præsenteres i balancen er ingen "Ny" gæld, men gælden er nu flyttet fra en note omkring kontraktlige forpligtelser til at indgå i primæropgørelsen, som alt andet lige fokuseres mere på end noterne.

Generelt for regnskabsstandarden, vil det blive lettere at sammenligne både virksomheder inde i samme branche, virksomheder med virksomheder fra andre brancher, men også brancher med andre brancher. Specielt aktivtunge virksomheder med forskellige grader af leasing af benyttede aktiver, har været svære at sammenligne.

Flyselskaberne der vælger at implementere uden tilbagevirkende kraft vil især i regnskabet vise at nøgletallene falder. Disse relativt lavere nøgletal rammer dog hele branchen, hvorfor interessenter må til at forholde sig til de nye nøgletal som en norm, og ikke et tegn på at virksomhederne er dårligere stillet end de har været tidligere.

Perspektivering

IFRS 16 er efterhånden gennemgået i sømmene. Der er gennemgået regnskabseffekter, regnskabsmæssige skøn ved indregning, samt påvirkningen på nøgletal set på et par flyselskaber og hvordan de har behandlet IFRS 16. Men er IFRS 16 også noget der har en virkning i virkeligheden, eller er det bare flere tal revisorer skal igennem en gang om året?

IFRS 16 er i denne tid ikke bare en bunke tal. Det er efterhånden ingen nyhed at Covid-19 har taget fat i verden, som på det allerkraftigste har ramt flybranchen. I dag, den 28. april 2020, har SAS varslet at fyre ca. halvdelen af sine skandinaviske ansatte, da de ikke tror flytrafikken er tilbage til normalen før 2022³¹. Man frygter at befolkningen vil være bange for at rejse ud af Danmark, på trods af at pandemien måske kommer under kontrol.

Men hvad har dette med IFRS 16 at gøre? Jo – Med implementeringen af IFRS 16 har SAS og de andre store flyselskaber nu aktiverne på balancen med en bogført værdi. Men kan denne bogførte værdi forsvares, når flyene ikke flyver? Som nævnt i afhandlingen skal aktiver efter første indregning behandles som aktiver under IAS 16, og der skal nu kigges efter indikationer for nedskrivningsbehov.

Eksemplerne på indikationer for nedskrivningsbehov listet op under afsnittet omkring "Effekter på EBIDTA", må siges at være relevante da aktiverne (flyene) nu er inaktive, og opnår et ringere økonomisk fordel end forventet. Markedsværdien på fly er højst sandsynligt faldet, da efterspørgslen på flyveture er faldet drastisk. Der har været negative udviklinger i markedet, verdensøkonomien og endda lovgivning omkring at flyve. For Norwegian ramte aktiekursen den 14. April 2020 4,6NOK pr. aktie. Rundet op, er der i alt 164mio aktier i Norwegian, hvilket giver virksomheden en markedsværdi på 754,4mioNOK. Til sammenligning havde de i deres Q4 regnskab aktiver for i alt 83.342,9mio NOK – altså endnu en indikation på at der skal kigges på en mulig nedskrivning af aktiverne.

Effekterne kommer vi først nok til at se i 2020 regnskabet, hvis Covid-19 som forventet stadig hæmmer flybranchen. Flyselskaber med skæve regnskabsår kommer helt sikkert snart til at se en effekt af dette, enten direkte i regnskabet, eller blot ved et stort administrationsarbejde i at redegøre for værdien af deres aktiver.

³¹ (Danmarks Radio, 2020)

Litteraturliste

- BDO. (12. Juni 2018). *Regnskabsmæssig nedskrivning af anlægsaktiver*. Hentet fra BDO Danmark: <https://www.bdo.dk/da-dk/faglig-info/depechen/depechen-artikler-2018/regnskabsmaessig-nedskrivning-af-anlaegsaktiver>
- Christensen, J., & Nielsen, M. (2014). *Virksomhedens årsregnskab 6. udgave*. Syddansk universitetsforlag.
- Danmarks Radio. (17. April 2017). *Da askeskyen lukkede luftrummet*. Hentet fra Danmarks Radio: <https://www.dr.dk/nyheder/udland/tilbageblik-da-askeskyen-lukkede-luftrummet>
- Danmarks Radio. (28. April 2020). *SAS vil fyre 1.700 ansatte i Danmark*. Hentet fra Danmarks Radio: <https://www.dr.dk/nyheder/penge/sas-vil-fyre-1700-ansatte-i-danmark>
- Deloitte. (Februar 2007). *Iasplus: About the International Accounting Standards*. Hentet fra Iasplus: <https://www.iasplus.com/en/resources/ifrsf/history/resource25>
- Deloitte. (2. Maj 2020). *IAS 17 - Leases*. Hentet fra Iasplus: <https://www.iasplus.com/en/standards/ias/ias17>
- Deloitte. (2. Maj 2020). *IAS 36 - Impairment of Assets*. Hentet fra IASplus: <https://www.iasplus.com/en/standards/ias/ias36>
- Ernst & Young. (December 2018). *Applying IFRS - A closer look at IFRS 16 Leases*. Hentet fra EY International: [https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-apply-leases-update-december_2018/\\$File/ey-apply-leases-update-december%202018.pdf](https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-apply-leases-update-december_2018/$File/ey-apply-leases-update-december%202018.pdf)
- European Union. (2. Maj 2020). *EU rules on financial information disclosed by companies*. Hentet fra European Commission: https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/company-reporting-and-auditing/company-reporting/financial-reporting_en#non-ifrs-financial-statements
- Hawawini, G., & Viallet, C. (2019). *Finance For Executives - Managing for value creation*.
- IASB. (Januar 2017). *Effects of IFRS 16*. Hentet fra IASB: <https://www.ifrs.org/-/media/project/leases/ifrs/published-documents/ifrs16-effects-analysis.pdf>
- KLM. (2017). *Annual report 2017*. KLM.
- KLM. (2018). *Annual report 2018*. KLM.
- Lufthansa. (2019). *Annual report 2019*. Lufthansa.
- Norwegian. (April 2019). *1. Quarter interim report*. Hentet fra Norwegian financials: https://www.norwegian.com/globalassets/documents/quarterly-results/interim-report_2019_q1.pdf
- Norwegian. (Februar 2020). *4. Quarter interim report*. Hentet fra Norwegian financials: <https://www.norwegian.com/globalassets/documents/quarterly-results/interim-report-q4-2019.pdf>
- PwC. (September 2016). *IFRS 16 - The new leases standard*. Hentet fra PwC Global: <https://www.pwc.com/gx/en/services/audit-assurance/assets/ifrs-16-new-leases.pdf>

