



# Ændring af IAS 17 - Fremtidens leasingstandard

SØREN GJERSTRUP PEDERSEN  
MICHAEL KOFOD LIND

VEJLEDER: PEER BRUSGAARD

ANTAL ANSLAG: 171.251  
ANTAL NORMALSIDER: 75,3

COPENHAGEN BUSINESS SCHOOL - HD(R) HOVEDOPGAVE 2015

## Resume

Leasing er steget blandt selskaber som finansieringsform for investeringer. Parallelt med dette øgede brug, er der kommet større fokus på den internationale regnskabsstandard, som vedrører leasing, IAS 17. Denne standard er udskældt blandt regnskabsbrugere, der mener, at standarden er gammeldags, da mange leasingkontrakter ikke indregnes i selskabets balance. Grundet standardens udformning i en tid, hvor leasing som finansieringskilde ikke var så udbredt, har dette ikke tidligere været et nævneværdigt problem. På denne baggrund skal regnskabsbrugere selv forsøge at estimere oplysninger til brug for reformulering af årsregnskabet for at få et mere retvisende billede af selskabets finansielle position. Dette påvirker også nøgletallene, som bliver mindre sammenlignelige på tværs af selskaber.

På baggrund af kritikken af IAS 17 er den internationale udsteder af regnskabsstandarder, IASB, og den amerikanske udsteder af regnskabsstandarder, FASB, gået sammen om at lave en ny leasingstandard med det formål, at den regnskabsmæssige behandling bliver mere objektiv og sammenlignelig på tværs af selskaber. Deres seneste ændringsforslag til standarden, ED/2013/6, flytter definitionen af leasingkontrakter fra at leasingtager *har alle risici og økonomiske fordele* til at *have brugsretten og et defineret aktiv*. Ønsket med denne definition er, at langt flere leasingkontrakter skal indregnes i selskabernes balance. Den foreslåede ændring vil således påvirke blandt andet transportbranchen, hvor leasingkontrakter er udbredt. Ændringen vil medføre ændringer i hoved- og nøgletal, som dog ikke relaterer sig til selskabets drift, da der er tale om en regnskabsteknisk ændring. Dette rammer dermed selskaber, som aktivt har forsøgt at forbedre nøgletallene ved at reducere balancen, som følge af anvendelsen af operationelle leasingkontrakter efter IAS 17, som blot skal oplyses i note til årsregnskabet og ikke indgå i selskabets balance.

Ved inddragelse af kommentarer fra og interviews af interessenter om ændringsforslaget samt analysering af DFDS' koncernregnskab for 2014, kan det konkluderes, at ændringsforslaget vil være en forbedring i forhold til den nuværende IAS 17, da formålet om en større grad af indregning af leasingkontrakter i balancen for at øge informationsværdien for regnskabsbrugere samt øge sammenligneligheden, vil følge den internationale begrebsramme for regnskaber og derved medføre et mere retvisende billede af årsregnskabet.

På baggrund af ED vil noteoplysninger om leasingkontrakter øge informationsværdien og forståeligheden for regnskabsbruger. Balancen og relevante nøgletal bliver på tværs af selskaber mere repræsentative og sammenlignelige, hvilket vil medføre mere præcise analyser fra aktieanalytikere. ED er dog ikke elsket af interessenterne og den foreslåede todelte model for indregning har fået betydelig kritik, da denne gør regnskabsområdet komplekst. Dermed er der fortsat forbedringsmuligheder inden den endelige standard implementeres.

## Indholdsfortegnelse

1	Kapitel 1 – Problemstilling .....	4
1.1	Indledning .....	4
1.2	Problemformulering.....	5
1.3	Afgrænsning .....	6
1.4	Opgavens struktur.....	7
1.5	Metodevalg .....	7
1.5.1	Teori og empiri .....	7
1.5.2	Caseselskab.....	8
1.5.3	Comment Letters .....	8
1.5.4	Interviews .....	8
1.6	Dataindsamling .....	9
1.6.1	Kvalitative og kvantitative data .....	9
1.6.2	Primære og sekundære data .....	9
1.7	Kildekritik .....	10
2	Redegørelse .....	10
2.1	Hvad er leasing.....	10
2.1.1	Teoretisk eksempel.....	11
2.2	IASB's begrebsramme .....	13
2.2.1	Den finansielle rapportering.....	13
2.2.2	Rapporteringsenheden .....	13
2.2.3	Kvalitative egenskaber.....	13
2.2.4	Årsregnskabets bestanddele .....	15
2.3	Regnskabsstandarden IAS 17 .....	15
2.3.1	Redegørelse for IAS 17 <i>Leases</i> .....	15
2.3.2	Anvendelsesområde .....	16
2.3.3	Leasingperiode .....	16
2.3.4	IFRIC 4 .....	17
2.4	Leasingtyper i IAS 17 .....	18
2.4.1	Finansiell leasing.....	18
2.4.2	Operationel leasing.....	22
2.4.3	Sammenholdelse .....	23
2.5	Grundlag for ændring.....	25

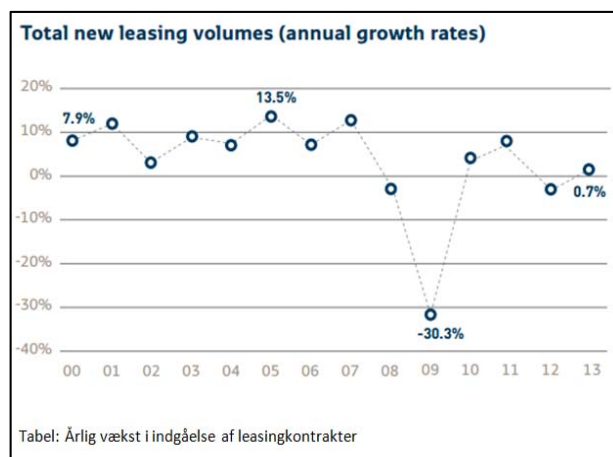
2.6	Exposure Draft ED/2013/6 .....	27
2.6.1	Anvendelsesområde .....	27
2.6.2	Regnskabsmæssig behandling af leasing.....	27
2.6.3	Kortvarige leasingkontrakter .....	33
2.6.4	Eksempel på indregning og måling af Type A og Type B .....	33
2.7	Delkonklusion.....	37
3	Analyse og vurdering .....	39
3.1	ED's ændringseffekt på IAS 17 .....	39
3.1.1	Anvendelsesområde .....	39
3.1.2	Leasingperiode .....	40
3.1.3	Definitioner.....	41
3.1.4	Indregning.....	42
3.1.5	Efterfølgende måling .....	45
3.1.6	Præsentation .....	46
3.1.7	Kortvarige leasingkontrakter .....	48
3.2	Interessenternes holdninger.....	49
3.2.1	Comment Letters .....	49
3.2.2	Interviews .....	54
3.3	Opsummering.....	59
3.4	Praktisk eksempel for DFDS .....	59
3.4.1	Indledning.....	59
3.4.2	Konsekvensændring på DFDS' koncernregnskab for 2014.....	60
3.4.3	Nøgletalsanalyse.....	65
4	Diskussion af ED i forhold til IAS 17 .....	66
5	Konklusion.....	68
6	Perspektivering .....	70
7	Litteraturliste .....	72
8	Bilag .....	75

# 1 Kapitel 1 – Problemstilling

## 1.1 Indledning

Anvendelsen af leasing, som finansieringsform for anskaffelsen af aktiver, er steget gennemsnitligt 3,5 % siden 2000, hvilket dog minimeres af et ekstremt fald i begyndelsen af finanskrisen i 2008-2009, hvilket er

illustreret i tabellen til højre<sup>1</sup>. Anvendelse af leasingkontrakter er igen steget siden 2009, hvilket blandt andet skyldes, at leasing medfører en likviditetsmæssig fleksibilitet for selskaberne, da udbetalingerne til leasinggiver fordeles over en aftalt periode. Den stigende anvendelse skyldes blandt andet långiveres tilbageholdenhed<sup>2</sup> af lån efter flere realiserede og potentielle konkurser blandt selskaber i begyndelsen af finanskrisen. Den stigende anvendelse har



samtidigt medført et øget fokus på aktualiteten af den nuværende IAS 17<sup>3</sup>, hvilket skyldes, at brugen af operationelle leasingkontrakter medfører mindre sammenlignelighed af årsregnskabet på tværs af selskaber. Dette skyldes, at operationelle leasingkontrakter ikke indregnes i balancen, som det er gældende for finansielle leasingkontrakter, men oplyses blot som en note i årsregnskabet. Grundet denne forskel i den regnskabsmæssige behandling af leasingkontrakter, er IAS 17 netop blevet kritiseret af blandt andet regnskabsbrugere, selskaber og øvrige organisationer (herefter interessenter) for ikke at skabe tilstrækkelig sammenlignelighed mellem selskabers årsregnskaber.

På baggrund af denne kritik, er IASB og FASB gået sammen om, at udarbejde en ny regnskabsstandard for leasing. Den nye standard skal blandt andet ændre indregningskriterier og præsentationen af leasing i selskabers balance, med formålet om at øge kvaliteten og sammenligneligheden af årsregnskaber. Ændringen har særlig interesse for regnskabsbrugere som eksempelvis investorer, analytikere, långivere, med flere. På nuværende tidspunkt skal de regnskabsmæssigt reformulere årsregnskaber, som indeholder væsentlige operationelle leasingforpligtelser, på baggrund af noten om operationel leasing. Regnskabsbrugere skal derfor foretage estimater, for bedre at være i stand til at sammenligne balance og nøgletal på tværs af en udvalgt branche. Reformuleringen medfører ikke et præcist sammenligningsgrundlag grundet estimater på baggrund af begrænsede oplysninger i noten.

<sup>1</sup> Link: <http://www.leaseurope.org/uploads/documents/FF%20Leaseurope%202013.pdf>

<sup>2</sup> Link: <http://www.nationalbanken.dk/da/publikationer/Sider/2013/06/Kredit-og-konjunkturer.aspx>

<sup>3</sup> Betyder International Accounting Standard. Nummer 17 omhandler den regnskabsmæssige behandling af 'Leases'

Det nuværende udkast til ændring af IAS 17, Exposure Draft 2013/6 (herefter ED), gør som udgangspunkt op med den nuværende mulighed for at undlade indregning af leasing i balancen. Der er tale om regnskabs-tekniske ændringer, som vil have væsentlig påvirkning på resultatopgørelsen, balancen samt nøgletal, for selskaber med væsentlige operationelle leasingkontrakter. Det er blandt andet selskaberne inden for transportbranchen, som vil blive påvirket af denne ændring, da operationelle leasingkontrakter er udbredt i denne branche. Her kan eksempelvis nævnes SAS A/B (herefter SAS) som leaser en væsentlig andel af deres flåde, svarende til 82 % af balancen, Dampskibsselskabet Norden A/S (herefter D/S Norden) som leaser størstedelen af deres skibe, svarende til 84 % af balancen, eller DFDS A/S (herefter DFDS) som leaser skibe, terminaler og andet driftsmateriel, svarende til 25 % af balancen<sup>4</sup>.

## 1.2 Problemformulering

Kritikken af IAS 17 skyldes muligheden for ikke at indregne operationel leasing i balancen. De to forskellige metoder medfører, at et årsregnskab med henholdsvis finansiel og operationel leasing ikke direkte kan sammenlignes. Den begrænsede sammenlignelighed har medført diskussioner om, hvorvidt årsregnskaber med operationel leasing er tilstrækkeligt retvisende<sup>5</sup>, hvilket er et fundamentalt element i de internationale regnskabsstandarder. Dette medfører at informationsværdien således ikke er tilstrækkelig for regnskabsbrugerens til brug for analyser og sammenlignelighed af årsregnskaber.

Opgavens formål er at besvare følgende problemformulering med tilhørende undersøgelsesspørgsmål:

### **Hvilken effekt vil Exposure Draft 2013/6 have for den regnskabsmæssige behandling af leasing for leasingtager i forhold til den nuværende IAS 17?**

Undersøgelsesspørgsmål:

- Hvordan er den regnskabsmæssige behandling af leasing efter IAS 17?
- Hvad er grundlaget for ændringen af den nuværende IAS 17?
- Hvilken teoretisk effekt vil ED have på et årsregnskab og nøgletal?
- Hvilke ændringer er foreslået i ED i forhold til nuværende IAS 17?
- Hvilken effekt vil ED have på DFDS' årsregnskab og nøgletal for 2014?
- Vil implementeringen af ED medføre et mere tilstrækkeligt retvisende billede af årsregnskabet?
- Vil implementeringen af ED øge informationsværdien for regnskabsbrugerne?

---

<sup>4</sup> Procentsatser er beregnet på baggrund af de senest offentliggjorte årsregnskaber

<sup>5</sup> IFRS begrebet '*fair presentation*' i IAS 1, punkt 15

### 1.3 Afgrænsning

Som et led i fastlæggelsen af rammerne for opgaven er der foretaget en række afgrænsninger. Afgrænsningerne fremgår nedenfor og er foretaget for at sikre kvalitativ dybde i behandlingen af opgavens problemformulering.

Versionen af ED, som bearbejdes i opgaven, er ED/2013/6, som er andet udkast til IAS 17. Første udkast af ED blev udsendt af IASB og FASB i 2010. Dette udkast er ikke bearbejdet i opgaven og er kun minimalt inddraget til brug for sammenligning, hvor dette har været nødvendigt i relation til gennemgang af Comment Letters og udførte interviews i afsnit 3.2.

ED omhandler ændringerne for både leasingtager og leasinggiver. Opgaven afgrænser sig til kun at behandle den regnskabsmæssige behandling for leasingtager. Endvidere afgrænses der for privatleasing, således at opgaven kun omhandler leasing i erhvervslivet.

Der indgår et særskilt afsnit i ED vedrørende '*sale and leaseback*' af leasingaktiver, som vi har valgt at afgrænse os fra, da '*sale and leaseback*' udgør en mindre del af ED. Endvidere er forhold omkring pengestrømsopgørelsen ikke bearbejdet i opgaven, da dette ligeledes udgør en mindre del af ED.

Som det fremgår af Appendix D i ED, vil ændringen i IAS 17 have påvirkning på andre regnskabsstandarder i større eller mindre grad. Der vil kun blive inddraget andre IAS og IFRS'er end IAS 17 i det omfang, hvor det vurderes værende hensigtsmæssigt og tilføjer værdi for opgaven.

IFRIC 4 er et fortolkningsbidrag til regnskabsstandarden IAS 17. Der vil kun blive inddraget andre fortolkningsbidrag, i det omfang det vurderes værende hensigtsmæssigt og tilføjer værdi for opgaven.

Som angivet i ED, er det leasingtagers opgave at vurdere nedskrivningsbehovet på leasingaktivet. I forbindelse med regnskabsmæssig reformulering af udvalgte dele af DFDS' koncernregnskab for 2014, antager vi, at der ikke er nedskrivningsbehov på selskabets leasingaktiver. Vi afgrænser os derfor fra denne del af ED samt fra IAS 36, som omhandler den regnskabsmæssige behandling af nedskrivningsbehov på aktiver.

Alle skatte- og momsmæssige problemstillinger i forbindelse med leasing inddrages ikke i opgaven.

Til brug for det praktiske eksempel af DFDS i kapitel 3 er faktuelle værdier fra koncernregnskabet for 2014 anvendt, mens der på denne baggrund er foretaget vurderinger, antagelser og estimer af forhold, som har vist sig nødvendige for at kunne udføre de valgte analyser, da sådanne informationer og værdier ikke er offentliggjorte.

## 1.4 Opgavens struktur

Som led i besvarelsen af spørgsmålene i afsnit 1.2, har vi valgt at strukturere opgaven, som illustreret til højre.

Kapitel 1 fungerer som en indledning til opgaven, hvor problemstilling, problemformulering, afgrænsning, metodevalg, dataindsamling og kildekritik vil blive gennemgået.

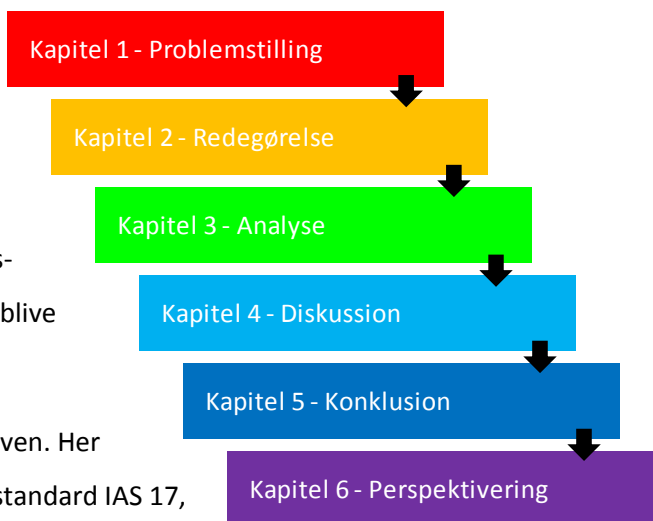
I kapitel 2 redegør vi for den teoretiske del af opgaven. Her behandles blandt andet den nuværende regnskabsstandard IAS 17, den generelle forståelse af finansiel og operationel leasing samt gennemgang af ED.

I kapitel 3 vil der blive analyseret på effekten af de afledte konsekvenser af ED ved brug af teorien fra kapitel 2. Endvidere vil der blive gennemgået Comment Letters og interviews fra relevante interessenter.

Empirien opnået i kapitel 3 og teorien fra kapitel 2 danner baggrund for diskussionen i kapitel 4, hvor effekten af implementeringen af ED diskuteres.

På baggrund af de foregående kapitler, opsamles og sammenholdes teorien og empirien i en samlet konklusion i kapitel 5, som dermed besvarer opgavens overordnede problemformulering.

Opgaven afsluttes med en perspektivering i kapitel 6, som omfatter den seneste udvikling i forhold til problemstillingen samt forventningerne til fremtiden.



## 1.5 Metodevalg

### 1.5.1 Teori og empiri

Beskrivelsen af opgavens struktur i afsnit 1.4 indikerer, at de enkelte kapitler i opgaven har forskellige formål. Kapitlerne behandles derfor særskilt fra hinanden, da der for redegørelsen er tale om et teorikapitel, mens analysekapitlet hovedsagligt vil være empiri.

Indgangsvinklen til at belyse teoridelens formål er beskrivende. Grundlaget er en objektiv tilgang af reglerne for ED og IAS 17. Beskrivelserne i opgaven er baseret på sekundære data udarbejdet af andre i form af udstedte dokumenter, som for eksempel regnskabsstandarder, exposure drafts med videre.

For at belyse empiridelens formål, har vi valgt at bruge en induktiv tilgang. Analysen vil være baseret på kvantitative metoder, som for eksempel konsekvensanalyse af DFDS koncernregnskab for 2014, samt kvali-



tative metoder, som for eksempel interviews med interessenter. Kombinationen af de to dataindsamlingsmetoder<sup>6</sup>, giver et godt fundament til besvarelsen af opgavens problemformulering.

### 1.5.2 Caseselskab

DFDS er et børsnoteret selskab i Danmark og er derfor registreret på fondsbørsen i København i indekset Mid Cap. Vi har valgt DFDS som vores praktiske eksempel i opgaven, da børsnoterede selskaber skal aflægge regnskab efter gældende internationale regnskabsstandarder<sup>7</sup>, hvilket IAS 17 er en del af. Ydermere er selskabet valgt, da det af koncernregnskabet for 2014 fremgår, at selskabet har operationelle leasingkontrakter, hvilket behandles efter IAS 17. Opgaven behandler dog udelukkende 2014, da de historiske regnskabsår ikke vurderes at tilføre væsentlig værdi til brug for besvarelsen af problemstillingen.

### 1.5.3 Comment Letters

IASB og FASB betjener en bred offentlig interesse, hvorfor de bruger en åben beslutningsproces, som tillader væsentlig interaktion mellem de to organisationer og deres interessenter. En væsentlig del af interaktionen i forbindelse med ændringsforslaget til leasingstandarden IAS 17 foregår i form af Comment Letters fra interessenter, som har ønsket at angive deres tanker, bekymringer og anbefalinger til ændringsforslaget. På den baggrund har vi valgt at benytte Comment Letters fra Deloitte Touche Tohmatsu Limited (herefter Deloitte) og European Financial Reporting Advisory Group (herefter EFRAG)<sup>8</sup>, som vurderes at have tilstrækkelig indsigt i området. Comment Letters fra Deloitte og EFRAG er udvalgt, da de i modsætning til Comment Letters fra andre selskaber vurderes at have en høj faglig indsigt til området og en mindre subjektiv vurdering af ED i forhold til vurderinger fra selskaber, som har stor interesse i at påvirke ED.

### 1.5.4 Interviews

Opgavens interviews er primært baseret på repræsentanter, som på den ene eller anden måde, har interesse i problemstillingen ved implementeringen af ED.

Som supplerung af vores teoretiske viden om IAS 17 og ED, er IFRS Partner Michael Sten Larsen fra KPMG P/S (herefter KPMG) inddraget<sup>9</sup>.

For at inddrage regnskabsaflæggeren i opgaven, er Jesper Mikkelsen Heibuth og Troels Dan Jakobsen fra DFDS inddraget. DFDS og de to ansatte er valgt, da implementeringen vil have en vis betydning for selskabet såvel som de to ansatte<sup>10</sup>.

---

<sup>6</sup> Kvalitative og kvantitative data gennemgås i afsnit 1.6

<sup>7</sup> I opgaven anvendes definitionerne *IFRS* og *internationale regnskabsstandarder* synonymt

<sup>8</sup> EFRAG beskrives yderligere i afsnit 3.2.1.1

<sup>9</sup> For gennemgang af interview henvises til afsnit 3.2.2.1 og interviewreferat i bilag 7

<sup>10</sup> For gennemgang af interview henvises til afsnit 3.2.2.2 og interviewreferat i bilag 8

Slutteligt er senioranalytiker Jacob Pedersen fra Sydbank inddraget, for at få et kort indblik i, hvad analytikere fokuserer efter i årsregnskaberne, samt om implementeringen af ED vil ændre deres opfattelse af måden at værdiansætte selskaber på<sup>11</sup>.

Alle interviews er foretaget som delvist struktureret interviews, da vi inden interviewene som udgangspunkt har haft en god forståelse af teorien og hvordan den fungerer i praksis.

## 1.6 Dataindsamling

Overordnet er der to kriterier som benyttes til indsamling af data til brug for opgaven. De to kriterier er<sup>12</sup>:

- Kvalitative og kvantitative data
- Primære og sekundære data

### 1.6.1 Kvalitative og kvantitative data

Kvalitative data er kendetegnet ved tal, mens kvantitative data er kendetegnet ved, at de ikke indeholder tal. De kvantitative data kan for eksempel være tekst, film, foto med videre. Som udgangspunkt er undersøgelser baseret på kvantitative data som oftest mere objektive og troværdige end undersøgelser baseret på kvalitative data, men afhænger som oftest af formålet<sup>13</sup>.

For at belyse opgavens problemstilling, har vi vurderet det mest hensigtsmæssigt, at opgaven skal bestå af en kombination af kvalitative og kvantitative data.

De kvantitative data er anvendt for at opnå en forståelse af konsekvenserne ved implementeringen af ED, hvor de kvalitative data primært er anvendt for at opnå en forståelse og kendskab til problemstillingen i form af regnskabsstandarder, exposure drafts med videre.

### 1.6.2 Primære og sekundære data

Primære data kendetegnes ved, at det er data, som personligt er indsamlet i forbindelse med opgaven, hvorimod sekundære data kendetegnes ved data, som er indsamlet af andre personer, forskere, organisationer med videre<sup>14</sup>.

Opgavens sekundære data udgøres af bøger, lovgivninger, vejledninger, rapporter med videre, mens de primære data udelukkende består af interviews, som nævnt i afsnit 1.5.4.

---

<sup>11</sup> For gennemgang af interview henvises til afsnit 3.2.2.3 og interviewreferat i bilag 9

<sup>12</sup> Den skinbarlige virkelighed, side 150-151

<sup>13</sup> Den skinbarlige virkelighed, side 50

<sup>14</sup> Den skinbarlige virkelighed, side 151

## 1.7 Kildekritik

Opgavens teorikapitel er baseret på internationale regnskabsstandarder, den internationale begrebsramme samt ED udstedt af IASB og FASB. Teorien vurderes derfor, at være baseret på dokumentation for standardudstedende organer, hvilket anses som værende pålidelige objektive kilder, idet der er tale om uafhængige organisationer, som arbejder i den private sektors interesse.

Faglitteratur som er benyttet i opgaven vil som udgangspunkt være objektivt, da det vurderes at forfatteren blot videreformidler allerede kendt stof, som blandt andet bruges i undervisningen på landets universiteter.

De udvalgte Comment Letters vurderes at være subjektive, da det hovedsagligt vil være interessentens holdning der angives. Det vurderes dog, at subjektiviteten kan opgøres i flere grader, da de udvalgte Comment Letters til vores gennemgang, trods alt er tættere på en objektiv vurdering end et Comment Letter fra eksempelvis Mærsk eller en anden virksomhed med større interesse i påvirkningen af ED.

I forbindelse med opgavens interviews er der risiko for, at de interviewede kan påvirke opgaven i en bestemt retning. De subjektive udsagn kan være påvirket af *"hvad der er korrekt at svare"*, i forhold til den reelle personlige holdning. Det må dog antages, at svarene i opgaven repræsenterer *"virkeligheden"*, da interviewene ikke har vist tegn herpå.

## 2 Redegørelse

### 2.1 Hvad er leasing

Begrebet leasing svarer grundlæggende til begrebet leje. De to begreber er tilnærmelsesvis de samme, hvilket stemmer overens med, at den regnskabsmæssige behandling for disse er ens. Dette tydeliggøres yderligere ved, at leasing er en finansieringsmetode som kombineres af leje af et aktiv og lånefinansiering ved optagelse af en tilhørende gældsforpligtelse. Leasing defineres i henhold til IAS 17 som:

*"A lease is an agreement whereby the lessor conveys to the lessee in return for a payment or series of payments the right to use an asset for an agreed period of time."<sup>15</sup>*

Leasinggiver har i henhold til definitionen ejendomsretten, mens brugsretten overdrages til leasingtager, som aflægger en eller flere betalinger som modydelse for at lease aktivet fra leasinggiver.

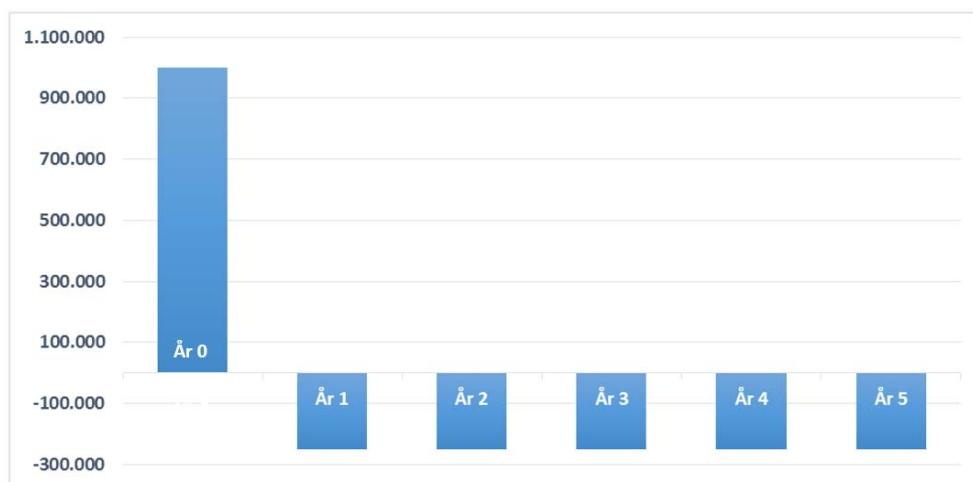
---

<sup>15</sup> IAS 17, punkt 4, afsnit 2

### 2.1.1 Teoretisk eksempel

For at opnå forståelsen for den teoretiske behandling af investeringer indleder vi med et udarbejdet teoretisk eksempel for at illustrere hvorledes det økonomiske perspektiv som oftest er i forbindelse med vurderingen af en leasingkontrakt.

Aktivets dagsværdi	kr. 1.000.000
Aktivets økonomiske levetid	4 år
Årlig leasingydelse for aktivet	kr. 250.000
Leasingperiode	5 år



Eksempel: Egen tilvirkning

I ovenstående simplificerede eksempel betaler et selskab årligt 250.000 kr. for at have brugsretten over et aktiv med en dagsværdi på leasingkontraktens indgåelse, svarende til kostprisen på 1.000.000 kr. Den totale leasingydelse overstiger kostprisen med 250.000 kr. Dette stemmer overens med den realøkonomiske tese om, at "en krone i dag er mere værd end en krone i morgen", hvilket skyldes inflation, samt et ønske om profit fra leasinggivers side for at indgå leasingkontrakten.

Det afgørende for, om en leasingkontrakt er rentabel for selskabet, afhænger af dens alternative lånemuligheder samt forrentningen heraf. Nedenfor har vi beregnet den effektive rente for eksemplet ovenfor. Da eksemplet blot er simplificeret, er der ikke fastsat en egentlig kalkulationsrente til brug for tilbagediskontering af leasingydelse.

NPV = Nutidsværdi  
 x = Leasingydelse  
 r = Rentesats  
 n = Antal perioder

$$NPV = \sum^n \frac{x}{(1+r)^n} \rightarrow 1.000.000 = \sum^{n=5} \frac{250.000}{(1+r)^n} \rightarrow r = 0,0793 = 7,93\%$$

Hvis en kalkulationsrente var fastsat, vil den respektive leasingkontrakt være rentabel, hvis den effektive rente er lig med eller højere end den fastsatte kalkulationsrente.

På baggrund af ovenstående eksempel kan leasing virke relativt enkelt, men det er imidlertid ikke nødvendigvis så lige til. Dette skyldes definitionen om, at en kontrakt, hvor brugsretten til et aktiv overdrages til leasingtager, er en leasingkontrakt. På denne baggrund kan en servicekontrakt indeholde formalia, som gør dette til en leasingkontrakt, da vurderingen skal baseres på kontraktens indhold og ikke blot kontraktens titel, som for eksempel "Leasingkontrakt" eller "Servicekontrakt". Hvis brugsretten af et aktiv overdrages til modtageren af kontrakten, er der efter kontraktens indhold tale om en leasingkontrakt. En servicekontrakt kan derfor indeholde et aktiv, som opfylder definitionen for en leasingkontrakt, og er derfor omfattet af reglerne heraf.

En servicekontrakt vil aldrig blive indregnet i selskabets balance, da den vil klassificeres som operationel leasing grundet definitionen om, at "*finansiel leasing vedrører overdragelse af alle forbundne risici og afkast forbundet med ejendomsretten af aktivet*". Da servicekontrakten blot overdrager retten til en kontraktuelt aftalt ydelse og ikke ejendomsretten af et relateret aktiv, skal det præsenteres som operationel leasing i noteform.<sup>16</sup> Forskellen mellem indregning og præsentation af leasingkontrakter i selskabets balance har medført øget kritik af IAS 17, da flere mener, at IAS 17 ikke medfører overholdelse af generalklausulen om "et retvisende billede" i årsregnskabet. Dette skyldes hovedsageligt, at mange aktiver, som defineres i operationelle leasingkontrakter reelt opfylder definitionen af et aktiv efter IAS 16, hvorfor leasingkontrakterne kan og bør indregnes i selskabets balance på baggrund af følgende indregningskriterier for at være et aktiv:

*"it is probable that future economic benefits associated with the item will flow to the entity, and the cost of the item can be measured reliably"*<sup>17</sup>

Den manglende opfyldelse af generalklausulen medfører et brud på en essentiel del af de internationale regnskabsstandarder. Dette medfører lavere og tilnærmelsesvis skjult informationsværdi i årsregnskabet for regnskabsbrugere, da leasingkontrakterne ikke indregnes i balancen. Dette medfører, at regnskabsbrugere selv skal reformulere balancen med estimerede værdier på baggrund af oplysningerne i noten for at få et mere ensartet og sammenligneligt grundlag mellem selskabernes årsregnskaber.

På baggrund af kritikken har IASB og FASB besluttet at gå sammen om at udarbejde en "*formulering af fælles målsætning, kvalitetskrav og målesystem herunder definitioner, indregningskriterier og måleattributter*

---

<sup>16</sup> Definition, indregning, måling og præsentation af finansiel og operationel leasing beskrivelse i afsnit 2.4

<sup>17</sup> IAS 16, punkt 7

som grundlag for udarbejdelse af konkrete regnskabsstandarder"<sup>18</sup>, hvilket er den aktuelle proces for ED vedrørende IAS 17.

## 2.2 IASB's begrebsramme

Begrebsrammen fastlægger i sin enkelthed de begreber, der ligger til grund for udarbejdelse og præsentation af et årsregnskab. Begrebsrammen er et praktisk værktøj, som har til formål at udvikle og revidere de internationale regnskabsstandarder. Siden 2010 har begrebsrammen været underlagt en omfattende opdatering, hvor IASB og FASB gik i gang med udarbejdelsen af en ensartet begrebsramme (Conceptual Framework for Financial Reporting), som skal erstatte begrebsrammen fra 1989 (Framework for the Preparation and Presentation of Financial Statement). I 2010 blev ændringerne til kapitel 1 og 3 vedtaget og udsendt af IASB, hvorefter projektet gik i stå. IASB forventer dog at udsende et exposure draft i 2. kvartal af 2015, hvor behandlingen af de sidste kapitler er i fokus<sup>19</sup>.

I bilag 2 fremgår oversigten over begrebsrammens afsnit. Disse er kort gennemgået i efterfølgende underpunkter til dette afsnit for at beskrive begrebsrammen og dens betydning for aflæggelsen af et årsregnskab efter de internationale regnskabsstandarder, hvori IAS 17 for leasing indgår.

### 2.2.1 Den finansielle rapportering

Formålet med den finansielle rapportering, niveau 1, er at give korrekte informationer om selskabets finansielle situation til dets regnskabsbrugere. Informationen skal blandt andet omhandle selskabets forvaltning af dennes økonomiske ressourcer, så det er muligt for regnskabsbrugere at vurdere selskabets fremtidige pengestrømme.

Regnskabsbrugere deles op i primære og sekundære interessegrupper, hvor det især er de primære interessegrupper, som tillægges stor vægt, da de har en større og mere direkte indflydelse på selskabet. Primære interessegrupper vil for eksempel være investorer, kunder, leverandører og medarbejdere.

### 2.2.2 Rapporteringsenheden

På nuværende tidspunkt er hele kapitlet vedrørende rapporteringsenheden, niveau 2, under udarbejdelse af IASB som beskrevet i afsnit 2.2.

### 2.2.3 Kvalitative egenskaber

Den finansielle rapporterings kvalitative egenskaber, niveau 3, definerer hvornår information er brugbar for de primære regnskabsbrugere. Begrebsrammen deler de kvalitative egenskaber op i to fundamentale ele-

---

<sup>18</sup> Finansiell rapportering, side 76

<sup>19</sup> <http://www.ifrs.org/Current-Projects/IASB-Projects/Pages/IASB-Work-Plan.aspx>

menter, *relevans* og *troværdighed* samt i fire understøttende kvalitative egenskaber. Alle elementer er beskrevet kort i efterfølgende afsnit.

### 2.2.3.1 Relevans

Finansiell information, som vurderes relevant for årsregnskabet, defineres som '*væsentlig information der kunne gøre en forskel i beslutningsprocessen for de primære regnskabsbrugere, som træffer deres beslutninger på baggrund af regnskabet*'.<sup>20</sup>

### 2.2.3.2 Troværdighed

Informationen som benyttes til den finansielle rapportering, skal være troværdig. Det vil sige, at informationen skal være fuldstændig og neutral samt ikke være fejlbehæftet.<sup>21</sup>

### 2.2.3.3 Understøttende kvalitative egenskaber

For at understøtte de to fundamentale elementer er der udarbejdet fire understøttende kvalitative egenskaber<sup>22</sup>. De understøttende kvalitative egenskaber er kort beskrevet i de følgende underpunkter.

**Sammenlignelighed:** For at informationerne i den finansielle rapportering er brugbare, skal det være muligt at sammenligne tilsvarende informationer fra andre selskaber. Endvidere skal det være muligt at sammenligne informationerne til selskabets tidligere regnskabsaflæggelser.<sup>23</sup>

**Verificerbarhed:** For at sikre troværdigheden af informationerne skal disse kunne verificeres af uafhængige personer. De uafhængige personer skal ud fra informationerne kunne opnå enighed om, at informationerne er troværdigt præsenteret.<sup>24</sup>

**Aktualitet:** For at informationen i den finansielle rapportering skaber værdi for regnskabsbrugeren, skal informationen være aktuel. Det vil sige, at jo ældre informationer som anvendes, desto mindre værdi medfører den som udgangspunkt. Ældre informationer kan dog anvendes til vurdering af udviklingstendenser.<sup>25</sup>

**Forståelighed:** Alle informationer i den finansielle rapportering skal præsenteres så klart og kortfattet som muligt, for at denne er forståelig. Der findes dog informationer, som i sagens natur er komplekse og dermed er svære at gøre forståelige. Informationerne kan ikke undlades, da disse er med til at give et fuldstændigt billede af den finansielle rapportering.<sup>26</sup>

---

<sup>20</sup> Definition i Conceptual Framework, afsnit QC11

<sup>21</sup> Conceptual Framework, afsnit QC12

<sup>22</sup> Conceptual Framework, afsnit QC19

<sup>23</sup> Conceptual Framework, afsnit QC20-25

<sup>24</sup> Conceptual Framework, afsnit QC26-28

<sup>25</sup> Conceptual Framework, afsnit QC29

<sup>26</sup> Conceptual Framework, afsnit QC30-32

## 2.2.4 Årsregnskabet's bestanddele

Årsregnskabet's bestanddele, niveau 4, har til formål at opdele den finansielle rapportering i en resultatopgørelse med indtægter og omkostninger, en balance bestående af aktiver og passiver samt definere kriterier for indregning og måling. Dette kapitel i Conceptual Framework er baseret på den gamle begrebsramme fra 1989, idet kapitlet ikke er opdateret endnu.

Den finansielle rapportering opdeles som beskrevet ovenfor som *indtægter*<sup>27</sup>, *omkostninger*<sup>28</sup> og *aktiver*<sup>29</sup>. Endvidere deles passiverne op i *forpligtelser*<sup>30</sup> og *egenkapital*<sup>31, 32</sup>. For definition af de enkelte elementer henvises til reference i fodnoten.

Definition af *indregning og måling* til brug for den finansielle rapportering indgår også i niveau 4. For at indregne begivenheder i resultatopgørelsen og balancen, kræver det, at følgende indregningskriterier er opfyldt<sup>33</sup>:

- a. Det er *sandsynligt*, at fremtidige økonomiske fordele vil tilflyde eller fragå selskabet, og
- b. Posten skal kunne måles validt til kostpris eller anden værdi.

Ved vurdering af, hvorvidt det er *sandsynligt*, at fremtidige økonomiske fordele vil tilflyde eller fragå selskabet, vurderer IASB indregningen som "*more probable than not*", det vil sige at *sandsynligheden* skal være højere end 50 % for indregning af aktiver. Enkelte standarder har dog strengere krav, som for eksempel ved indregning af indtægter.

Ved første indregning skal poster kunne måles validt. Som udgangspunkt vil langt de fleste standarder kræve, at *første indregning* skal være til *kostpris*. Af øvrige måleattributter kan nævnes, *dagsværdi*, *salgsværdi*, *nutidsværdi*, *nettorealisationværdi*, med flere.

## 2.3 Regnskabsstandarden IAS 17

### 2.3.1 Redegørelse for IAS 17 Leases

Formålet med IAS 17 defineres i henhold til standarden som:

*"The objective of this Standard is to prescribe, for lessees and lessors, the appropriate accounting policies and disclosure to apply in relation to leases"*<sup>34</sup>

---

<sup>27</sup> Definition i IAS 1 og IAS 18

<sup>28</sup> Definition i IAS 1 og øvrige separate IAS og IFRS'er

<sup>29</sup> Definition i blandt andet IAS 2, IAS 36 og IAS 38

<sup>30</sup> Definition i IAS 1 og IAS 37

<sup>31</sup> Definition i IAS 1 og IAS 27

<sup>32</sup> De relevante definitioner af regnskabsposterne fremgår i de respektive regnskabsstandarder. Disse bearbejdes ikke yderligere i opgaven, da dette ikke er fundamentalt for opgavens formål og problemstilling, hvorfor vi har afgrænset os fra dette, se afsnit 1.3

<sup>33</sup> Conceptual Framework, afsnit 4.40 og 4.41



IAS 17 omhandler altså i bund og grund fastlæggelsen af den regnskabsmæssige behandling af leasingkontrakter for både leasingtager og leasinggiver, hvor vi i opgaven udelukkende behandler leasingtagers synsvinkel<sup>35</sup>. IAS 17 opdeler klassifikationen af leasingkontrakter i to typer: finansiel leasing og operationel leasing. Ved vurdering af, hvorvidt en leasingkontrakt skal klassificeres som enten finansiel leasing eller operationel leasing<sup>36</sup>, skal selskabet vurdere, om der foreligger en kontrakt, som er omfattet af IAS 17. International Financial Reporting Interpretations Committee (herefter IFRIC) er en fortolkningskomite under IASCF<sup>37</sup>, som udsteder fortolkningsbidrag til gældende standarder på områder, hvor der kan opstå tvivl<sup>38</sup>. Fortolkningsbidraget IFRIC 4 benyttes i situationer, hvor der kan opstå tvivl om, hvorvidt kontrakter er omfattet af IAS 17 eller ej<sup>39</sup>.

### 2.3.2 Anvendelsesområde

Den regnskabsmæssige behandling af IAS 17 omfatter som hovedregel anvendelse for alle former for leasingkontrakter, dog med undtagelse af de to nedenstående punkter<sup>40</sup>:

- a. *"leases to explore for or use minerals, oil, natural gas and similar non-regenerative resources"*
- b. *"licensing agreements for such items as motion picture films, video recordings, plays, manuscripts, patents and copyrights"*

Standarden skal endvidere ikke benyttes som målingsgrundlag for følgende:

- a. *"property held by lessees that is accounted for as investment property"* (IAS 40)
- b. *"investment property provided by lessors under operating leases"* (IAS 40)
- c. *"biological assets held by lessees under finance leases"* (IAS 41 Agriculture)
- d. *"biological assets provided by lessors under operating leases"* (IAS 41)

### 2.3.3 Leasingperiode

IAS 17 definerer leasingperioden som *"den uopsigelige periode, i hvilken leasingtager har forpligtet sig til at lease aktivet, og eventuelle yderligere perioder med eller uden yderligere betaling, for hvilke leasingtager har ret til at fortsætte med at lease aktivet, når det blot ved leasingkontraktens indgåelse er rimeligt sikkert,*

---

<sup>34</sup> IAS 17, punkt 1, side 1.