PwC. (April 2018). *Leasing efter IFRS 16*. Hentet fra PwC Danmark:

<https://www.pwc.dk/da/nyt/publikationer/leasing-efter-ifs-16.html>

PwC. (September 2019). *Indregning af omsætning efter IFRS 15*. Hentet fra PwC Danmark:

<https://www.pwc.dk/da/publikationer/2017/ifs-15.pdf>

PwC. (2. Maj 2020). *Hvad er forskellen på operationel og finansiel leasing?* Hentet fra PwC Danmark:

<https://www.pwc.dk/da/services/sme/vaerd-at-videre/drift-vaekst/finansiel-eller-operationel-leasing.html>

Ryanair. (2019). *Annual report 2019*. Ryanair.

Bilag

Bilag 1

Industry sector	EBITDA (in millions of US\$)		Profit before interest and tax / total revenue		Increase in profit margin % before interest and tax (percentage points)
	Reported (IAS 17)	If all leases on balance sheet (IFRS 16)	Reported (IAS 17)	If all leases on balance sheet (IFRS 16)	
Airlines	51,624	73,849	6.33%	7.69%	1.36 (=136 basis points)
Retailers	270,403	347,716	6.01%	6.66%	0.65
Travel and leisure	50,299	63,279	11.80%	13.15%	1.35
Transport	71,177	87,580	10.00%	10.70%	0.70
Telecommunications	399,328	434,452	13.18%	13.80%	0.62
Energy	688,370	745,273	8.11%	8.42%	0.31
Media	118,156	128,959	17.70%	18.29%	0.59
Distributors	29,350	35,047	3.70%	3.94%	0.24
Information technology	298,655	312,392	18.28%	18.50%	0.22
Healthcare	254,616	265,181	15.41%	15.63%	0.22
Others	1,162,512	1,228,643	10.63%	10.83%	0.20
Total	3,394,490	3,722,371	10.19%	10.58%	0.39

Bilag 2

Industry sector	Increase in profit margin % before interest and tax (percentage points) by number of companies					
	<0.2 (=20 basis points)	0.2–0.5	0.5–1	1–5	5–10	>10
Airlines	—	8%	14%	72%	4%	2%
Retailers	4%	10%	25%	58%	3%	—
Travel and leisure	4%	6%	13%	62%	9%	6%
Transport	6%	18%	35%	33%	6%	2%
Telecommunications	14%	34%	21%	29%	2%	—
Energy	35%	25%	16%	21%	—	3%
Media	9%	25%	27%	29%	8%	2%
Distributors	19%	69%	—	12%	—	—
Information technology	24%	43%	14%	16%	3%	—
Healthcare	42%	15%	9%	23%	9%	2%
Others	44%	26%	16%	13%	1%	—
Total	23%	22%	19%	32%	3%	1%

Bilag 3

Industry sector	Long-term financial liabilities (in millions of US\$)			Long-term financial liabilities to equity ratio		
	Reported on balance sheet (IAS 17)	If all leases on balance sheet (IFRS 16)	Common market practice (annual lease expense * 8)	Reported on balance sheet (IAS 17)	If all leases on balance sheet (IFRS 16)	Common market practice (annual lease expense * 8)
Airlines	114,818	234,202	292,617	123%	251%	314%
Retailers	378,698	810,171	997,201	48%	103%	126%
Travel and leisure	135,423	218,914	239,261	118%	191%	209%
Transport	124,107	192,382	255,331	54%	84%	111%
Telecommunications	808,574	981,218	1,089,562	79%	96%	106%
Energy	1,017,236	1,305,094	1,472,458	42%	54%	60%
Media	340,330	396,094	426,749	102%	119%	128%
Distributors	174,509	199,601	220,083	91%	104%	115%
Information technology	280,487	337,293	390,382	31%	37%	43%
Healthcare	437,284	491,649	521,808	58%	65%	69%
Others	2,629,476	2,936,211	3,158,519	64%	71%	76%
Total	6,440,942	8,102,729	9,063,971	59%	74%	82%