<sup>35</sup> Se yderligere om dette i afgrænsning i afsnit 1.3

<sup>36</sup> Uddybende gennemgang af de to leasingtyper i afsnit 2.4

<sup>37</sup> Betyder International Accounting Standard Committee Foundation

<sup>38</sup> Finansiel rapportering, side 74

<sup>39</sup> Uddybende gennemgang af IFRIC 4 i afsnit 2.3.4

<sup>40</sup> IAS 17, punkt 2.a. og 2.b

at leasingtager vil udnytte retten"<sup>41</sup>. Leasingtager skal dermed tage højde for optionen, hvis det er rimelig sikkert, at denne vil blive benyttet på tidspunktet for leasingkontraktens indgåelse.

#### 2.3.4 IFRIC 4

Som beskrevet i afsnit 2.3.1 hjælper IFRIC 4 med at vurdere, i hvilke situationer en kontrakt er omfattet af IAS 17. For at vurdere om kontrakten indeholder leasing, skal substansen af kontrakten vurderes på to parametre<sup>42</sup>:

- a. opfyldelsen af kontrakten er afhængig af brugen af et specifikt aktiv eller aktiver, og
- b. kontrakten overfører en ret til at benytte aktivet

Vurderingen af, om aktivet kan klassificeres som et specifikt aktiv afhænger af en konkret vurdering af fakta og omstændigheder i den indgåede kontrakt. Der vil dog ikke være tale om specifikke aktiver, hvis opfyldelsen af kontrakten kan ske med andre aktiver, end dem der er specificeret i kontrakten mellem parterne. Omvendt udelukker en kontrakt om udskiftning af aktivet med et tilsvarende aktiv, eksempelvis i tilfælde af defekt ikke, at kontrakten vil kunne klassificeres som en leasingkontrakt<sup>43</sup>. Et aktiv vil dog implicit være et specificeret aktiv, hvis leverandøren udelukkende ejer eller leaser ét aktiv med henblik på forpligtelsen, og det ikke er økonomisk eller praktisk muligt for leverandøren at opfylde kontrakten med alternative eller andre aktiver<sup>44</sup>.

En kontrakt overdrager brugsretten til aktivet fra leasinggiver til leasingtager, hvis én af nedenstående betingelser er opfyldt:

- a. *"Køberen har muligheden for eller retten til at drive aktivet eller anvise andres drift af aktivet på en måde, som køberen bestemmer, og køberen opnår eller kontrollerer mere end en uvæsentlig del af aktivets produktion eller øvrige anvendelighed.*
- b. *Køberen har muligheden for eller retten til at kontrollere den fysiske adgang til det underliggende aktiv, og køberen opnår eller kontrollerer mere end en uvæsentlig del af aktivets produktion eller øvrige anvendelighed.*
- c. *De foreliggende forhold og omstændigheder indikerer, at det er meget usandsynligt, at en eller andre parter end køber vil aftage mere end en uvæsentlig del af den produktion eller øvrige anvendelighed, som hverken kontraktligt er fastsat til hver produceret enhed eller svarende til de aktuelle markedspriser til hver produceret enhed på tidspunktet for levering af de producerede enheder."*<sup>45</sup>

---

<sup>41</sup> IAS 17, punkt 4, afsnit 8

<sup>42</sup> IFRIC 4, punkt 6

<sup>43</sup> IFRIC 4, punkt 7

<sup>44</sup> IFRIC 4, punkt 8

<sup>45</sup> IFRIC 4, punkt 9

## 2.4 Leasingtyper i IAS 17

I dette afsnit redegør vi for definitioner og kriterier for den regnskabsmæssige behandling af de to leasingtyper i IAS 17, som er finansiel leasing<sup>46</sup> og operationel leasing<sup>47</sup>.

### 2.4.1 Finansiel leasing

#### 2.4.1.1 Definition

Finansiel leasing defineres i henhold til IAS 17 som:

*"A finance lease is a lease that transfers substantially all the risks and rewards incidental to ownership of an asset. Title may or may not eventually be transferred."*<sup>48</sup>

Finansiel leasing svarer til et lånefinansieret køb, og definitionen heraf kan som oftest opfyldes regnskabsmæssigt, på trods af at den juridiske ejendomsret ikke overføres til leasingtager. Finansielle leasingkontrakter kan vedrøre bygninger, skibe, fly, biler og andet driftsmateriel.

I henhold til IAS 17 afhænger forskellen mellem finansielle og operationelle leasingkontrakter mere af det substantielle indhold af transaktionen i den enkelte kontrakt fremfor blot kontrakttypen<sup>49</sup>. I bilag 4 er de primære og sekundære indikationer for at bestemme substansen af indholdet i kontrakten opstillet i henhold til punkt 10 og 11 i IAS 17. Disse indikationer er vejledende i forhold til klassifikationen af leasingtypen. Underpunkterne til punkt 10 i IAS 17 er typer af transaktioner, som normalt vil henlede til en kontrakt om finansiel leasing, mens underpunkterne til punkt 11 i IAS 17 kan henlede til en kontrakt om operationel leasing. Ud fra disse underpunkter tydeliggøres det, at klassifikationen af henholdsvis finansiel og operationel leasing kan være en kompleks opgave, da ordvendinger som "vil normalt" og "(u)væsentlig del" skaber grundlag for subjektive vurderinger i situationerne nævnt i IAS 17, hvilket medfører en gråzone på dette regnskabsområde. Denne gråzone er med til at øge fokus på regnskabsstandardens og dens utilstrækkelige præcisering af den regnskabsmæssige behandling af området, hvilket medfører mindre sammenlignelige årsregnskaber, da operationelle leasingkontrakter ikke indregnes i balancen.

#### 2.4.1.2 Indregning

I henhold til IAS 17<sup>50</sup> skal finansielt leasede aktiver og passiver ved leasingkontraktens ikrafttrædelse indregnes i selskabets balance til beløb svarende til dagsværdi eller til nutidsværdien af de kontraktuelt for-

---

<sup>46</sup> Se yderligere beskrivelse af dette i afsnit 2.4.1

<sup>47</sup> Se yderligere beskrivelse af dette i afsnit 2.4.2

<sup>48</sup> IAS 17, punkt 4, afsnit 3

<sup>49</sup> IAS 17, punkt 10 og 11

<sup>50</sup> IAS 17, punkt 20

pligtede minimumsleasingydelser<sup>51</sup>, hvis dette beløb er lavere end dagsværdien af de leasede aktiver. De leasede aktiver tillægges eventuelle direkte startomkostninger.

Til at opgøre nutidsværdien af minimumsydelserne skal diskonteringsfaktoren være den effektive rente fra leasingkontrakten, hvis dette er praktisk muligt at fastslå. Hvis dette ikke er muligt, skal diskonteringsfaktoren svare til leasingtagers marginale lånerente, hvilket svarer til leasingtagers alternative lånerente.

### Minimumsleasingydelser

Minimumsleasingydelser er i henhold til IAS 17<sup>52</sup> betalinger, som leasingtager er eller kan blive forpligtet til at betale til leasinggiver i leasingkontraktens aftalte periode eksklusiv omkostninger til service, skatter og afgifter, som betales af leasinggiver, og som tilbagebetales af leasingtager, samt betingede leasingydelser<sup>53</sup>.

Hvis leasingtager har option til at købe aktivet til en pris, som forventes at være tilstrækkeligt lavere end dagsværdien på tidspunktet, hvor det er overvejende sandsynligt, at købsoptionen bliver udnyttet, skal minimumsleasingydelserne omfatte minimumsleasingydelser over kontraktperioden indtil den forventede udnyttelsesdag af købsoptionen samt ydelser relateret til udnyttelsen.

### Betingede leasingydelser

Betingede leasingydelser er en del af leasingydelsen, men er i henhold til IAS 17<sup>54</sup> betalinger, som ikke er fastsatte beløb ligesom minimum leasingydelserne. Dette skyldes, at disse er baseret på eksempelvis fremtidig omsætning, et bestemt prisindeks, en valutakurs eller noget fjerde. De betingede leasingydelser kan derfor også benævnes '*variable leasingydelser*'<sup>55</sup>, da de vil variere afhængigt af det aftalte grundlag og udvikling heraf.

De variable leasingydelser medtages som nævnt i forrige afsnit, ikke i minimumsleasingydelserne og omkostningsføres som en driftsomkostning i den regnskabsperiode, hvor omkostningen indtræffer for leasingtager<sup>56</sup>, hvor omkostningen klassificeres som en driftsomkostning.

#### 2.4.1.3 Efterfølgende måling

I henhold til IAS 17<sup>57</sup> skal minimumsleasingydelserne fordeles som afdrag på den tilhørende leasingforpligtelse og som renter for finansieringen af det leasede aktiv<sup>58</sup>. De pådragne renter over leasingperioden skal

---

<sup>51</sup> Begrebet defineres i afsnit nedenstående punkt

<sup>52</sup> IAS 17, punkt 4, afsnit 9 og 10

<sup>53</sup> Begrebet defineres i nedenstående punkt

<sup>54</sup> IAS 17, punkt 4, afsnit 22

<sup>55</sup> I opgaven anvendes definitionerne *betingede leasingydelser* og *variable leasingydelser* synonymt

<sup>56</sup> IAS 17, punkt 25

<sup>57</sup> IAS 17, punkt 25 og 26

<sup>58</sup> I opgaven anvendes definitionerne *renteomkostning* og *finansieringsomkostning* synonymt

indregnes konstant, således at leasingforpligtelsen reduceres lineært over leasingperioden. Det er dog acceptabelt, hvis der i praksis anvendes en anden tilnærmet metode, eksempelvis reduktion af leasingforpligtelsen med den aftalte leasingydelse fratrukket periodens rentetilskrivning, hvilket som oftest allerede indgår i leasingkontraktens bilag i form af en amortisationstabel.

Leasingtager af en finansiel leasingkontrakt skal afskrive det leasede aktiv lineært efter anvendt regnskabspraksis for ejede afskrivningsberettigede aktiver. Hvis det er overvejende sandsynligt, at leasingtager ikke får overdraget ejendomsretten ved udløbet af leasingperioden, skal aktivet afskrives fuldt ud ved leasingperiodens udløb. Hvis det er overvejende sandsynligt, at leasingtager overdrager ejendomsretten ved udløbet af leasingperioden, skal aktivet afskrives over den forventede brugstid. Da afskrivningerne på aktivet og afdrag på forpligtelsen sjældent er identiske i regnskabsperioden, vil der ved regnskabsperiodens afslutning oftest være en difference mellem værdien for aktivet og forpligtelsen. Værdien af aktivet og forpligtelsen vil derfor oftest kun være identiske ved leasingperiodens påbegyndelse og ved dets afslutning.<sup>59</sup> Denne forskel skyldes amortiseringsprincippet, hvor renterne er størst i begyndelsen af leasingperioden og derefter faldende, mens afdragene vil være modsat. Dette fremgår af eksemplet i afsnit 2.4.1.5

På baggrund af ovenstående uddybelser af definitioner fra regnskabsstandarden vil det svare til, at finansielt leasede aktiver efterfølgende måles til kostpris med fradrag for akkumulerede af- og nedskrivninger.

#### 2.4.1.4 Præsentation

I henhold til IAS 17<sup>60</sup> skal følgende oplysninger gives for finansiel leasing under relevant note, hvilket typisk er for materielle anlægsaktiver. De påkrævede noteoplysninger er følgende:

- Oplysning af samlet regnskabsmæssig nettoværdi af hver aktivkategori på balancedagen,
- Oplysning om de samlede fremtidige minimumsleasingydelser på balancedagen samt nutidsværdien heraf for følgende perioder:
  - Mindre end 1 år,
  - Mellem 1 og 5 år, samt
  - Mere end 5 år.
- Oplysning om omkostningsførte betingede leasingydelser i regnskabsperioden,
- Oplysning om samlede fremtidige minimumsleasingydelser, som forventes pålagt i henhold til uopsigelige leasingkontrakter på balancedagen,
- Oplysning med generel beskrivelse af leasingtagers væsentlige leasingordninger, som blandt skal dække følgende:

---

<sup>59</sup> IAS 17, punkt 27-29

<sup>60</sup> IAS 17, punkt 31

- Grundlag for opgørelse af betingede leasingydelser,
- Eksistensen af samt vilkårene for forlængelse eller købsoption og betingelser for prisstigninger, og
- Begrænsninger i leasingtagers dispositionsmuligheder ved indgåede leasingordninger.

Ydermere, hvis relevant, skal notekrav i øvrige regnskabsstandarder overholdes, eksempelvis IAS 16 og IAS 38, som vedrører henholdsvis materielle og immaterielle anlægsaktiver.<sup>61</sup>

#### 2.4.1.5 Eksempel på indregning og måling af finansiel leasing

I dette eksempel, som bygger på samme datagrundlag som i afsnit 2.1.1, vurderes det, at et selskab har indgået en kontrakt om finansiel leasing, hvorfor det leasede aktiv og den tilhørende forpligtelse skal indregnes i selskabets balance efter IAS 17. Renten er den samme som beregnet i afsnit 2.1.1 på 7,93%, hvilket er på baggrund af det leasede aktivs dagsværdi og de samlede minimumsleasingydelser. Ydermere antages det, at der ikke er nogle startomkostninger vedrørende leasingkontrakten. I afsnit 2.4.1.2 er det beskrevet, at afskrivningsperioden er den korteste af leasingperioden eller aktivets brugstid. I dette eksempel er brugstiden et år kortere end leasingperioden, hvorfor afskrivningerne vil være:

$$\text{Afskrivning} = \frac{1.000.000 \text{ kr.}}{4 \text{ år}} \rightarrow \text{Afskrivning} = 250.000 \text{ kr. pr. år}$$

År	Balance				Resultatopgørelse	
	Aktiver		Passiver		Resultatpåvirkning	
	Leasingaktiv	Afskrivninger	Leasinggæld	Afdrag	Afskrivninger	Renter
0	1.000.000	0	-1.000.000	0	0	0
1	750.000	-250.000	-829.308	170.692	250.000	79.308
2	500.000	-250.000	-645.079	184.229	250.000	65.771
3	250.000	-250.000	-446.239	198.840	250.000	51.160
4	0	-250.000	-231.629	214.610	250.000	35.390
5	0	0	0	231.629	0	18.371
	-1.000.000		1.000.000		1.000.000	250.000

Alle beløb er angivet i debet (+) og kredit (-)

Tabel: Egen tilvirkning

Leasingaktivet indregnes som et anlægsaktiv i aktiverne, mens leasingforpligtelsen indregnes som henholdsvis lang- og kortfristede gældsforpligtelser i passiverne. Fordelingen mellem langfristet leasinggæld og kortfristet andel heraf vil blot præsenteres, som vist i tabellen til højre, svarende til

År	Leasinggæld	
	Langfristet	Kortfristet
0	829.308	170.692
1	645.079	184.229
2	446.239	198.840
3	231.629	214.610
4	0	231.629
5	0	0
	1.000.000	

<sup>61</sup> IAS 17, punkt 32

leasinggæld og afdrag det efterfølgende år, som vist ovenfor.

I ovenstående eksempel afskrives det leasede aktiv med 250.000 kr. årligt og er fuldt afskrevet efter brugstiden på fire år. Leasingforpligtelsen er dog først endeligt afdraget efter leasingperiodens femte år.

I dette eksempel er den samlede resultatpåvirkning af leasingkontrakten 250.000 kr. i renter og 1.000.000 kr. i afskrivninger.

Eksemplet er simplificeret ved kun at vise præsentationen af resultatopgørelsen og balancen og ikke, hvordan præsentation af note med tilhørende oplysningskrav vil fremstå.

## 2.4.2 Operationel leasing

### 2.4.2.1 Definition

Mens finansiel leasing kan defineres som et lånefinansieret køb, vil en operationel leasingkontrakt have mere karakter af en almindelig lejekontrakt. I en operationel leasingkontrakt opdeles ydelsen ikke i renter og afdrag, men blot som én samlet ydelse. Operationel leasing defineres i henhold til IAS 17 som:

*"An operating lease is a lease other than a finance lease."*<sup>62</sup>

Operationel leasing defineres derfor ved en negativ afgrænsning på baggrund af definitionen for finansiel leasing. Indikationerne, som kan anvendes som vejledning for, hvornår der kan være tale om operationelle leasingkontrakter fremgår af bilag 4. Dette er yderligere beskrevet i afsnit 2.4.1.

### 2.4.2.2 Regnskabsmæssig behandling

Den regnskabsmæssige behandling af operationelle leasingkontrakter er relativt lettere end det er tilfældet for finansielle leasingkontrakter. Operationelle leasingkontrakter indregnes ikke i selskabets balance, hvorfor den kontraktuelle leasingforpligtelse blot oplyses i form af en note til årsregnskabet, mens leasingydelse indregnes lineært over leasingperioden, medmindre en anden metode tilnærmelsesvist præsenterer samme effekt. Omkostninger til eksempelvis forsikringer og vedligeholdelse indregnes i den regnskabsperiode, som omkostningen vedrører.

I henhold til IAS 17<sup>63</sup> skal følgende oplysninger gives for operationelle leasingkontrakter note til årsregnskabet. De påkrævede noteoplysninger er følgende:

- Oplysning om de samlede fremtidige uopsigelige minimumsleasingydelse på balancedagen for følgende perioder:
  - Mindre end 1 år,

---

<sup>62</sup> IAS 17, punkt 4, afsnit 4

<sup>63</sup> IAS 17, punkt 35

- Mellem 1 og 5 år, samt
- Mere end 5 år.
- Oplysning om de samlede fremtidige minimumsfremlejeudgifter, som forventes modtaget i henhold til uopsigelige fremlejekontrakter på balancedagen,
- Oplysning om indregnede leasingomkostninger i regnskabsperioden opdelt på minimumsleasingudgifter og betingede leasingudgifter,
- Oplysning med generel beskrivelse af leasingtagers væsentlige leasingordninger, som ikke er begrænset til følgende:
  - Grundlag for opgørelse af betingede leasingudgifter,
  - Eksistensen af samt vilkårene for forlængelse eller købsoption og betingelser for prisstigninger, og
  - Begrænsninger i leasingtagers dispositionsmuligheder ved indgåede leasingordninger.

På baggrund af disse præsentationskrav er der dermed intet eksplicit krav i IAS 17 om, at fremtidige leasingudgifter skal diskonteres til nutidsværdi, men blot at dette er en mulighed for leasingtager.

#### 2.4.2.3 Eksempel på indregning og måling af operationel leasing

Eksemplet bygger på samme datagrundlag som i afsnit 2.1.1, hvor leasingkontraktens leasingudgifter udgør 250.000 kr. årligt. På baggrund af dette vil den regnskabsmæssige præsentation i resultatopgørelsen samt noteoplysning være følgende over leasingkontraktens periode.

År	Resultatopgørelse	Noteoplysning
	Leasingudgift	Leasingrestgæld
0	0	1.250.000
1	250.000	1.000.000
2	250.000	750.000
3	250.000	500.000
4	250.000	250.000
5	250.000	0
	1.250.000	-

#### 2.4.3 Sammenholdelse

Afsnit 2.4.1 og 2.4.2 er finansiell og operationel leasing defineret og beskrevet. I dette afsnit vil vi sammenholde de regnskabsmæssige forskelle af de to leasingtyper. Nedenstående eksempel bygger på samme datagrundlag som angivet i afsnit 2.1.1.

Finansiell leasing skal som tidligere nævnt indregnes under både aktiver og passiver, mens der over leasingperioden vil være en afledt resultat effekt, da aktiver og passiver reduceres over leasingperioden. Nedenfor er den regnskabsmæssige forskel mellem de to leasingtyper over leasingperioden illustreret. Heraf kan det ses, at der i de første fire år, mens aktivet afskrives, er en relativ lille forskel mellem de to forskellige regnskabsmæssige behandlinger, mens denne eskaleres i år fem, hvor aktivet er fuldt afskrevet, mens den sidste del af leasingforpligtelsen mangler at blive betalt. Her ses det, hvordan et selskabs præsentation af resul-



tatopgørelse og balance vil blive påvirket forskelligt over leasingperioden, afhængigt af leasingtypen og derved den regnskabsmæssige behandling heraf.

Resultatopgørelse						
Finansiell leasing				Operationel leasing		
År	Afskrivninger	Renter	I alt	Leasingydelse	Resultat forskel	
0	0	0	0	0	0	
1	250.000	79.308	329.308	250.000	79.308	
2	250.000	65.771	315.771	250.000	65.771	
3	250.000	51.160	301.160	250.000	51.160	
4	250.000	35.390	285.390	250.000	35.390	
5	0	18.371	18.371	250.000	-231.629	
	1.000.000	250.000	1.250.000	1.250.000	0	

Tabel: Egen tilvirkning

Forskellen i den regnskabsmæssige behandling mellem finansiell og operationel leasing medfører en forskel i resultatopgørelsen, men det påvirker også balancen, da finansielle leasingkontrakter indregnes under både aktiver og passiver, mens operationelle leasingkontrakter ikke indregnes. Denne forskel ved indregning i balancen påvirker flere nøgletal, eksempelvis afkastningsgraden, som angiver selskabets evne til at generere overskud af aktiverne samt soliditetsgraden, som angiver hvor stor en andel af egenkapitalen som kan mistes, før tabet påvirker fremmedkapitalen.

Ydermere er klassifikationen af den omkostningsførte leasingydelse forskellig mellem de to leasingtyper. Den omkostningsførte leasingydelse for operationelle leasingkontrakter klassificeres som en driftsomkostning, som typisk er regnskabsposten andre eksterne omkostninger, hvilket er en del af bruttoresultatet og indgår i indtjeningsmarginen EBITDA<sup>64</sup>. Ved finansielle leasingkontrakter omkostningsføres og præsenteres afskrivninger og renter separat længere nede i resultatopgørelsen end andre eksterne omkostninger. Afskrivninger indgår i indtjeningsmarginen EBIT<sup>65</sup>, mens rentekomkostningerne indgår i indtjeningsmarginen EBT<sup>66</sup>. Denne forskel påvirker blandt andet, at nøgletallet EBITDA-ratio, som udtrykker hvor stor en andel EBITDA udgør af omsætningen, vil være lavere ved operationel leasing end ved finansiell leasing. På denne baggrund har det ikke uvæsentlig betydning for nøgletallene samt informationsværdien for regnskabsbrugere, hvorvidt den aftalte leasingkontrakt er finansiell eller operationel.

Opgaven tager udgangspunkt i de internationale regnskabsstandarder, men bilag 2 fra årsregnskabsloven er medtaget, da den på en simpel måde illustrerer præsentationen af regnskabsposterne i resultatopgørelsen. Det skal dog bemærkes, at der efter IAS 1, punkt 82, side 13-14, ikke er noget specifikt krav om hvordan

<sup>64</sup> EBITDA er forkortelse for "Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortization". Se eventuelt bilag 6

<sup>65</sup> EBIT er forkortelse for "Earnings Before Interest and Tax". Se eventuelt bilag 6

<sup>66</sup> EBT er forkortelse for "Earnings Before Tax". Se eventuelt bilag 6

rækkefølgen af regnskabsposterne skal være, men blot et minimumskrav af regnskabsposter som skal præsenteres i totalindkomstopgørelsen. Bilag 6 er derfor ikke den eneste mulige præsentation af totalindkomstopgørelsen, men den er en brugbar vejledning hertil.

Formler til brug for beregning af tidligere nævnte nøgletal fremgår af bilag 5. Nøgletal for DFDS' koncernårsregnskab for 2014 vil blive analyseret i afsnit 3.4.3.

## 2.5 Grundlag for ændring

Som tidligere nævnt er leasing i stigende grad en efterspurgt og anvendt finansieringsform, hvorfor fokus er øget i forhold til den gældende regnskabsstandard IAS 17<sup>67</sup>. Fokus vedrører naturligvis den forskellige regnskabsmæssige behandling af finansiell og operationel leasing, hvoraf finansiell leasing indregnes i balancen, mens operationel leasing blot oplyses i noteform. IASB og FASB har udarbejdet et Discussion Paper<sup>68</sup> i 2009 (herefter DP), hvor de selv begrundes, at indgåelsen af deres fælles samarbejde om en ny regnskabsstandard for leasing sker ud fra målet om at komme den megen kritik af de nuværende leasingtyper, hvor mange regnskabsbrugere ikke mener, at der altid sker tilstrækkelig oplysning om leasing i årsregnskabet, til livs, således at leasingkontrakter skal indregnes i balancen<sup>69</sup>.

IASB og FASB har selv samlet nogle af de mest gentagne kritikpunkter af IAS 17. Disse er samlet i DP, hvor følgende kritikpunkter<sup>70</sup> fremgår:

1. Mange regnskabsbrugere mener, at operationel leasing bør indregnes i aktiver og passiver, således at den regnskabsmæssige behandling af leasing er ensartet. På nuværende tidspunkt forsøger regnskabsbrugerne at reformulere årsregnskabet, for at den nødvendige informationsværdi fremstår.
2. Forskellige metoder for den regnskabsmæssige behandling af leasing medfører en begrænset sammenlignelighed på tværs af selskabernes årsregnskaber, da ensartede transaktioner kan blive behandlet forskelligt.
3. Den nuværende regnskabsstandard giver mulighed for at strukturere transaktionerne, således at de kan klassificeres efter den regnskabsmæssigt mest optimale metode for selskabet. Hvis leasingkontrakten klassificeres som operationel leasing, vil finansieringen ikke blive indregnet i balancen, hvilket kan være svært for regnskabsbrugerne at forstå.

---

<sup>67</sup> Discussion Paper, punkt 1.2

<sup>68</sup> Discussion Paper er et dokument, som indleder omkring problemstillinger ved det respektive regnskabsområde. Discussion Paper er første skridt i retningen mod udarbejdelsen af en version af ED.

<sup>69</sup> Discussion Paper, afsnit 1

<sup>70</sup> Discussion Paper, punkt 1.12

Regnskabsafleggere og revisorer har også kritiseret den nuværende regnskabsstandard metode for dens kompleksitet. I særdeleshed ved vurderingen af, hvorvidt en leasingkontrakt skal klassificeres som operationel eller finansiel leasing, da det ofte indeholder subjektive vurderinger af dette.<sup>71</sup>

Ydermere er der andre kritikere, der mener, at den nuværende regnskabsstandard er fejlagtig. Det vedrører særligt følgende<sup>72</sup>:

1. Ved indgåelsen af en leasingkontrakt opnår leasingtager en væsentlig værdi ved at have brugsretten til aktivet, hvilket er et af IASB's elementer i definitionen af et aktiv. Derudover optages en lignende forpligtelse i form af fremtidige leasingydelse, som ligeledes opfylder definitionen for en forpligtelse. Såfremt det vurderes, at kontrakten ikke opfylder kriterierne for finansiel leasing, skal den klassificeres som operationel leasing, hvorved hverken aktivet eller den tilhørende forpligtelse indregnes i balancen, hvilket medfører uoverensstemmelse med IASB's begrebsramme.
2. Der er væsentlige og øgede forskelle mellem den regnskabsmæssige behandling af leasing og andre kontraktuelle kontrakter. Dette har medført en inkonsistent regnskabsmæssig behandling af kontrakter, som opfylder definitionen af leasing samt øvrige kontrakter, som ikke gør.

Ovennævnte kritikpunkter understøttes af US Securities and Exchange Commission (også kendt som SEC), som udarbejdede en rapport i 2005<sup>73</sup>, hvor det blev præsenteret, at der var 1.250 milliarder USD i operationelle leasingforpligtelser som ikke var indregnet i balancen<sup>74</sup>. DP punkt 1.15 angiver endvidere, at FASB bør gå sammen med IASB om at udarbejde en ny regnskabsstandard for leasing.

Grundlaget for at ændre den nuværende IAS 17 er dermed primært for at definere en regnskabsstandard, som medfører ensartethed ved den regnskabsmæssige behandling af dette relativt komplekse område og at det frembringer et mere sammenligneligt billede, idet flere aktiver og forpligtelser, som opfylder begrebsrammens definitioner indregnes, samt at årsregnskabet præsenteres mere gennemsigtigt, end det er tilfældet på nuværende tidspunkt.

---

<sup>71</sup> Discussion Paper, punkt 1.13

<sup>72</sup> Discussion Paper, punkt 1.14

<sup>73</sup> Discussion Paper, punkt 1.15. Rapporten hedder: *"Report and Recommendations Pursuant to Section 401(c) of the Sarbanes-Oxley Act of 2002 Arrangements with Off-Balance Sheet Implications, Special Purpose Entities, and Transparency of Filings by Issuers"*.

<sup>74</sup> IASB's 'Snapshot' af ED, side 2

## 2.6 Exposure Draft ED/2013/6

### 2.6.1 Anvendelsesområde

ED angiver, at selskaberne skal følge den regnskabsmæssige behandling for alle leasingkontrakter<sup>75</sup>, dog ikke for følgende<sup>76</sup> typer af kontrakter:

- a. Leasingkontrakter for leasinggiver vedrørende immaterielle aktiver<sup>77</sup>,
- b. Leasingkontrakter til at efterforske eller anvende mineraler, olie, naturgas eller tilsvarende ikke-regenererende ressourcer<sup>78</sup>,
- c. Leasingkontrakter af biologiske aktiver<sup>79</sup>, og
- d. Kontrakter vedrørende service, som er omfattet af IFRIC 12<sup>80</sup>.

Leasingtager behøver ikke at følge punkt a, om anden regnskabsmæssig behandling af leasingkontrakter vedrørende immaterielle aktiver. Dermed er det en mulighed at anvende ED for leasede immaterielle aktiver for leasingtager.

### 2.6.2 Regnskabsmæssig behandling af leasing

#### 2.6.2.1 Leasingperiode

Definitionen af leasingperioden er ændret i ED i forhold til IAS 17 og er foreslået som følgende<sup>81</sup>:

Selskabet skal fastsætte leasingperioden som den uopsigelige periode for leasingkontrakten kombineret med både:

- a. Forlængelse af leasingperioden ved en given option, hvis benyttelsen af denne medfører væsentligt økonomisk incitament for leasingtager at benytte optionen, og
- b. Opsigelse af leasingperioden ved en given option, hvis benyttelsen af denne medfører væsentligt økonomisk incitament for leasingtager at benytte optionen.

#### 2.6.2.2 Kriterier for Type A og Type B

IASB og FASB's forslag til at erstatte de nuværende regnskabsmæssige leasingtyper finansiel og operationel leasing bliver i ED til en ny todelt metode, som kaldes Type A og Type B. I henhold til ED skal selskabet ved

---

<sup>75</sup> Alle leasingkontrakter, som opfylder kriteriet for en leasingkontrakt. Se yderligere om dette i afsnit 2.6.2.1

<sup>76</sup> ED, punkt 4

<sup>77</sup> Den regnskabsmæssige behandling heraf har sit anvendelsesområde i IAS 38

<sup>78</sup> Den regnskabsmæssige behandling heraf har sit anvendelsesområde i IFRS 6

<sup>79</sup> Den regnskabsmæssige behandling heraf har sit anvendelsesområde i IAS 41

<sup>80</sup> IFRIC 12 behandles ikke i opgaven

<sup>81</sup> ED, punkt 25

indgåelsen af en leasingkontrakt klassificere aktivet som enten Type A eller Type B. Selskabet skal ikke efterfølgende revurdere denne klassifikation<sup>82</sup>. Klassifikationen sker på baggrund af følgende kriterier:

1. Selskabet skal klassificere aktivet som Type A, hvis aktivet ikke vedrører fast ejendom, medmindre:
  - a. Leasingperioden udgør en uvæsentlig del af aktivets økonomiske levetid, eller
  - b. Nutidsværdien af leasingydelseerne er relativt uvæsentlige i forhold til aktivets nutidsværdi på tidspunktet for leasingkontraktens indgåelse.

Hvis bare et af ovenstående underpunkter er opfyldt, skal klassifikationen ske som Type B.<sup>83</sup>

2. Selskabet skal klassificere aktivet som Type B, hvis aktivet vedrører fast ejendom, medmindre:
  - a. Leasingperioden udgør størstedelen af aktivets resterende økonomiske levetid, eller
  - b. Nutidsværdien af leasingydelseerne udgør størstedelen af aktivets nutidsværdi på tidspunktet for leasingkontraktens indgåelse.

Hvis bare et af ovenstående underpunkter er opfyldt, skal klassifikationen ske som Type A.<sup>84</sup>

Et leaset aktiv skal klassificeres som Type A, uagtet at kriterierne 1 og 2 skulle angive anderledes, hvis leasingtager har et '*væsentligt økonomisk incitament*' til at benytte en eventuel købsoption<sup>85</sup>.

### 2.6.2.3 Definition

For at minimere kompleksiteten og subjektiviteten ved vurderingen og derved klassifikationen af leasing som enten finansiel eller operationel, har IASB og FASB defineret, at følgende kriterie skal være opfyldt, for at der kan være tale om en leasingkontrakt:

*"A lease is a contract that conveys the right to use an asset (the underlying asset) for a period of time in exchange for consideration"*<sup>86</sup>

Ved indgåelsen af en kontrakt skal selskabet blandt andet vurdere følgende for at være i stand til at definere, hvorvidt kontrakten indeholder leasing eller ej:

- a. Om kontraktens opfyldelse er afhængig af brugen af et identificeret aktiv<sup>87</sup>,
- b. Om kontrakten medfører brugsretten af aktivet<sup>88</sup>, og

---

<sup>82</sup> ED, punkt 28

<sup>83</sup> ED, punkt 29

<sup>84</sup> ED, punkt 30

<sup>85</sup> ED, punkt 31

<sup>86</sup> ED, punkt 6

<sup>87</sup> ED, punkt 7

<sup>88</sup> ED, punkt 13

- c. Om kontrakten medfører overdragelse af fordele (eller ulemper) ved brugen af det identificerede aktiv<sup>89</sup>.

Hvis leasingkontrakten vurderes at opfylde de anførte kriterier, skal leasingtager regnskabsmæssigt indregne værdierne oplyst i leasingkontrakten. Dette defineres i efterfølgende afsnit.

#### 2.6.2.4 Indregning

ED foreskriver, at selskabet ved leasingkontraktens indgåelse skal indregne det leasede aktiv og den tilhørende forpligtelse.<sup>90</sup>

Leasingforpligtelsen indregnes som den tilbagediskonterede nutidsværdi af leasingydelseerne ved anvendelse af rentesatsen, som leasinggiver opkræver leasingtager med som diskonteringsfaktor. Hvis dette ikke uden besvær kan fastsættes, skal diskonteringsfaktoren svare til leasingtagers marginale lånerente.<sup>91</sup> På baggrund heraf er det et krav, at fremtidige leasingydelser tilbagediskonteres, således at nutidsværdien af disse præsenteres i balancen.

Aktivet skal indregnes til kostprisen inklusiv, hvis aktuelt, leasingbetalinger til leasinggiver på tidspunktet for eller forud for leasingkontraktens indgåelse samt direkte omkostninger i forbindelse med indgåelsen af kontrakten og anskaffelsen af aktivet, hvis aktuelt.<sup>92</sup>

#### Minimumsleasingydelser

ED definerer leasingydelsen som "*betalinger fra leasingtager til leasinggiver relateret til brugen af det aftalte aktiv i den aftalte leasingperiode, hvilket skal indeholde faste betalinger, variable leasingydelser, som er knyttet til et indeks eller rate, samt prisen for at udnytte en købsoption, hvis det giver leasingtager væsentligt økonomisk incitament hertil.*"<sup>93</sup>

Variable leasingydelser knyttet til et indeks eller en rate skal ved ikrafttrædelsestidspunktet for kontrakten indgå i den samlede leasingforpligtelse, som indregnes i balancen. Efterfølgende skal de variable leasingydelser måles efter de aktuelle værdier af indekset eller raten, hvis disse er ændret gennem perioden.<sup>94</sup>

Hvis indekset eller raten ændrer sig, og dette påvirker en nuværende eller tidligere periode, skal dette påvirke resultatopgørelsen.

---

<sup>89</sup> ED, punkt 18

<sup>90</sup> ED, punkt 37

<sup>91</sup> ED, punkt 38

<sup>92</sup> ED, punkt 40

<sup>93</sup> ED, Appendix A

<sup>94</sup> ED, punkt 39 og punkt 44d

### Betingede leasingydelse

I henhold til ED defineres de betingede (variable) leasingydelse som værende "*betalinger fra leasingtager til leasinggiver for brugsretten af det aftalte aktiv, som varierer på grund af ændringer i forhold eller omstændigheder, som ikke er relateret til leasingperioden efter ikrafttrædelsestidspunktet for leasingkontrakten.*"<sup>95</sup>

Variable leasingydelse er dermed ændringer i forhold eller omstændigheder, som ikke er knyttet til leasingperioden, samt at der ikke må være ændringer i det aftalte indeks eller rate, som beskrevet i foregående afsnit om '*minimumsleasingydelse*'. De variable leasingydelse omkostningsføres i den regnskabsperiode, hvor omkostningen indtræffer for leasingtager og klassificeres som en driftsomkostning.

#### 2.6.2.5 Efterfølgende måling

Selskabet skal efter første indregning efterfølgende måle aktivet og forpligtelsen på følgende<sup>96</sup> måder:

- a. Efter leasingkontraktens indgåelse skal leasingforpligtelsen efterfølgende måles ved reduktion i takt med afdrag af forpligtelsen samt forøges i takt med den løbende rentetilskrivning af forpligtelsen. Leasingtager skal for hver periode af leasingkontraktens løbetid fastsætte diskonteringsbeløbet, således at dette svarer til et beløb, som medfører en konstant periodisk diskontering for den resterende del af forpligtelsen, samt at krav om revurdering skal overvejes. Endvidere skal leasingtager blandt andet revurdere leasingperioden, indeks eller rater samt relevante aftalte faktorer, hvis der sker ændringer i faktureringerne af leasingydelse eller renten fra leasinggiver. Hvis en revurdering af leasingforpligtelsen foretages, skal ændringen heraf indregnes på det tilhørende aktiv, medmindre aktivets værdi på tidspunktet for revurderingen er nul. I sidstnævnte tilfælde skal ændringen indregnes i resultatopgørelsen som en omkostning.
- b. Det leasede aktiv skal efter dagen for leasingkontraktens indgåelse efterfølgende til den oprindelige kostpris med fradrag for akkumulerede af- og nedskrivninger.

Amortiseringen af leasingforpligtelsen er beskrevet i nedenstående afsnit, hvortil der henvises.

### Amortisering

Der er forskellig behandling af amortisering (svarende til afskrivning i dette tilfælde) af leasede aktiver afhængigt af, om leasingkontrakten er Type A eller Type B leasing. Dette beskrives i efterfølgende underpunkter.

#### Type A:

---

<sup>95</sup> ED, Appendix A

<sup>96</sup> ED, punkt 41

For Type A leasede aktiver skal afskrivning foretages lineært, medmindre en anden metode er mere repræsentativ for de forventede fremtidige økonomiske fordele ved brugen af aktivet. Afskrivningsperioden skal være den korteste af enten aktivets brugstid eller den aftalte leasingperiode. Hvis leasingkontrakten indeholder en køboption, hvor benyttelsen af denne vil medføre *væsentlige økonomiske fordele* for leasingtager, skal afskrivningsperioden svare til aktivets brugstid.<sup>97</sup>

#### Type B:

For Type B skal leasingtager amortisere det leasede aktiv som residualen mellem den periodisk lineære leasingydelse og den periodisk lineære rentetilskrivning af leasingrestgælden.<sup>98</sup> Denne residualberegning medfører, at leasingomkostningen, som præsenteres i resultatopgørelsen, er lineær over leasingperioden.

#### Nedskrivning

Leasingtager skal løbende vurdere, hvorvidt der er nedskrivningsbehov på det leasede aktiv. Dette i henhold til IAS 36.<sup>99</sup> Da dette ikke er formålet med opgaven, bearbejder vi ikke dette, og har afgrænset dette område, se afsnit 1.3.

#### 2.6.2.6 Præsentation

Et af IASB og FASB's mål ved udarbejdelsen af en ny regnskabsstandard for leasing er, at årsregnskaber, som leasing skal rapportere den nødvendige information til regnskabsbrugere<sup>100</sup>. Leasingkontrakter skal derfor i henhold til ED for leasingtager præsenteres i balancen eller i note til den anvendte regnskabspost i balancen efter følgende anvisning<sup>101</sup>:

- a. Leasede aktiver skal præsenteres separat fra andre aktiver,
- b. Leasingforpligtelser skal præsenteres separat fra andre passiver,
- c. Type A og Type B leasede aktiver skal præsenteres separat fra hinanden, og
- d. Leasingforpligtelser vedrørende Type A og Type B leasede aktiver skal præsenteres separat fra hinanden.

Hvis ovennævnte punkt a og b ikke følges, skal leasingtager præsentere de leasede aktiver og tilhørende forpligtelser under samme regnskabspost i aktiverne, hvor selskabets egne aktiver af samme type, som det

---

<sup>97</sup> ED, punkt 47 og 48

<sup>98</sup> ED, punkt 41a og punkt 50

<sup>99</sup> ED, punkt 51

<sup>100</sup> ED, punkt 3

<sup>101</sup> ED, punkt 54



leasede aktiv fremgår. Ved anvendelse af denne præsentationsmetode skal der specifikt oplyses i note hvilke værdier de leasede aktiver og tilhørende forpligtelser udgør på balancedagen.<sup>102</sup>

I resultatopgørelsen skal leasingtager præsentere følgende<sup>103</sup>:

- a. Type A: Rentetilskrivning af den diskonterede leasingrestgæld skal præsenteres separat fra afskrivningerne af det leasede aktiv.
- b. Type B: Rentetilskrivning af den diskonterede leasingrestgæld skal præsenteres sammen med afskrivningerne af det leasede aktiv<sup>104</sup>.

Leasingaktiviteter skal klassificeres i pengestrømsopgørelsen<sup>105</sup> på følgende<sup>106</sup> måde:

- a. Afdrag af leasingforpligtelser skal klassificeres som finansieringsaktiviteter,
- b. Rentetilskrivning af leasingrestgæld relateret til Type A leasing klassificeres efter samme krav, som er gældende for betalte renter i henhold til IAS 7<sup>107</sup>,
- c. Betalte leasingydelse relateret til Type B skal klassificeres som driftsaktiviteter, og
- d. Variable leasingydelse og leasingydelse relateret til kortvarige leasingkontrakter, som ikke er inkluderet i leasingforpligtelsen, skal klassificeres som driftsaktiviteter.

I noterne skal leasingtager oplyse om følgende i relation til leasing:

1. En generel beskrivelse af leasingkontraktens indhold, betingelser for option om forlængelse eller opsigelse samt eventuel købsoption. Endvidere skal leasingtager oplyse om leasingkontrakter, som endnu ikke er indgået, men som kan medføre væsentlige rettigheder og forpligtelser.<sup>108</sup>
2. Oplysning om, hvorfor det vurderes, at kontrakten opfylder kriterierne for leasing og dermed den regnskabsmæssige behandling heraf.<sup>109</sup>
3. Oplysning om indregnede beløb fra de indgåede leasingkontrakter.<sup>110</sup> Oplysning af aktiver skal i noten oplyses som en afstemning mellem primo og ultimo værdier, hvor Type A og Type B er præsenteret separat.<sup>111</sup> Leasingforpligtelserne skal præsenteres på samme måde.<sup>112</sup>

---

<sup>102</sup> ED, punkt 55

<sup>103</sup> ED, punkt 56

<sup>104</sup> Præsentationen af den samlede leasingomkostning sker under regnskabsposten 'Andre eksterne omkostninger'

<sup>105</sup> Behandling af pengestrømsopgørelse efter ED er afgrænset fra opgaven, se afgrænsning i afsnit 1.3

<sup>106</sup> ED, punkt 57

<sup>107</sup> IAS 7 behandler pengestrømsopgørelsen. Denne regnskabsstandard behandles ikke i opgaven, se afgrænsning i afsnit 1.3

<sup>108</sup> ED, punkt 58a, 60a og 60b

<sup>109</sup> ED, punkt 58b og 60c

<sup>110</sup> ED, punkt 58c

<sup>111</sup> ED, punkt 61

Leasingtager skal altid overveje, hvorvidt detaljeringsgraden er tilstrækkelig for at opfylde formålet med oplysningerne. Således skal fordelingen af oplysningerne svare til væsentligheden i den oplyste regnskabspost<sup>113</sup>.

### 2.6.3 Kortvarige leasingkontrakter

Kortvarige leasingkontrakter kan ikke overstige en leasingperiode på mere end 12 måneder. Grundet denne tidsramme kan leasingkontrakter, som indeholder en købsoption, som oftest ikke klassificeres som en kortvarig leasingkontrakt, da leasingperioden inklusiv mulig købsoption ikke må overstige 12 måneder<sup>114</sup>.

Den regnskabsmæssige behandling af kortvarige leasingkontrakter svarer til den nuværende behandling af operationel leasing efter IAS 17, hvor leasingydelse indregnes lineært i resultatopgørelsen som en omkostning over leasingperioden, mens de fremtidige forpligtede leasingydelser præsenteres i note til årsregnskabet.

### 2.6.4 Eksempel på indregning og måling af Type A og Type B

#### 2.6.4.1 Type A

I dette eksempel bygger vi videre på samme datagrundlag som i afsnit 2.1.1. Under antagelse af, at kriterierne for Type A leasing, nævnt i afsnit 2.6.2.1, er opfyldt, vil den regnskabsmæssige indregning, efterfølgende måling og præsentation være som illustreret i tabellen på næste side.

Renten er den samme som beregnet i afsnit 2.1.1 på 7,93%, hvilket er på baggrund af det leasede aktives dagsværdi og de samlede fremtidige leasingydelser. Ydermere antages det, at der ikke er nogle startomkostninger vedrørende indgåelsen af leasingkontrakten. I afsnit 2.6.2.4.1 er det beskrevet, at afskrivningsperioden fastsættes som den korteste periode af leasingkontrakten og aktivets brugstid. I dette eksempel er brugstiden et år kortere end leasingperioden, hvorfor afskrivningerne vil være:

$$\text{Afskrivning} = \frac{1.000.000 \text{ kr.}}{4 \text{ år}} \rightarrow \text{Afskrivning} = 250.000 \text{ kr. pr. år}$$

---

<sup>112</sup> ED, punkt 64

<sup>113</sup> ED, punkt 59

<sup>114</sup> ED, Appendix A

År	Balance				Resultatopgørelse	
	Aktiver		Passiver		Resultatpåvirkning	
	Leasingaktiv	Afskrivninger	Leasinggæld	Afdrag	Afskrivninger	Renter
0	1.000.000	0	-1.000.000	0	0	0
1	750.000	-250.000	-829.308	170.692	250.000	79.308
2	500.000	-250.000	-645.079	184.229	250.000	65.771
3	250.000	-250.000	-446.239	198.840	250.000	51.160
4	0	-250.000	-231.629	214.610	250.000	35.390
5	0	0	0	231.629	0	18.371
		-1.000.000		1.000.000	1.000.000	250.000

Alle beløb er angivet i debet (+) og kredit (-)

Tabeller: Egen tilvirkning

Leasingaktivet indregnes som et anlægsaktiv i aktiverne, mens leasingforpligtelsen indregnes som henholdsvis lang- og kortfristede gældsforpligtelser i passiverne<sup>115</sup>. Fordelingen mellem langfristet leasinggæld og kortfristet andel heraf vil blot præsenteres, som vist i tabellen til højre, svarende til summen af leasinggælden og afdraget det efterfølgende år, som vist i tabellen ovenfor.

År	Leasinggæld	
	Langfristet	Kortfristet
0	829.308	170.692
1	645.079	184.229
2	446.239	198.840
3	231.629	214.610
4	0	231.629
5	0	0
		1.000.000

I ovenstående eksempel afskrives det leasede aktiv med 250.000 kr. årligt og er fuldt afskrevet efter brugstiden på fire år. Leasingforpligtelsen er dog først endeligt afdraget efter leasingperiodens fem år. I dette eksempel er den samlede resultatpåvirkning af leasingkontrakten 250.000 kr. i renter og 1.000.000 kr. i afskrivninger.

Eksemplet er simplificeret ved kun at vise præsentationen af resultatopgørelsen og balancen og ikke, hvordan præsentation af note med tilhørende oplysningskrav vil fremstå. For beskrivelse af notekrav henvises der til afsnit 2.6.2.6.

Indregning, måling og præsentation af Type A leasing har store ligheder med behandlingen af finansielle leasingkontrakter, som vi kender det fra den nuværende IAS 17, se eksempel i afsnit 2.4.1.4.

#### 2.6.4.2 Type B

Den regnskabsmæssige behandling af Type B leasing er anderledes i forhold til Type A samt finansiell og operationel leasing, som indgår i den nuværende IAS 17. Det specielle ved Type B er afskrivningsmetoden leasingaktivet, da dette svarer til forskellen mellem den periodiske leasingomkostning og rentetilskrivnin-

<sup>115</sup> Under antagelse af at sætningen "*present lease liabilities separately from other liabilities*" i ED, punkt 54b, betyder, at leasingforpligtelser skal separeres fra øvrige forpligtelser under henholdsvis lang- og kortfristede forpligtelser.

gen af leasingforpligtelsen for perioden. Normalt fastsættes afskrivningerne ud fra en vurdering af aktivets forventede brugstid, hvilket eksempelvis er en mulig afskrivningsperiode i Type A leasing.

Nedenfor fremgår formlerne for, hvordan det periodiske afdrag af leasingforpligtelsen og den periodiske afskrivning af leasingaktivet beregnes:

$$\text{Reduktion af leasingrestgæld} = \text{Primo leasinggæld} - \text{Lineær leasingydelse i perioden} \\ + \text{Rentetilskrivning for perioden}^{116}$$

$$\text{Afskrivning af leasingaktiv} = \text{Primo regnskabsmæssig værdi} - \text{Lineær leasingydelse i perioden} \\ + \text{Rentetilskrivning af primo leasinggæld for perioden}^{117}$$

På baggrund af ovenstående formler samt anvendelse af samme datagrundlag som ved de foregående eksempler fra afsnit 2.1.1, vil præsentationen af Type B leasing i årsregnskabets resultatopgørelse og balance være som illustreret i tabellen nedenfor.

År	Balance					Resultatopgørelse
	Aktiver		Passiver			Driftsomkostning
	Leasingaktiv	Afskrivninger	Leasinggæld	Ydelse	Renter	Leasingomkostninger
0	1.000.000	0	-1.000.000		0	0
1	829.308	-170.692	-829.308	250.000	-79.308	250.000
2	645.079	-184.229	-645.079	250.000	-65.771	250.000
3	446.239	-198.840	-446.239	250.000	-51.160	250.000
4	231.630	-214.610	-231.630	250.000	-35.390	250.000
5	0	-231.630	0	250.000	-18.370	250.000
		-1.000.000		1.250.000	-250.000	1.250.000

Alle beløb er angivet i debet (+) og kredit (-)

NB: Grå celler præsenteres ikke i årsregnskabet. Dette er blot til brug for den illustrative præsentation.

Tabel: Egen tilvirkning

Som det fremgår af tabellens grå kolonner, reduceres leasingaktivet med samme beløb som leasinggælden afdrages med<sup>118</sup>. Eksemplet er simplificeret ved kun at vise præsentationen af resultatopgørelsen og balancen og ikke, hvordan præsentation af note med tilhørende oplysningskrav vil fremstå. For beskrivelse af notekrav henvises der til afsnit 2.6.2.6.

<sup>116</sup> ED, punkt 41a

<sup>117</sup> ED, punkt 50

<sup>118</sup> Afdrag = Ydelse - renter

### 2.6.4.3 Sammenholdelse

I afsnit 2.6.2 er definition, indregning, efterfølgende måling og præsentation gennemgået og dele af disse er eksemplificeret i 2.6.4. I dette afsnit vil vi opsummere afsnit 2.6.2 og illustrere den regnskabsmæssige forskel mellem Type A og Type B leasing og effekten heraf for resultatopgørelsen og balancen. Sammenholdelsen tager udgangspunkt i eksemplerne i afsnit 2.6.4.1 og 2.6.4.2.

Som nævnt i de foregående afsnit skal Type A leasing præsenteres som afskrivning og renteomkostning, mens Type B skal præsenteres som en samlet driftsomkostning. I tabellen nedenfor illustreres den resultatmæssige effekt ved de to leasingtyper.

Heraf kan det ses, at der i de første 4 år, mens aktivet afskrives, er en relativ lille forskel mellem de to forskellige regnskabsmæssige behandlinger, mens denne eskalerer i år 5, hvor aktivet er fuldt afskrevet, mens den sidste del af leasingforpligtelsen mangler at blive betalt.

Resultatopgørelse					
		Type A		Type B	
År	Afskrivninger	Renter	I alt	Leasingydelse	Resultat forskel
0	0	0	0	0	0
1	250.000	79.308	329.308	250.000	79.308
2	250.000	65.771	315.771	250.000	65.771
3	250.000	51.160	301.160	250.000	51.160
4	250.000	35.390	285.390	250.000	35.390
5	0	18.371	18.371	250.000	-231.629
	1.000.000	250.000	1.250.000	1.250.000	0

Tabel: Egen tilvirkning

I tabellen nedenfor vises hvorvidt udviklingen i balancen er forskellig mellem de to leasingtyper. Dette skyldes, at leasingaktiv og leasinggæld reduceres ens i hver periode under Type B leasing, da aktivet nedbringes med samme beløb som gælden, mens det leasede Type A aktiv reduceres efter den forventede brugstid og gælden reduceres efter amortiseringsprincippet. Forskellen mellem de to leasingtyper vedrører dog kun leasingaktivet, da reduktionen af aktivet har forskellig metode, hvilket illustreres i efterfølgende tabel.

År	Balance					
	Type A		Type B		Forskel	
	Aktiv	Leasinggæld	Aktiv	Leasinggæld	Aktiv	Leasinggæld
0	1.000.000	-1.000.000	1.000.000	-1.000.000	0	0
1	750.000	-829.308	829.308	-829.308	-79.308	0
2	500.000	-645.079	645.079	-645.079	-145.079	0
3	250.000	-446.239	446.239	-446.239	-196.239	0
4	0	-231.629	231.629	-231.629	-231.629	0
5	0	0	0	0	0	0

Alle beløb er angivet i debet (+) og kredit (-)

Tabel: Egen tilvirkning

I afsnittets foregående tabeller ses det, hvordan præsentationen af et selskabs resultatopgørelse og balance vil blive påvirket forskelligt over leasingperioden, afhængigt af om det leasede aktiv klassificeres som Type A eller Type B leasing. Denne forskel påvirker nogle nøgletal over tid, eksempelvis afkastningsgraden, som angiver selskabets evne til at generere overskud af aktiverne, samt soliditetsgraden, som angiver hvor stor en andel af egenkapitalen som kan mistes, før tabet påvirker fremmedkapitalen.

Ydermere er klassifikationen af den omkostningsførte leasingydelse forskellig mellem de to leasingtyper. Den omkostningsførte leasingydelse for en Type B leasingkontrakt klassificeres som en driftsomkostning, som typisk er regnskabsposten andre eksterne omkostninger, hvilket er en del af bruttoresultatet og indgår i indtjeningsmarginen EBITDA. Ved Type A leasing omkostningsføres afskrivninger og renter separat, hvilket præsenteres længere nede i resultatopgørelsen end andre eksterne omkostninger<sup>119</sup> og påvirker dermed indtjeningsmarginen EBIT og EBT. Denne forskel påvirker blandt andet, at nøgletallet EBITDA-ratio, som udtrykker hvor stor en del af EBITDA udgør af omsætningen, vil være lavere ved Type B leasing end ved Type A leasing. På denne baggrund har det betydning for både nøgletallene samt informationsværdien for regnskabsbrugere, hvorvidt den aftalte leasingkontrakt er Type A eller Type B leasing.

Formler til brug for beregning af tidligere nævnte nøgletal fremgår af bilag 5. Nøgletal for DFDS' koncernårsregnskab for 2014 vil blive analyseret i afsnit 3.4.

## 2.7 Delkonklusion

I kapitel 3 har vi gennemgået flere grundlæggende forhold omkring de generelle elementer og bestanddele i et årsregnskab, regnskabsmæssige forskelle mellem den nuværende og foreslåede regnskabsstandard for leasing samt grundlaget for den foreslåede ændring af regnskabsstandard for leasing.

<sup>119</sup> Se bilag 6, hvor årsregnskabslovens bilag 2: "skema for balancer og resultatopgørelser viser rækkefølgen af regnskabsposter"

Den primære årsag, til at IASB og FASB gik sammen om at udarbejde en ny revideret regnskabsstandard for leasing, er for at flere leasingkontrakter indregnes i balancen, hvilket vil medføre en øget sammenlignelighed. Den øgede sammenlignelighed skulle dermed øge informationsværdi i årsregnskaberne på tværs af selskaber i forskellige brancher til fordel for regnskabsbrugerne. I deres fælles forsøg på at opnå dette, har de revideret den nuværende regnskabsstandard for leasing, IAS 17. Dette har blandt andet medført ændringer til definitionen af en leasingkontrakt, leasingperioden, en ny undtagelse af indregning ved kortvarige leasingkontrakter og en ny todelt metode af leasingtyper, for at indregne en større andel af leasingkontrakter i balancen.

I den nuværende regnskabsstandard skal leasingkontrakter indregnes i balancen, hvis alle risici og økonomiske fordele overdrages til leasingtager, mens det blot oplyses i en note, hvis disse kriterier ikke er opfyldt, mens det i ED er defineret, at leasingkontrakter som udgangspunkt skal indregnes i balancen, når leasingtager overtager brugsretten af et aktiv og samtidig kompenserer leasinggiver herfor. På denne baggrund ønsker IASB og FASB, at flere leasingkontrakter skal indregnes i balancen. Dog er der tilføjet en ny undtagelse for indregning, hvilket er relateret til de kortvarige leasingkontrakter, som er kortere end 12 måneder. Ydermere er leasingperioden ændret fra den nuværende definition ved at være den uopsigelige periode inklusiv eventuel forlængelse, hvis denne vurderes rimelig sikkert at benytte. Hvor den nye definition ligeledes tager udgangspunkt i den uopsigelige periode, men samtidig inddrager løbende vurdering af hvorvidt eventuel option om forlængelse eller tidlig opsigelse vil blive benyttet. Den nye definition har dermed har påvirkning på afskrivningsprofilen af det leasede aktiv, hvorimod den nuværende afskrivningsprofil er fastsat ved leasingkontraktens påbegyndelse.

Den nye todelte metode ved Type A og Type B leasing svarer egentlig til en erstatning af den nuværende todelte metode med finansiel leasing og operationel leasing. Som det kan ses af eksemplerne i afsnit 2.4.3 og 2.6.4.3, så har Type A leasing samme resultatpåvirkning som finansiel leasing, mens Type B leasing har samme resultatpåvirkning som operationel leasing. Forskellen ses dog på balancen, hvor Type A leasing behandles på samme måde som finansiel leasing, Type B leasing indregnes på balancen, mens operationel leasing ikke indregnes i balancen. Indregningen af omkostninger i resultatopgørelsen er ens for henholdsvis Type A leasing og finansiel leasing samt for Type B leasing og operationel leasing. Som det også fremgår i afsnit 2.4.3 og 2.6.4.3, så har klassifikationen af leasingtypen indflydelse på relevante nøgletal, da indregningen af omkostninger sker på forskellige niveauer i resultatopgørelsen.

De fremhævede ændringer vil blive analyseret og vurderet i kapitel 3.

### 3 Analyse og vurdering

I dette afsnit vil vi se nærmere på de foreslåede ændringer i ED i forhold til den nuværende IAS 17 for at synliggøre og – senere i kapitlet – diskutere den regnskabsmæssige betydning ved de foreslåede ændringer.

Endvidere vil Staff Paper fra IASB og FASB, hvilket er et memorandum fra 2013, hvor de mest gennemgående holdninger og bemærkninger fra Comment Letters er opsummeret, blive inddraget i begyndelsen, mens der senere i kapitlet vil inddrages nogle specifikke Comment Letters samt holdninger og kommentarer fra interviews.

#### 3.1 ED's ændringseffekt på IAS 17

##### 3.1.1 Anvendelsesområde

I udgangspunktet har ED samme anvendelsesområde som IAS 17<sup>121</sup>. Den primære forskel mellem ED og IAS 17 er tilføjelsen om, at kontrakter vedrørende service ikke finder anvendelse i ED<sup>122</sup>.

Denne præcisering af ED skal forsøge at adskille leasingkontrakter fra servicekontrakter, hvor leasingtager ikke opnår brugsretten over et defineret aktiv, da det, som ordet indikerer, er en service, som modtageren får ved at betale for det, uden at overtage brugsretten af et identificerbart aktiv. Dermed finder anvendelsen af ED for en bredere del af kontrakter, men dog kun på den baggrund, hvor leasingtager overtager brugsretten af et identificeret aktiv.

Mange interessenter, som har indgivet deres bemærkninger til ED, støtter IASB og FASB's definition af kontrakter som finder anvendelse ved ED<sup>123</sup>. Dog er størstedelen af interessenterne bekymret for, om implementeringen af disse anvendelsesområder vil medføre ekstra administrativt arbejde ved at behandle "*små leasingkontrakter*", som ofte er uvæsentlige for leasingtagers årsregnskab<sup>124</sup>. Nogle interessenter har givet kritik af samt anbefaling til, at leasede immaterielle aktiver også inkluderes i den kommende regnskabsstandard for leasing<sup>125</sup>.

På baggrund af foregående er der ikke ændret så meget i ED i forhold til IAS 17, men tilføjelsen af undtagelse om anvendelse af ED for servicekontrakter vurderes at være en vigtig præcisering. Derfor vurderes det, at definitionen i ED indeholder en mindre forbedring i forhold til den nuværende IAS 17.

---

<sup>121</sup> Se yderligere beskrivelse af dette i afsnit 2.3.2

<sup>122</sup> Se yderligere beskrivelse af dette i afsnit 2.6.1

<sup>123</sup> Staff Paper, punkt 125

<sup>124</sup> Staff Paper, punkt 126

<sup>125</sup> Staff Paper, punkt 127 og punkt 129



### 3.1.2 Leasingperiode

IAS 17's definition af leasingperioden og definitionen i ED har mange ligheder, dog med et par forskelle. Eksempelvis definerer IAS 17, at leasingperioden skal forlænges, hvis det ved tidspunktet for kontraktindgåelsen er rimeligt sikkert, at en option om forlængelse vil blive benyttet. På samme måde definerer ED, at leasingperioden skal inkludere forlængelse, hvis dette er en option i leasingkontrakten, men at leasingperioden kun skal svare til den forlængede leasingperiode, hvis leasingtager har et væsentligt økonomisk incitament til at benytte en sådan option. På samme måde indeholder ED også definition af option om tidligere opsigelse af leasingkontrakten. ED tager derfor både hensyn til forlængelse af leasingperioden, men også tidligere ophør af leasingkontrakten, hvilket er mindst lige så relevant til brug for den regnskabsmæssige behandling af leasing, da dette i praksis kan være indarbejdet som en option.

Definitionen af leasingperioden er udvidet fra at behandle potentiel forlængelse af leasingperioden til også at omhandle en eventuel opsigelse, før det aftalte ophørstidspunkt for leasingkontrakten. Udover denne udvidelse er den vigtigste forskel i definitionen, at IAS 17 omtaler indarbejdelse af option om forlængelse, hvis benyttelsen af optionen er '*rimeligt sikkert*' på tidspunktet for indgåelsen af leasingkontrakten, mens ED definerer, at option om forlængelse eller tidlig opsigelse af leasingperioden skal indarbejdes, hvis leasingtager har '*væsentligt økonomisk incitament*' til benyttelse af den givne option.

At forlængelse af leasingperioden skal medtages, hvis det på tidspunktet for indgåelse af leasingkontrakten er '*rimeligt sikkert*', at denne option benyttes, er en bred definition og derfor åben for subjektive fortolkninger. På denne baggrund kan der i praksis være tilfælde af leasingaktiver og tilhørende forpligtelser, som ikke er indregnet for den forlængede leasingperiode.

ED forsøger at dække bredere og samtidig mere specifikt for, hvornår forlængelse og tidligt ophør af leasingperioden skal medtages. Dette sker på baggrund af vurderingen af, hvornår det giver leasingtager '*væsentligt økonomisk incitament*' til at benytte denne option. Ved inddragelsen af '*væsentligt*' bliver det ikke nødvendigvis mere specifikt end IAS 17's definition, men kombinationen med '*økonomisk incitament*' gør dog ED mere kvantificérbar, da det er relativt lettere for leasingtager at udarbejde en opgørelse over, hvorvidt en økonomisk fordel – eller ved hvilken option, hvor den økonomiske fordel er størst – opnås mest optimalt ved enten fastholdelse af oprindelig leasingperiode, option om forlængelse eller ved opsigelse.

I Staff Paper fremgår det, at IASB og FASB modtager støtte fra flere interessenter, som har indgivet deres bemærkninger til ED. Støtten vedrører blandt andet, at option om forlængelse og tidligere opsigelse ved '*væsentligt økonomisk incitament*' inddrages i definitionen, hvilket vurderes at være en forbedring i forhold

til tidligere<sup>128</sup>. En større gruppe af interessenter udtrykker dog bekymring om, at udtrykket '*væsentligt økonomisk incitament*' ikke reducerer risikoen for subjektivitet, og dermed at behandlingen af leasing vil blive inkonsistent på tværs af selskaber<sup>129</sup>.

Vi vurderer, at på trods af, at der er foreslået en definition, som fortsat kan tolkes subjektivt og dermed i forskellige retninger, så er ED et skridt i den rigtige retning, da det inddrager en økonomisk vurdering gennem leasingperioden, hvilket mange leasingtagere kan forholde sig til og opgøre og vurdere i forhold til IAS 17, hvor subjektiviteten samt risikoen for lavere præcision og sammenlignelighed alt andet lige er større, da det allerede på tidspunktet for kontraktindgåelsen skal vurderes at være '*rimeligt sikkert*', at leasingtager vil benytte sig af en given option for, at den reelt korrekte leasingperiode medtages i senere vurdering af eksempelvis afskrivningsperioden af det leasede aktiv.

På baggrund af ovenstående vurderes det, at definitionen i ED er gjort mere forståelig og har reduceret risikoen for forskellige subjektive vurderinger blandt leasingtagere, når leasingperioden skal fastsættes.

### 3.1.3 Definitioner

IAS 17 klassificerer leasingkontrakter som finansiel og operationel, hvor de finansielle leasingkontrakter defineres ud fra kontrakter, hvor leasingtager skal have brugsretten samt alle tilhørende risici og økonomiske fordele af et identificeret aktiv for en aftalt periode, mens leasingtager betaler en aftalt leasingydelse til leasinggiver<sup>130</sup>, mens operationelle leasingkontrakter defineres ved negativ afgræsning i forhold til finansiel leasing<sup>131</sup>.

I henhold til IAS 17 afhænger forskellen mellem finansielle og operationelle leasingkontrakter mere af det substantielle indhold af transaktionen i den enkelte kontrakt fremfor blot kontrakttypen. IAS 17 indeholder flere underpunkter, som er vejledende indikationer af, hvorvidt leasingkontrakter klassificeres som enten finansiel eller operationel leasing. Underpunkterne til punkt 10 i IAS 17 er typer af transaktioner, som *normalt vil føre* til en kontrakt om finansiel leasing, mens underpunkterne til punkt 11 i IAS 17 *kan føre* til, at en kontrakt skal klassificeres som finansiel leasing. Disse underpunkter fremgår også af bilag 4. Disse indikationer øger risikoen for subjektivitet og dermed en regnskabsmæssig gråzone grundet forskellen i den regnskabsmæssige behandling af henholdsvis finansiel og operationel leasing.<sup>132</sup>

---

<sup>128</sup> Staff Paper, punkt 131 og punkt 134

<sup>129</sup> Staff Paper, punkt 85 og punkt 137

<sup>130</sup> Se yderligere beskrivelse af dette i afsnit 2.4.1.1

<sup>131</sup> Se yderligere beskrivelse af dette i afsnit 2.4.2.1

<sup>132</sup> Se yderligere beskrivelse af dette i afsnit 2.4.1.1

IASB og FASB forsøger ved udarbejdelsen af ED at reducere risikoen for subjektive vurderinger af leasingkontrakter, som medfører væsentlig forskellig regnskabsmæssig behandling, ved at fjerne de nuværende finansielle og operationelle leasingtyper i ED. Disse erstattes i stedet af Type A og Type B leasingkontrakter. Type A er anlægsaktiver, som ikke er fast ejendom eller leasingkontrakter, hvor den aftalte leasingperiode udgør en væsentlig del af det leasede aktivs økonomiske levetid samt leasingkontrakter, hvor nutidsværdien af de tilbagediskonterede leasingydelser er væsentlige sammenholdt med aktivets nutidsværdi på kontraktens indgåelsestidspunkt.

Type B har de modsatte definitioner af Type A. Definitionen af Type B er anlægsaktiver, som er fast ejendom eller leasingkontrakter, hvor den aftalte leasingperiode udgør en uvæsentlig del af det leasede aktivs økonomiske levetid samt leasingkontrakter, hvor nutidsværdien af de tilbagediskonterede leasingydelser er uvæsentlige sammenholdt med aktivets nutidsværdi på kontraktens indgåelsestidspunkt.<sup>133</sup>

IASB og FASB flytter definitionsspørgsmålet fra, hvorvidt alle (eller ingen) risici overdrages til leasingtager (gældende for henholdsvis finansiell og operationel leasing), til hvorvidt leasingtager får overdraget brugsretten samt økonomiske fordele og risici af et identificeret aktiv (gældende for både Type A og Type B leasing). Definition ændringerne flytter dermed fokus fra udelukkende at handle om overdragelsen af risikoen for et aktiv (eller ingen), til at handle om at modtage økonomiske fordele, forbundne risici og dermed brugsretten over det leasede aktiv.

I Staff Paper fremgår det, at IASB og FASB modtager støtte for deres forslag til definition af leasingkontrakter fra interessenter, der mener, at denne nye definition er en forbedring i forhold til den nuværende i IAS 17<sup>134</sup>. Forslaget af definitionen modtager dog kritik for, at den ikke er så specifik, som den kunne være og dermed ikke velegnet til mere komplicerede scenarier<sup>135</sup>.

På baggrund ovenstående mener vi, at det bør blive lettere for leasingtager at vurdere, hvorvidt den indgåede kontrakt vedrører leasing eller ej. Ændringen til at omhandle brugsretten vurderes at være essentiel for at reducere risikoen af forskellig behandling af leasing på tværs af selskaber samt øge ensartetheden i definitionen af leasing og dermed sammenligneligheden i årsregnskaberne på tværs af brancher.

### 3.1.4 Indregning

IAS 17<sup>136</sup> kræver indregning i balancen af finansielle leasingkontrakter, mens operationelle leasingkontrakter ikke indregnes i selskabets balance, hvilket har skabt en regnskabsmæssig gråzone for indregning af

---

<sup>133</sup> Se yderligere beskrivelse af dette i afsnit 2.6.2.1

<sup>134</sup> Staff Paper, punkt 92

<sup>135</sup> Staff Paper, punkt 97a

<sup>136</sup> Se yderligere beskrivelse af dette i afsnit 2.4.1.1

aktiver og forpligtelser. Leasingydelser i operationelle leasingkontrakter indregnes lineært over leasingperioden, medmindre en anden metode tilnærmelsesvist præsenterer samme effekt, mens restforpligtelsen blot oplyses i en note til årsregnskabet.

I henhold til IAS 17 skal finansielt leasede aktiver og tilhørende forpligtelser indregnes til dagsværdien af de leasede aktiver i balancen, eller til nutidsværdien af de kontraktuelle minimumsleasingydelser, hvis dette beløb er lavere end dagsværdien. De leasede aktiver tillægges eventuelle direkte startomkostninger. Til at opgøre nutidsværdien af minimumsydelserne skal diskonteringsfaktoren være den effektive rente fra leasingkontrakten, hvis dette er praktisk muligt at fastslå. Hvis dette ikke er muligt, skal diskonteringsfaktoren svare til renten for leasingtagers marginale lånerente.

IAS 17 defineres leasingydelser, som de betalinger, leasingtager er eller kan blive forpligtet til at betale til leasinggiver i leasingperioden eksklusiv omkostninger til service, skatter og afgifter, som betales af leasinggiver, og som tilbagebetales af leasingtager samt variable leasingydelser. Hvis leasingtager har option til at købe aktivet til en pris, som forventes at være tilstrækkeligt lavere end dagsværdien på tidspunktet, hvor det er overvejende sandsynligt, at køboptionen bliver udnyttet, skal minimumsleasingydelserne omfatte minimumsleasingydelser over kontraktperioden indtil den forventede udnyttelsesdag af køboptionen samt ydelser for udnyttelsen.

De variable leasingydelser er ikke-fastsatte betalinger, da de er baseret på et indeks eller rate. De variable leasingydelser medtages ikke i minimumsleasingydelserne og omkostningsføres i regnskabsperioden, hvor omkostningen indtræffer for leasingtager.

ED<sup>137</sup> angiver, at det leasede aktiv og den tilhørende forpligtelse skal indregnes ved leasingkontraktens indgåelse, hvor leasingforpligtelsen indregnes som tilbagediskonteret nutidsværdi, mens aktivet indregnes til kostpris inklusiv eventuelle direkte startomkostninger.

Leasingydelser defineres som betalinger fra leasingtager til leasinggiver relateret til brugen af det aftalte aktiv i leasingperioden, hvilket skal inkludere faste betalinger, variable leasingydelser, som er knyttet til et indeks eller rate samt prisen for at udnytte en køboption, hvis det giver leasingtager væsentligt økonomisk incitament at udnytte optionen.

Variable leasingydelser, som indregnes i leasingforpligtelsen, er knyttet til et indeks eller en rate ved ikrafttrædelsestidspunktet for kontrakten. Efterfølgende skal de variable leasingydelser måles til de ændrede værdier i indeks eller rate. Hvis indekset eller raten ændrer sig, og dette påvirker en nuværende eller tidligere periode, skal dette påvirke resultatopgørelsen, mens det skal indregnes som en ned- eller opskrivning

---

<sup>137</sup> Se yderligere beskrivelse af dette i afsnit 2.6.2.3

på leasingaktivet, hvis det vedrører en fremtidig periode. Variable leasingydelser, som ikke indregnes som en del i leasingforpligtelsen, er ændringer i forhold eller omstændigheder, som ikke er knyttet til leasingperioden, samt at det ikke må være ændringer i det aftalte indeks eller rate.

IASB og FASB har ændret indregningskriteriet, hvilket medfører, at alle leasingkontrakter skal indregnes i balancen<sup>138</sup>. Samtidig ændrer de også på formuleringen af, hvilke elementer som skal indgå i opgørelsen af leasingforpligtelsen og dermed indregnes i balancen. IAS 17 afgrænser leasingydelsen til ikke at indeholde omkostninger til service, skatter og afgifter, mens ED i stedet inkluderer faste betalinger, variable ydelser knyttet til et indeks eller en rate samt prisen for at udnytte en købsoption, hvis der er væsentligt økonomisk incitament herfor. ED tilføjer en yderligere definition af variable leasingydelser, da der er leasingydelser baseret på indeks eller rate, som skal indregnes i leasingforpligtelsen samt variable leasingydelser, som relaterer sig til øvrige forhold og omstændigheder, hvor disse blot skal indregnes i resultatopgørelsen, når de afholdes.

I Staff Paper fremgår det, at IASB og FASB modtager støtte fra mange interessenter vedrørende indregning af de variable leasingydelser, som er knyttet til et indeks eller en rate, da disse leasingydelser er uundgåelige for leasingtager<sup>139</sup>. Blandt kritikken er der flere interessenter, der mener, at de variable leasingydelser bør udgå af leasingforpligtelsen, da det er utænkeligt, at selskaber vil indgå leasingkontrakter med variable leasingydelser, som er knyttet til et indeks eller en rate, som leasingtager ikke kan forudsige med rimelig sikkerhed<sup>140</sup>. Flere interessenter kritiserer blandt andet forslaget for den forskellige behandling af variable leasingydelser, hvor ydelser, som er knyttet til et indeks eller en rate, skal indregnes i leasingforpligtelsen, mens leasingydelser, som vedrører andre forhold eller omstændigheder, ikke skal indregnes i forpligtelsen. Dette risikerer at reducere sammenligneligheden mellem selskabernes årsregnskaber<sup>141</sup>.

IASB og FASB forsøger ved ED at definere en regnskabsstandard, hvor alle leasingkontrakter skal indregnes i leasingtagers balance og dermed afskaffe muligheden for præsentation af mindre præcise informationer om leasingforpligtelser ved den nuværende IAS 17's behandling af operationelle leasingkontrakter.

Det vurderes på baggrund af ovenstående, at indregning af alle leasingkontrakter vil medføre et mere retvisende billede i årsregnskaberne, men at der er risiko for en ny gråzone ved behandlingen af de variable leasingydelser grundet forskellig behandling afhængigt af, om de er knyttet til et indeks eller øvrige forhold. Samlet set vurderes det, at ED er en væsentlig forbedring i forhold til IAS 17, da operationelle leasingkon-

---

<sup>138</sup> Dog med undtagelse af kortvarige leasingkontrakter, se yderligere i afsnit 34.1.7

<sup>139</sup> Staff Paper, punkt 146

<sup>140</sup> Staff Paper, punkt 148c

<sup>141</sup> Staff Paper, punkt 151

trakter her udelades af balancen, hvilket medfører et mindre retvisende årsregnskab samt reduceret informationsværdi for regnskabsbrugerne.

### 3.1.5 Efterfølgende måling

I henhold til IAS 17 er der ingen reel efterfølgende måling af leasingaktiv eller tilhørende forpligtelse i operationelle leasingkontrakter, da der intet aktiv er indregnet, og leasingrestgælden efterfølgende måles, hvilket dog reelt ikke måles af leasingtager, da det blot oplyses i en note, hvor oplysningen er givet på baggrund af leasinggældens amortisering, hvilket ofte er beregnet og vedlagt som en tabel i et bilag til leasingkontrakten fra leasinggiver.<sup>142</sup>

Efterfølgende måling af finansielle leasingkontrakter sker ved, at det leasede aktiv afskrives lineært over leasingperioden eller efter egen regnskabspraksis over den forventede brugstid af aktivet, hvis det er overvejende sandsynligt, at leasingtager ejer aktivet efter leasingperiodens udløb. Den tilhørende leasingforpligtelse skal efterfølgende måles med en konstant periodisk renteomkostning, således at leasingrestgælden reduceres lineært over leasingperioden, dog er en anden tilnærmet metode accepteret, hvorfor det i praksis typisk er amortiseret kostpris som anvendes for efterfølgende måling.

Efter ED skal det leasede aktiv efterfølgende måles til kostpris med fradrag for akkumulerede af- og nedskrivninger.<sup>143</sup> Leasingtager skal efter leasingkontraktens indgåelse vurdere nedskrivningsbehovet af det leasede aktiv i henhold til IAS 36. Dette er en del af opgavens afgrænsning, hvorfor der ikke gøres yderligere ved dette<sup>144</sup>.

Afskrivningsmetoden er dog forskellig mellem Type A og Type B. Afskrivning af Type A leasede aktiver sker lineært, medmindre en anden metode er mere repræsentativ for de forventede fremtidige økonomiske fordele ved brugen af aktivet, mens afskrivningsperioden er den korteste af aktivets brugstid og leasingperioden. Hvis en given købsoption med overvejende sandsynlighed vil blive benyttet, når denne medfører væsentlige økonomiske fordele til leasingtager, skal afskrivningsperioden svare til aktivets brugstid.<sup>145</sup>

For Type B skal leasingtager afskrive det leasede aktiv som residualen mellem den periodisk lineære leasingydelse og den periodisk lineære rentetilskrivning af leasingrestgælden. Denne residualberegning medfører, at leasingomkostningen, som præsenteres i resultatopgørelsen, er lineær over leasingperioden.<sup>146</sup>

---

<sup>142</sup> Se yderligere beskrivelse af dette i afsnit 2.4.2.1

<sup>143</sup> Se yderligere beskrivelse af dette i afsnit 2.6.2.4

<sup>144</sup> Der henvises til afsnit om afgrænsning, afsnit 2.1.3

<sup>145</sup> Se yderligere beskrivelse af dette i afsnit 2.6.2.4

<sup>146</sup> Se yderligere beskrivelse af dette i afsnit 2.6.2.4

Den tilhørende leasingforpligtelse skal efterfølgende måles som en reduktion ved afdrag samt en forøgelse ved periodisk rentetilskrivning.<sup>147</sup>

Den primære ændring ved efterfølgende måling er, at begge leasingtyper nu efterfølgende skal måles, da der i den nuværende IAS 17 reelt ikke sker efterfølgende måling af operationel leasing. Ved ED skal den periodiske leasingydelse for Type B påvirke resultatopgørelsen som andre eksterne omkostninger, mens udviklingen i aktivets værdi og restgælden følger hinanden, grundet reduktionen svarende til afdraget på forpligtelsen, gennem hele leasingperioden. Type A leasing måles efterfølgende på samme måde som finansiel leasing efter IAS 17, hvor udviklingen mellem aktivet og forpligtelsen i mange tilfælde vil være forskellig, samt at resultatopgørelsen påvirkes ved afskrivninger og rentekomkostninger. Dette er dermed anderledes end Type B.

I Staff Paper er der ikke megen støtte til forslaget afsnit om efterfølgende måling. Den primære kritik vedrører afskrivningsprofilen af det leasede aktiv efter Type B. Her fremkommer det, at interessenterne ikke finder afskrivningsprofilen for Type B aktiver repræsentativ for aktivets reelle værdi ud fra en vurdering af aktivets brugstid, men som en residualopgørelse. Andre interessenter kritiserer dette ved, at aktivets værdi risikere i videre udstrækning at indebære en risiko for nedskrivningsbehov.<sup>148</sup>

Endvidere har mange interessenter kritiseret metoden for efterfølgende måling af leasingforpligtelsen, da de mener, at den er kompleks, og at metoden er omkostningstung i forhold til udbyttet ved dette.<sup>149</sup>

Det vurderes på baggrund af ovenstående, at den foreslåede todelte model er uhensigtsmæssig og unødigt kompleks, hvorfor dette ikke synes at opfylde den oprindelige målsætning med udarbejdelsen af en ny standard. Derimod er der støtte til forslaget Type A og dets regnskabsmæssige behandling af leasing, som på flere områder minder om IAS 17's regnskabsmæssige behandling af finansiel leasing. Denne del får utvivlsomt støtte fra interessenterne, da denne metode allerede er kendt, og dermed skal interessenterne ikke vænne sig til en ny metode.

### 3.1.6 Præsentation

I henhold til IAS 17 skal leasingtager blot opfylde oplysningskrav i henhold til IFRS 7<sup>150</sup>, hvor der for både finansielle og operationelle leasingkontrakter oplyses om de omkostningsførte leasingydelser i regnskabs-

---

<sup>147</sup> Se yderligere beskrivelse af dette i afsnit 2.6.2.3 og 2.6.2.4

<sup>148</sup> Staff Paper, punkt 31

<sup>149</sup> Staff Paper, punkt 152

<sup>150</sup> Se yderligere beskrivelse af dette i afsnit 2.4.1.3

perioden, de samlede fremtidige leasingydelser fordelt på intervallerne 'mindre end 1 år', 'mellem 1 og 5 år' samt 'mere end 5 år' og en generel beskrivelse af, hvad leasingkontrakten vedrører.<sup>151</sup>

ED indeholder specifikt punkter om notekrav<sup>152</sup>, som leasingtager skal opfylde, således at informationsværdien øges til gavn for regnskabsbrugerne. I balancen skal leasingtager præsentere leasede aktiver og tilhørende leasingforpligtelse separat fra øvrige aktiver og forpligtelser, mens Type A og Type B leasede aktiver og tilhørende forpligtelser yderligere skal præsenteres separat fra hinanden.

I resultatopgørelsen skal renter og afskrivninger præsenteres separat for Type A leasing, mens disse skal præsenteres samlet som en driftsomkostning for Type B leasing.

Leasingtager skal også oplyse om generelle forhold i leasingkontrakter, om indgåede men endnu ikke påbegyndte leasingkontrakter, om vurdering af at kontrakten opfylder kriterierne for leasing, om indregnede beløb fra de indgåede leasingkontrakter, og note, hvor aktiver oplyses som en afstemning mellem primo og ultimo værdier, hvor Type A og Type B er præsenteret separat. På samme måde skal leasingforpligtelserne præsenteres i noteform.

Ydermere er der krav om, at leasingaktiviteter skal præsenteres i pengestrømsopgørelsen, samt at leasingtager altid skal sikre sig, at oplysningerne gives efter væsentlighedsprincippet.<sup>153</sup>

I Staff Paper fremgår det, at IASB og FASB modtager støtte fra interessenter, som har indgivet deres bemærkninger til ED. Støtten vedrører blandt andet forslaget om at præsentere leasingaktiver og leasingforpligtelser separat fra andre aktiver og forpligtelser<sup>154</sup>. Endvidere udtrykker størstedelen af regnskabsbrugere, som har tilkendegivet sin mening om ED gennem Comment Letters, støtte til forslaget om øgede notekrav om leasingkontrakter, således at selskabets ledelse giver værdifuld information om deres forudsætninger og vurderinger relateret til de indgåede leasingkontrakter<sup>155</sup>.

Regnskabsaflæggere er dog uenig i disse forslag og mener, at de foreslåede præsentationskrav er overdrevne og komplekse samtidig med at de øgede præsentationskrav resulterer i investeringer i mere solide IT-systemer, da IT-systemerne på nuværende tidspunkt ikke er udarbejdet efter disse krav.<sup>156</sup>

ED er derfor videreudviklet på området om præsentation og oplysningskrav i forhold til IAS 17, hvor der ikke er indarbejdet specifikke præsentationskrav for leasing, men blot en generel henvisning til IFRS 7. For-

---

<sup>151</sup> Se yderligere beskrivelse af dette i afsnit 2.4.1.3 og 2.4.2.2

<sup>152</sup> Se yderligere beskrivelse af dette i afsnit 2.6.2.5

<sup>153</sup> Se yderligere beskrivelse af dette i afsnit 2.6.2.5

<sup>154</sup> Staff Paper, punkt 184

<sup>155</sup> Staff Paper, punkt 197 og 198

<sup>156</sup> Staff Paper, punkt 202



slaget om separat præsentation af leasing i henholdsvis balance og note modtager støtte fra regnskabsbrugere, mens regnskabsaf læggerne modarbejder dette med henblik på omkostningstung implementering heraf. Vi mener, at implementeringen heraf vil øge informationsværdien til gavn for regnskabsbrugere samt at dette vil øge forståeligheden af selskabets leasingkontrakter, hvilket er en yderligere forbedring i forhold til begrebsrammens understøttende kvalitative egenskaber.

### 3.1.7 Kortvarige leasingkontrakter

Definitionen af kortvarige leasingkontrakter, er kontrakter, som maksimalt er 12 måneder inklusiv en potentiel option. Denne definition af leasingkontrakt er ny i ED i forhold til IAS 17.

Den regnskabsmæssige behandling af kortvarige leasingkontrakter er tilsvarende den nuværende behandling af operationel leasing efter IAS 17, hvor leasingydelse indregnes lineært i resultatopgørelsen som en driftsomkostning over leasingperioden, mens restforpligtelsen blot oplyses i en note.

Tilføjelsen – eller nærmere den tilføjede undtagelse – af kortvarige leasingkontrakter virker til at være et udtryk for en bagatelgrænse efter IASB og FASB's vurdering, hvilket flere interessenter benævner som en '*praktisk undtagelse*', som de medgiver deres støtte til i Comment Letters<sup>158</sup>. Flere interessenter støtter dog ikke op om denne undtagelse, da flere mener, at perioden bør sættes op til 24 eller 36 måneder<sup>159</sup>. Dette får støtte fra flere interessenter, som mener, at denne angivelige bagatelgrænse ikke medfører omkostningsbesparelser hos leasingtager, da leasingkontrakter yderst sjældent er kortere end 12 måneder<sup>160</sup>. Flere interessenter mener, at vurderingen om udnyttelse af en option i kortvarige leasingkontrakter skal indarbejdes og have samme definition som for Type A og Type B leasing, således at en leasingkontrakt som indeholder en option om forlængelse, blot skal påvirke en kortvarig leasingkontrakt til at skulle behandles efter definition af Type A eller Type B leasing, hvis optionen giver leasingtager et '*væsentlig økonomisk incitament*' til at udnytte optionen<sup>161</sup>.

Hos DFDS har de flere kortvarige leasingkontrakter, hvor de fleste dog indeholder en option om forlængelse. Hos DFDS finder man det ikke logisk, at man definerer en undtagelse, som ikke kan benyttes grundet en option om forlængelse. DFDS finder det dermed mere hensigtsmæssigt, at definitionen i den endelige standard bliver således, at det er muligt ikke at indregne kortvarige leasingkontrakter, hvis det kan sandsynliggøres tilstrækkeligt ved indgåelsestidspunktet, at optionen ikke vil blive benyttet. Hvis dette ikke ændres,

---

<sup>158</sup> Staff Paper, punkt 118

<sup>159</sup> Staff Paper, punkt 123

<sup>160</sup> Staff Paper, punkt 120

<sup>161</sup> Staff Paper, punkt 119

vil der være en undtagelse, som stort set ikke kan blive anvendt, da mange leasingkontrakter indeholder optioner.<sup>162</sup>

Holdningerne er, som nævnt ovenfor, en blanding af for og imod forslaget om at tilføje denne "bagatelgrænse" i den kommende regnskabsstandard. Overordnet set virker hensigten god, da det kan være omkostningstungt for selskaber, som er leasingtagere, at indregne og opgøre leasingkontrakter, som typisk vil være uvæsentlige af betydning for selskabets årsregnskab, men samtidig kan denne undtagelse være med til at skabe en ny gråzone, hvor leasingtager blot kan indgå leasingkontrakter, som er gældende for 12 måneder og derefter blot indgå samme kontrakt med leasinggiver og på denne måde i længere tid have en løbende leasingkontrakt, som ikke skal indregnes i balancen. Endvidere kan der være tilfælde, hvor leasingtager primært benytter sig af kortvarige leasingkontrakter, eksempelvis et produktionsselskab, som modtager en stor ordre og akut skal bruge ekstra maskiner og andet driftsmateriel, hvor disse aktiver leases på kontrakter kortere end 12 måneder.

På baggrund af ovenstående vurderes det, at kortvarige leasingkontrakter ikke opfylder den ønskede hensigt, men blot risikere at skabe en ny gråzone inden for regnskabsstandardens vedrørende leasing, hvor der i den nuværende IAS 17 er en gråzone mellem den regnskabsmæssige behandling af henholdsvis finansiell og operationel leasing<sup>163</sup>.

## 3.2 Interessenternes holdninger

### 3.2.1 Comment Letters

IASB og FASB har modtaget mere end 640 Comment Letters til ED<sup>164</sup> og generelt har de modtaget støtte fra interessenterne, som har indgivet Comment Letter<sup>165</sup>. Vi har udvalgt Comment Letter for EFRAG og Deloitte, og disse er behandlet separat i de to følgende afsnit.

#### 3.2.1.1 EFRAG

EFRAG er rådgiver for Europa Kommissionen i EU på baggrund af indsamling af holdninger og vurderinger fra interessenter i EU. Ydermere skal EFRAG sikre, at de foreslåede internationale regnskabsstandarder er behørigt og tilstrækkeligt formuleret, således at interessenterne kan forstå og følge dem. Comment Letter

---

<sup>162</sup> Dette kommenteres yderligere i afsnit 3.2.2.1

<sup>163</sup> Se yderligere beskrivelse af dette i afsnit 2.4.1.1 og 3.1.1

<sup>164</sup> [http://www.fasb.org/jsp/FASB/CommentLetter\\_C/CommentLetterPage&cid=1218220137090&project\\_id=2013-270&page\\_number=7](http://www.fasb.org/jsp/FASB/CommentLetter_C/CommentLetterPage&cid=1218220137090&project_id=2013-270&page_number=7)

<sup>165</sup> Staff Paper, punkt 9

fra EFRAG er derfor også baseret på 40 underliggende Comment Letters, som er fordelt på 10 europæiske lande og 13 brancher<sup>166</sup>.

Som udgangspunkt er EFRAG enige i IASB og FASB's grundlag for ændring af den nuværende og udskældte leasingstandard<sup>167</sup>. Man ønsker at indregne flere leasingkontrakter i balancen, som på nuværende tidspunkt ikke er indregnet, når der er tale om kontrakter, som tilnærmelsesvis svarer til et køb af aktiver<sup>168</sup>. EFRAG har dog bekymringer om den foreslåede model med Type A og Type B leasing, da denne risikere at medføre fornyet kompleksitet til området. Endvidere ønsker EFRAG, på baggrund af en cost/benefit vurdering, indarbejdelse af en nedre beløbsgrænse for, hvornår indregning af leasede aktiver er nødvendigt, hvilket benævnes som '*small ticket leases*', i forhold til en væsentlighedsbetragtning<sup>169</sup>. EFRAG tilføjer endvidere, at de finder det mest hensigtsmæssigt, at der korrigeres for disse bekymringer relateret til ED før den endelige regnskabsstandard foreligger<sup>170</sup>.

EFRAG er helt enige i grundlaget for at ændre den nuværende regnskabsstandard og finder derfor også det oprindelige formål med udarbejdelsen af en ny regnskabsstandard tilfredsstillende. EFRAG fremhæver også, at de finder kriterierne for definition og indregning<sup>172</sup> af leasingkontrakter for potentielt informationsrige for regnskabsbrugere. EFRAG forstår dog ikke IASB og FASB's forslag om Type A og Type B leasing samt kortvarige leasingkontrakter, da dette formentligt blot vil medføre en fornyet kompleksitet af dette regnskabsområde, samt at forslaget ikke tyder på at være hensigtsmæssigt for alle typer leasingkontrakter. Det definerede anvendelsesområde virker til at være opstået på baggrund af kompromisser for at udarbejde en standard på området i stedet for at definere et anvendelsesområde for standarden, som reelt er brugbar og ikke indeholder undtagelser i forhold til den foreslåede regnskabsmæssige behandling på baggrund af standarden<sup>173</sup>.

I forhold til cost/benefit betragtningen af ED mener EFRAG ikke, at dette er et vellykket forslag. EFRAG udtrykker, at der er behov for væsentlig simplificering i forhold til ED ved blandt andet at præcisere definitioner i form af eksempler. Endvidere angiver EFRAG, at de har udarbejdet en analyse<sup>174</sup> på baggrund af informationer fra interessenter for udnyttelsen af kortvarige leasingkontrakter, hvilket viser, at indgåede leasingkontrakter hos interessenter i 50 % af tilfældene har en leasingperiode på et til fem år, hvorfor und-

---

<sup>166</sup> EFRAG Feedback statement – ED Leases 2013.

[http://www.efrag.org/files/ED%20Leases%202013/ED\\_Leases\\_2013\\_-\\_Feedback\\_Statement.pdf](http://www.efrag.org/files/ED%20Leases%202013/ED_Leases_2013_-_Feedback_Statement.pdf)

<sup>167</sup> EFRAG Comment Letter, side 1 og 3

<sup>168</sup> EFRAG Comment Letter, side 1

<sup>169</sup> EFRAG Comment Letter, side 2

<sup>170</sup> EFRAG Comment Letter, side 2

<sup>172</sup> Se yderligere beskrivelse af dette i afsnit 2.6.2.2 og 2.6.2.3

<sup>173</sup> EFRAG Comment Letter, side 4

<sup>174</sup> EFRAG Comment Letter, punkt 2

tagelsen om kortvarige leasingkontrakter ikke vil være fordelagtig – heller ikke hvis leasingperioden blev hævet til fem år.<sup>175</sup>

Mens EFRAG udtrykker deres enighed i fokus på brugsretten af aktivet i definitionen af en leasingkontrakt, fortsætter de dog med at kritisere den todelte indregningsmetode ved Type A og Type B, da de mener, at værdiforringelsen af aktivet ved behandling som Type B ikke udtrykker en egentlig amortisering i forbindelse med brugen af aktivet, men blot på baggrund af en rentesats. Dette vil ikke medføre nogen særlig grad af informationsværdi for regnskabsbrugerne, og at det blot vil medføre øget kompleksitet på området i forhold til at indføre én metode.<sup>176</sup>

Definitionen af leasingperioden<sup>177</sup> er EFRAG enig i, dog foreslår de at fastholde den nuværende ordlyd '*rimeligt sikkert*' som udtryk for væsentlighedsniveauet, når det skal vurderes, hvorvidt en option forventes udnyttet eller ej, da dette udtryk allerede er kendt for regnskabsaflæggere og regnskabsbrugere. EFRAG forstår godt IASB og FASB's ønske om at reducere muligheden for inddragelse af ledelsen i selskabernes subjektive vurdering ved fastsættelse af leasingperioden, hvorfor EFRAG foreslår, at udtrykket '*rimeligt sikkert*' med fordel kunne udskiftes med '*rimeligt sikkert baseret på foreliggende data*'. EFRAG er samtidig tilfredse med tilføjelsen af undtagelsen om kortvarige leasingkontrakter. Punktet skal dog tilpasses yderligere, da de ikke mener, at det er logisk, hvis leasingtager har en kontrakt med en leasingperioden under 12 måneder, som indeholder en option om forlængelse, hvor leasingtager ikke ønsker at benytte optionen, så kan undtagelsen om indregning ikke benyttes.<sup>178</sup>

EFRAG byder EDs forslag om noteoplysninger<sup>179</sup> velkomne, men ønsker sig samtidig en tydeliger præcisering af, at det ikke er alle af de nævnte oplysninger, som skal følges. Det afhænger af væsentligheden af oplysninger, da de nævnte noteoplysninger er omfattende at indarbejde i årsregnskabet. Endvidere finder EFRAG de forskellige præsentationer<sup>180</sup>, som sker på baggrund af den todelte metode om Type A og Type B, af leasing i henholdsvis resultatopgørelsen, balancen, noter og pengestrømsopgørelse forvirrende for regnskabsbrugeren.<sup>181</sup>

På baggrund af de nævnte diskussionspunkter fra EFRAG's Comment Letter er den primære anbefaling fra EFRAG, at IASB og FASB bør overveje en regnskabsmæssig behandling, hvor der kun er én metode for regnskabsmæssig behandling af leasingkontrakter i stedet for den foreslåede todelte metode med Type A og

---

<sup>175</sup> EFRAG Comment Letter, side 4

<sup>176</sup> EFRAG Comment Letter, side 5 og 6

<sup>177</sup> Se yderligere beskrivelse af dette i afsnit 2.6.2.1

<sup>178</sup> EFRAG Comment Letter, side 8-10

<sup>179</sup> Se yderligere beskrivelse af dette i afsnit 2.6.2.6

<sup>180</sup> Se yderligere beskrivelse af dette i afsnit 2.6.2.6

<sup>181</sup> EFRAG Comment Letter, side 12

Type B. Yderligere finder EFRAG det ikke hensigtsmæssigt at indføre den foreslåede definition om undtagelse af indregning i form af kortvarige leasingkontrakter, da det ikke vil være fordelagtigt på baggrund af de nuværende leasingkontrakter, som de analyserede interessenter typisk indgår. IASB og FASB bør derfor overveje, hvorledes undtagelsen defineres, da den skal anvendes som en form for bagatelgrænse til brug for indregning af leasingkontrakter, mens der på nuværende tidspunkt typisk er leasingkontrakter med leasingperiode på mindre end 12 måneder, hvor der er option om forlængelse, hvorfor undtagelsen om indregning af disse kortvarige leasingkontrakter ikke kan benyttes.

Endvidere foreslår EFRAG indførelse af '*small ticket leases*', som skal defineres et generelt væsentlighedsniveau ved vurdering af, hvorvidt leasingkontrakter skal indregnes eller ikke.

EFRAG er ud fra deres Comment Letter delvist tilfredse med ED og mener, at IASB og FASB er kommet et stykke tættere på en endelig regnskabsstandard for leasing.

### 3.2.1.2 Deloitte

Deloitte er et globalt konsultantselskab inden for revision, rådgivning samt skatteassistance.

Deloitte angiver i deres Comment Letter, at de overordnet er enige i IASB og FASB's begrundelser for, hvorfor forbedringer til den nuværende IAS 17 er nødvendige. Hovedsageligt er det ønsket om indregning af al leasing, således at der ikke er udeholdt væsentlige aktiver og forpligtelser i balancen. Endvidere mener de, at den nuværende todelte model mellem finansiell og operationel leasing skaber kompleksitet og inkonsistent håndtering af den regnskabsmæssige behandling af leasingkontrakter, hvilket medfører, at forholdene for en given leasingkontrakt kan være ens mellem selskaberne, men på trods af dette, håndteres og præsenteres forskelligt mellem selskaberne grundet forskellige vurderinger fra ledelsen.<sup>182</sup>

Deloitte oplyser i forbindelse med deres tilfredshed for indregning af alle leasingkontraktens aktiver og tilhørende passiver, at de har signifikante bekymringer vedrørende den foreslåede metode (Type A og Type B) og udtrykker, at de er bekymrede for, hvilken værdi Type B indregning reelt vil medføre. Derfor foreslår Deloitte, at IASB og FASB udarbejder flere eksempler og guidance for at hjælpe leasingparterne med at definere og tolke betydningen af "fast ejendom" (hvilket som udgangspunkt er Type B leasing), således at der ikke opstår for store forskelle mellem selskaber på tværs af brancher.<sup>183</sup>

Deloitte finder ikke anvendelsen af ED for leasing af immaterielle aktiver brugbar, da denne er frivillig for leasingtager og ikke er mulig for leasinggiver, hvorfor de anbefaler, at dette punkt fjernes i anvendelsesområdet for ED, samt at de finder det kompliceret at definere, hvornår leasingtager opnår brugsretten for et

---

<sup>182</sup> Deloitte Comment Letter, side 1

<sup>183</sup> Deloitte Comment Letter, side 1 og 2

immaterielt aktiv eller ej. Endvidere finder de definitionen for, hvornår et aktiv er '*identificeret*', hvilket er et af kriterierne for, at der kan være tale om en leasingkontrakt<sup>184</sup>, mindre brugbare, hvis ikke IASB og FASB udarbejder flere eksempler på dette. Samtidig finder de heller ikke definitionen og angivne eksempler for udskiftningsretten fyldestgørende, på trods af deres enighed om, at dette punkt skal medtages i vurderingen af, hvorvidt der er tale om en kontrakt vedrørende et identificeret aktiv.<sup>185</sup>

Deloitte skriver i deres Comment Letter, at de er enige i den foreslåede regnskabsmæssige behandling af Type A leasing, mens de ikke finder Type B nødvendig og blot til mere forvirring. Derfor angiver Deloitte endnu engang, at de mener, at IASB og FASB bør overveje indførelsen af blot én metode for regnskabsmæssig behandling af leasingkontrakter. På denne baggrund kommenterer Deloitte også, at de ønsker en metode, hvor amortisering af aktivets værdi sker på samme baggrund som øvrige ikke-finansielle aktiver, hvor aktivet afskrives lineært i et mønster, som bedst udtrykker aktivets brug og indfrielse af fremtidige økonomiske fordele. I forlængelse heraf markerer Deloitte endnu engang, at de ikke kan se fordelene ved Type B leasing, da aktivets værdi ikke nedbringes på baggrund af det forventede brug, men en residual for at skabe en lineær omkostning, som inkluderer renteomkostninger fra leasingforpligtelsen, i resultatopgørelsen.<sup>186</sup>

Deloitte kritiserer IASB og FASB for deres ordvalg ved vurdering af, hvorvidt der er tale om Type A eller Type B leasing, da definitionerne "uvæsentlig" og "størstedelen" anvendes<sup>187</sup>, mens Deloitte anbefaler brug af samme vending for at skabe ensartethed i stedet for forvirring omkring ordvalget.<sup>188</sup> Deloitte angiver endvidere, at de finder de foreslåede krav til præsentation og note for værende tilfredsstillende<sup>189</sup>.

Deloitte støtter op om muligheden for at udvide eller forkorte den aftalte leasingperiode, hvis kriterierne<sup>190</sup> for dette er opfyldt. Dog tilføjer Deloitte, at de ønsker udarbejdet af IASB og FASB en væsentlighedsgrænse til brug for vurderingen af, hvornår der er '*væsentligt økonomisk incitament*' for leasingtager at udnytte en option, således at vurderingen af optionen er mere objektiv end blot ledelsens subjektive estimat. Samtidig mener de ikke, at det udelukkende skal vurderes på baggrund af, hvorvidt der er '*væsentligt økonomisk incitament*' til udnyttelse af optionen, da eksemplet, hvor et selskab vil udnytte en option om forlængelse, uanset hvad. Så skal dette først medtages i leasingperioden, når forlængelsen er trådt i kraft. I stedet mener Deloitte, at man bør fastholde den i IAS 17 definition om, at optioner skal medtages, når det er '*rimeligt*

---

<sup>184</sup> Se yderligere beskrivelse af dette i afsnit 2.6.2.3

<sup>185</sup> Deloitte Comment Letter, side 4-5

<sup>186</sup> Deloitte Comment Letter, side 6-7

<sup>187</sup> Se yderligere beskrivelse af dette i afsnit 2.6.2.2

<sup>188</sup> Deloitte Comment Letter, side 9

<sup>189</sup> Deloitte Comment Letter, side 12-14

<sup>190</sup> Se yderligere om kriterier herfor i afsnit 2.4.1.2

*sikkert'* at de vil udnyttes, da denne allerede er kendt fra praksis på nuværende tidspunkt. Dette understøttes også ved, at IASB og FASB nævner i deres publikation *Basic for Conclusions*<sup>191</sup>, at '*væsentligt økonomisk incitament*' skal erstatte det nuværende '*rimeligt sikkert*', men at den udefinerede bagatelgrænse forbliver uændret. Derfor finder Deloitte det ikke nødvendigt at udarbejde en ny definition, da denne vil forvirre mere end den vil gavne, når den nuværende definition er forstået og afprøvet i praksis over længere tid.<sup>192</sup>

På baggrund af de nævnte diskussionspunkter fra Deloitte's Comment Letter er den primære anbefaling fra Deloitte, at IASB og FASB bør overveje en regnskabsmæssig behandling, hvor der kun er én metode for regnskabsmæssig behandling af leasingkontrakter, medmindre der generelt er opbakning i Comment Letters fra andre organisationer, selskaber, regnskabsbrugere eller regnskabsaflæggere til at fortsætte med den foreslåede todelte metode.<sup>193</sup>

### 3.2.2 Interviews

Vi har foretaget interviews med KPMG's nationale IFRS partner for at opnå diskussion om fagligheden mellem ændringsforslaget og IAS 17, med DFDS A/S for at få et indtryk af regnskabsaflæggerens synsvinkel og holdning til de foreslåede ændringer, samt med Sydbanks senioranalytiker, der blandt andet overvåger danske selskaber i transportbranchen. Nedenfor er disse interviews inddraget og behandlet separat.

#### 3.2.2.1 IFRS Partner hos KPMG

Formålet med interviewet af IFRS Partner fra KPMG, Michael Sten Larsen, er at inddrage synspunkter og anbefalinger fra en faglig specialist i forhold til ED. Ved interview af Michael har vi modtaget hans holdning om ED, hvilket som udgangspunkt er positivt, men dog omfattet af kritik. Hele referatet af interviewet med Michael Sten Larsen fremgår af bilag 7.

Michael indleder med, at han ikke finder ED's forslag om Type B for værende nødvendig. Dette skyldes blandt andet, at amortiseringen skrider i mod det internationale framework, som er balanceorienteret, da amortiseringen indeholder afskrivning og finansieringsomkostninger i form af renter og derfor bliver dette en residual, hvor der ikke er en separat afskrivning af aktivet i takt med aktivets brug, hvilket antyder anvendelse af et mere resultatorienteret (præsentationsorienteret) princip, som ikke følges længere<sup>194</sup>.

Med ED mener Michael ikke, at kompleksiteten i forbindelse med klassifikationen af leasing reduceres væsentligt, da problemstillingen blot flyttes fra diskussion om en kontrakt er finansiel eller operationel leasing

---

<sup>191</sup> Basic for Conclusions, punkt BC140. <http://www.ifrs.org/Current-Projects/IASB-Projects/Leases/Exposure-Draft-May-2013/Documents/ED-Leases-Basis-for-Conclusions-May-2013.pdf>

<sup>192</sup> Deloitte Comment Letter, side 10.

<sup>193</sup> Deloitte Comment Letter, side 2.

<sup>194</sup> Finansiell rapportering, side 57 og 59

til at være Type A eller Type B leasing. Den foreslåede sondring lever derfor ikke op til IASB og FASB's oprindeligt tiltænkte ønske om at finde én model for den regnskabsmæssige behandling af leasing for leasingtager.

I forhold til informationsværdien vil ED helt klart medføre en øget indsigt i årsregnskaber indeholdende leasing for regnskabsbrugere, da der kræves oplysning og separate præsentationer af leasingaktiv og den tilhørende forpligtelse.

Michael fortæller, at offentliggørelsen af den endelige standard vurderes at foreligge i andet halvår af 2015, men at det muligvis udskydes til primo 2016 grundet IASB og FASB's fokus på at færdiggøre den nye regnskabsstandard vedrørende omsætning. Der er derfor ikke lange udsigter for den nye og længeventede regnskabsstandard for leasing.

Alt i alt vurderes det at være en forbedring med ED, men at det ikke lever op til hovedformålet fra den oprindelige hensigt for udarbejdelsen af ED, men at IASB og FASB er kommet nærmere i forhold til den gældende IAS 17.

### 3.2.2.2 *Group Finance hos DFDS*

Formålet med interviewet hos DFDS af Jesper Mikkelsen Heilbuth, Vice President, Head of Group Accounts, Consolidation, Reporting & Tax and responsible for Group SSC Poland, og Troels Dan Jakobsen, Senior Group Financial Controller, er at inddrage holdninger fra regnskabsafslæggeren i forhold til ED. Ud fra interviewet hos DFDS har vi opnået forståelse for deres holdning til ED. Hele referatet af interviewet fra DFDS fremgår af bilag 8.

Hos DFDS var der, som formentlig mange andre steder, stort fokus på det foreslåede udkast for den kommende regnskabstandard for leasing, da det kom for første gang i 2010<sup>195</sup>. Da det endnu var usikkert, hvordan den endelige standard ville komme til at se ud, foretog DFDS i begyndelsen blot high level beregninger for at vurdere effekten af den foreslåede ændring. Beregningerne viste, at det på daværende tidspunkt ville medføre en stigning i balancesummen på 20-25 %, hvilket svarede til omkring 4 milliarder kroner. Herefter blev covenants i forbindelse med låneaftaler gennemgået for at vurdere, hvorvidt denne ændring ville påvirke de indgåede lånebetingelser, men alle covenants i de daværende låneaftaler indeholdt undtagelsen om, at de ikke bliver brudt som følge af regnskabsmæssige lovændringer. Beregningerne blev herefter forelagt revisionskomiteen i DFDS, således at de var orienteret om denne foreslåede ændring samt den tilknyttede regnskabsmæssige effekt for DFDS. Næste skridt var at kommunikere dette til de daværende hovedaktionærer, som var Lauritzen Fonden og A. P. Møller – Mærsk A/S, som tilsammen ejede mere end 60 % af

---

<sup>195</sup> | 2010 udkom første Exposure Draft om Leases. Dette er ikke behandlet i opgaven, se afgrænsning i afsnit 1.3



aktierne, således at de fik indblik i betydningen af denne foreslåede ændring. Siden da har DFDS forholdt sig relativt passivt ved blot at følge med i eksempelvis nyhedsbreve fra revisionshusene for at få den seneste information på området, men uden at der er foretaget yderligere. Årsagen hertil skyldes den længere periode, som forslaget er udarbejdet over. Derimod tyder det på, at der er mange andre organisationer og selskaber, som har større fokus på dette forslag og dets udvikling mod en endelig standard, da der er indgivet mere end 640 Comment Letters til IASB i relation til ED.

DFDS gjorde ikke yderligere i begyndelsen, da den umiddelbare ændring kunne forklares til eksterne investorer samt at DFDS har stabile pengestrømme og en sund balance, mens andre selskaber kan føle sig økonomisk presset, når forslaget skal implementeres, hvor indregningen af leasingkontrakter i balancen medfører en lavere soliditetsgrad. Her nævner DFDS blandt andet DS Norden og SAS, som har operationelle leasingforpligtelser for henholdsvis 84 % og 82 % af balancen i henhold til de senest offentliggjorte årsregnskaber. Begge er selskaber, hvor soliditeten som nøgletal vil ændre sig væsentligt<sup>196</sup>. Dette problem har DFDS umiddelbart ikke. På baggrund af DFDS' egen vurdering, har selskabet en sund økonomi, forventer ikke at opleve en negativ effekt i forhold til finansieringsmuligheder de kommende år, som følge af den forestående ændring af regnskabsstandard. Den primære ændring for DFDS, vil være, at deres strategiske mål om 10 % i ROIC<sup>197</sup> højst sandsynligt skal revurderes, hvilket dog først vil ske ved implementeringen af den endelige standard.

I forhold til vurderingen af de regnskabsmæssige konsekvenser for DFDS vurderer de, som tidligere nævnt, at det ikke vil betyde noget særligt. DFDS fokuserer derfor i tilnærmelsesvis samme grad på, hvorledes den eksterne kommunikation af dette skal forløbe, således at aktieanalytikere allerede har indregnet disse ændringer samt at aktiekursen dermed ikke vil påvirkes i særlig grad ved offentliggørelsen af den første årsrapport efter implementeringen af den nye regnskabsstandard. DFDS forventer dog, at implementeringsåret vil blive omkostningstungt for økonomifunktionen – hvilket højst sandsynligt vil gøre sig gældende i mange andre selskaber – da leasede aktiver skal registreres i en anden detaljeringsgrad end på nuværende tidspunkt. Ligeledes skal der årligt foretages vurdering af værdien af aktiverne og de tilhørende forpligtelser, mens det også skal overvejes, hvorvidt et excel-ark kan rumme denne detaljeringsgrad eller om det er nødvendigt at investere i nyt software til denne opgave.

DFDS vurderer, at den nævnte undtagelse om kortvarige leasingkontrakter virker som et kompromis, som ikke er gennemtænkt. Det vil ikke reducere den administrative arbejdsbyrde eller reducere kompleksiteten af regnskabsområdet, da leasingkontrakter under 12 måneder, med optioner om forlængelse, har betyd-

---

<sup>196</sup> Beregninger er foretaget på baggrund af de senest offentliggjorte årsrapporter. Herved er de fremtidige operationelle leasingydelse summeret og divideret disse med balancesummen

<sup>197</sup> Dette svarer til afkastningsgraden. Dette beskrives yderligere i afsnit 3.4.3.1

ning for amortiseringsperioden for det leasede aktiv og den tilhørende forpligtelse, hvilket samtidig mindsker sammenligneligheden og ensartetheden, som IASB og FASB ellers ønsker at øge med dette forslag. DFDS' valg om indgåelse af kortvarige leasingkontrakter sker på baggrund af en vurdering, hvor blandt andet priselement og efterspørgsel i markedet til eksempelvis en ekstra fragtrute mellem to havnebyer et sted i verden. Det er derfor meget forskelligt, hvordan og hvor ofte DFDS indgår kortvarige leasingkontrakter samt hvorvidt de indeholder option om forlængelse. I forlængelse heraf oplyser DFDS, at de dog aldrig indgår kontrakter, hvor besætning til eksempelvis skibe medfølger, men at de udelukkende bruger egne medarbejdere for at sikre ens oplæring og manøvrering i forskellige situationer samt sprogkundskaber til bestemte ruter.

De nuværende investeringer har ikke været tilsigtet at skulle være operationelle leasingkontrakter frem for finansielle leasingkontrakter. Dette er blevet fastlagt på baggrund af en vurderingsmodel, hvor indikationerne for de to typer af leasing fra IAS 17 er indarbejdet, således at DFDS aktivt gør deres for at fastholde en høj faglig standard. Betydningen af ED i forhold til de fremtidige investeringer vil muligvis medføre, at DFDS i fremtiden vil købe flere af de mindre aktiver end de gør på nuværende tidspunkt, mens det sandsynligvis ikke vil ændre noget for de større aktiver som eksempelvis skibe og terminaler. Dog vil de fremtidige investeringer afhænge af strategiske muligheder og ikke udelukkende, hvorvidt det er mindre eller større aktiver.

Ved spørgsmålet, om ED vil øge nytteværdien af den finansielle rapportering for regnskabsbrugerne, forholder DFDS sig mere kritisk, da de mener, at kompleksiteten af den nuværende standard blot flyttes til at være en anden problemstilling. Dette ændrer dog ikke det store billede i forhold til at reducere kompleksiteten på dette regnskabsområde. Dermed tvivler DFDS på, at en-til-en transparens mellem selskaberne på tværs af brancher opnås, da der er mulighed for at benytte forskellige faktorer. I denne sammenhæng nævnes forholdet omkring fastsættelse af diskonteringsfaktor også. Denne vil være forskellig mellem selskaberne, da der er forskellige finansieringsbehov, kreditratings samt størrelse af pengestrømme, som alt sammen påvirker størrelsen af diskonteringsfaktoren, som skal bruges i forbindelse med diskonteringen af de fremtidige leasingydelser for at præsentere disse som nutidsværdien. DFDS forventer, at revisorerne i implementeringsperioden vil være rigide som følge af de nye standard og drøfte mange mere eller mindre potentielle problemstillinger i denne sammenhæng, mens standarden formentlig vil udvikles til at blive mere pragmatisk i forbindelse med, at den modnes over tid. Ydermere vurderer DFDS, at intentionerne om udarbejdelsen af den nye leasingstandard har været gode, men at området blot er svært at gøre enkelt og dermed ensartet og sammenligneligt.

På baggrund af ovennævnte mener DFDS, at hensigten med ED og derved den kommende standard er god, men at det blot er besværligt at simplificere dette regnskabsområde i én samlet regnskabsstandard, så større sammenlignelighed og ensartet behandling af leasing opnås, da der er flere forhold, som medfører kompleksitet og dermed forskellig behandling af leasingkontrakterne. DFDS frygter derfor, at de interessenter, som forventer en-til-en transparens på tværs af selskaber i forskellige brancher, vil blive slemt skuffede, da dette er yderst svært at opnå på dette område.

### 3.2.2.3 *Aktieanalytiker hos Sydbank*

Ved inddragelse af senioranalytiker, Jacob Pedersen fra Sydbank, opnår vi analytikers synspunkt på ED i forhold til selskabets værdi, samt hvordan markedsværdien i fremtiden kan påvirkes ved implementeringen af ED. Hele referatet af interviewet fremgår af bilag 9.

Jacob nævner, at det mest særprægede kendetegn ved transportbranchen, hvor DFDS befinder sig, er, at denne branche er den første, som påvirkes positivt som negativt på markedsudviklingen. Hvis der er vækst i verdensøkonomien påvirker dette positivt, som fald i væksten påvirker negativt. Derudover er der ikke noget specielt ved selskaber i denne branche i forhold til øvrige brancher ud fra et værdiansættelsessynspunkt. Hans dagligdag går derfor blandt andet med at følge nyhedsstrømmen for de selskaber, som han dækker, for at have indblik i selskabernes udvikling og dermed at kunne opdatere værdiansættelsesmodeller om nødvendigt på baggrund af offentliggjorte oplysninger.

Han præciserer endvidere betydningen af årsregnskabet præsentation som mindre væsentlig i forhold til en analytikers arbejde, da de har udarbejdet egne modeller i eksempelvis excel til brug for estimering af selskabets værdi og på den baggrund en vurdering af, hvorvidt et selskabs aktie bør købes, fastholdes eller sælges. Efterspørgslen fra analytikeren er at få oplysninger om leasing, oftere end det sker på nuværende tidspunkt, hvor det kun sker i forbindelse med offentliggørelsen af årsregnskabet og ikke løbende over året. ED vil dog medføre, at der i en større grad vil komme oplysninger om leasing, da dette skal indregnes i balancen, og dermed er indregnet og præsenteret i kvartal- og/eller halvårsregnskaber, som de børsnoterede selskaber offentliggør i løbet af regnskabsperioden.

Jacob fortæller, at den foreslåede indregning eller den nuværende delvise udeladelse af leasing i balancen ikke vil have nogen effekt af værdiansættelsen ved brug af cash flow-modellerne, da en regnskabsmæssig forøgelse af aktiver og passiver ikke medfører en ændring i disse modeller. Derimod har det væsentlig påvirkning for de relative værdiansættelsesmodeller, hvor der anvendes multipler. Jacob har fremsendt et eksempel, som fremgår af referatet i bilag 9, hvor det for SAS' vedkommende betyder, at værdien af SAS bør stige, når der tages højde for indregning af operationel leasing på nuværende tidspunkt.

Endvidere ser Jacob frem til, at der skal gives oplysninger om diskonteringsfaktor samt diskonterede værdier, således at de indregnede værdier i balancen svarer til nutidsværdien i stedet for regnskabsmæssige værdier, hvilket ikke har nogen nævneværdig værdi for aktieanalytikere.

Samlet set er Jacobs vurdering, at ændringseffekten ikke har den store påvirkning på hans daglige arbejde, men han anser det dog som et vigtigt tiltag, da det forbedrer sammenligneligheden inden for samme branche samt på tværs af brancher, hvilket gør det mindre svært for aktieanalytikere at udføre analyser og værdiansættelse af selskaber, da oplysninger om værdier og mere præcise informationer om selskabets behandling af leasing bliver tilgængeligt.

### 3.3 Opsummering

På baggrund af de udvalgte Comment Letters i afsnit 3.2.1 samt de udførte interviews i afsnit 3.2.2 kan det konkluderes, at der er bred uenighed om, hvorvidt den foreslåede todelte metode ved Type A og Type B leasing reelt vil føre til nærmere opfyldelse af det ønskede mål, som IASB og FASB havde, da de gik sammen om at udarbejde en ny og forbedret regnskabsstandard for leasing. Denne del af forslaget er generelt angivet som en bekymring samt uforståenhed blandt mange interessenter.

Endvidere kan det nævnes, at aktieanalytikere ser frem til øget sammenlignelighed samt hyppigere adgang til informationer om leasing sammenlignet med den nuværende situation efter IAS 17. Regnskabseksperter ser frem til, at en større andel af leasingkontrakter indregnes i balancen, således at informationsværdien i årsregnskabet forhøjes. Regnskabsaflæggere er derimod mindre begejstrede for dette, da den foreslåede ændring ikke skyldes forhold i den operationelle drift, men udelukkende en teoretisk diskussion i relation til leasing ved regnskabsaflæggelsen. Eksperter og regnskabsaflæggere er dog enige i, at forslaget om at Type A og Type B leasing formentlig ikke opfylder det oprindelige ønske, som man havde ud fra den gældende IAS 17, da det skulle medføre indregning af flere leasingkontrakter og dermed gøre området mindre komplekst, hvilket vurderes ikke at blive opfyldt ved denne todelte model.

### 3.4 Praktisk eksempel for DFDS

#### 3.4.1 Indledning

I dette afsnit vil vi, ud fra den foregående gennemgang af teorien vedrørende IAS 17 og ED samt interessenteres holdning i kapitel 3, præsentere den praktiske effekt af den foreslåede regnskabsændring. Ved præsentationen af den regnskabsmæssige behandling ved ED, vil vi gøre brug af den gennemgåede teori i kapitel 2 til at vise påvirkningen af ændringsforslaget på årsregnskabet resultatopgørelse og balance. I forbindelse med konsekvensændringen vil det endvidere være muligt at analysere relevante nøgletal, hvilket skal indgå i den samlede vurdering af ændringen.

Til brug for præsentationen af det praktiske eksemplets umiddelbare konsekvensændring ved ED, har vi valgt DFDS som caseselskab. Selskabet opererer i transportbranchen, som i høj grad er en branche, som benytter sig af leasing. Investeringer i aktiver inden for transportbranchen er ofte dyre, hvilket kræver en god likviditet og pengestrøm for at sådanne investeringer kan finansieres og realiseres. Ydermere aflægges DFDS koncern- og årsregnskabet efter de internationale regnskabsstandarder<sup>199</sup>, hvorfor implementeringen af ED vil have en relativ stor påvirkning på deres finansielle rapportering. I koncernregnskabet<sup>200</sup> har selskabet operationelle leasingkontrakter, som vedrører både bygninger, terminaler, skibe samt andre anlæg og inventar, hvilket betyder, at DFDS' operationelle leasingkontrakter berører både Type A og Type B leasing, som er de to nye leasingtyper i henhold til ED.

I noten<sup>201</sup> for selskabets operationelle leasingkontrakter er det ikke muligt at skelne mellem leasingkontrakter og eventuelle servicekontrakter, da dette ikke er angivet i oplysningerne. Til brug for den følgende konsekvensændring antages det derfor, at alle kontraktlige forpligtelser i noten til koncernregnskabet er operationelle leasingkontrakter. Endvidere tages der ikke højde for diskontering af de oplyste værdier i noten, da DFDS ikke har valgt at præsentere værdierne i noten som diskonterede.

### 3.4.2 Konsekvensændring på DFDS' koncernregnskab for 2014

#### 3.4.2.1 Nuværende leasing i koncernregnskabet

I DFDS' koncernregnskab indgår både finansielle og operationelle leasingkontrakter. Alle finansielt leasede aktiver indgår i noten for materielle anlægsaktiver i koncernregnskabets note 12. Da vi fokuserer på operationelle leasingkontrakter i opgaven, kommer vi ikke yderligere tilbage til denne del.

Ifølge note 35 fremgår det, at selskabet både har operationelle leasingforpligtelser i relation som leasingtager og leasinggiver. Som anført i afgrænsningen i afsnit 1.3, fokuserer vi udelukkende på leasingtager, hvorfor oversigten i DFDS koncernregnskabets note 35 er baseret

#### Note 35 - operationel leasing (leasingtager)

DKK '000	2014	2013
Samlet minimums leasingydelse		
forfalder således		
0-1 år	553.507	614.919
1-5 år	1.371.848	1.375.179
Efter 5 år	1.152.069	1.186.381
<b>Samlet minimums leasingydelse</b>	<b>3.077.424</b>	<b>3.176.479</b>

*De angivne betalinger er ikke diskonteret*

på de oplysninger, som vedrører operationelle leasingkontrakter for leasingtager. Oversigten viser samlede operationelle forpligtelser på 3.077.424 t.kr., som, ifølge den fuldstændige note i bilag 10, fordeler sig på henholdsvis *bygninger, terminaler, skibe samt andre anlæg, driftsmateriel og inventar*. Som det fremgår i

<sup>199</sup> DFDS årsrapport 2014, note 40

<sup>200</sup> Uddrag fra DFDS' årsrapport 2014 findes i bilag 10

<sup>201</sup> DFDS årsrapport 2014, note 35. Notens er vedlagt i bilag 10

oversigten i koncernregnskabet note 35, udløber 553.507 t.kr. inden for det næste år. I henhold til ED<sup>202</sup> kan indregning af korte leasingkontrakter med løbetid under et år undlades. Forpligtelsen vil i sådanne tilfælde præsenteres på samme måde, som operationelle leasingkontrakter præsenteres i dag efter IAS 17. Da vi ikke har de nødvendige oplysninger for leasingkontrakterne, antager vi, at leasingkontrakterne, som forfalder inden for de næste 12 måneder, indgår i en leasingkontrakt med en leasingperiode, som overstiger 12 måneder.

#### 3.4.2.2 *Klassificering og indregning*

Inden indregning af de foregående nævnte operationelle leasingkontrakter i note 35, skal de forskellige leasingaktiver klassificeres. Det skal dermed vurderes, hvorvidt der er tale om Type A eller Type B leasing. For at klassificere DFDS' operationelle leasingkontrakter korrekt, er det nødvendigt at gennemgå og vurdere kriterierne for Type A og Type B leasing<sup>203</sup>. Selskabet skal klassificere aktivet som Type A, hvis aktivet ikke vedrører fast ejendom, medmindre:

- a. Leasingperioden udgør en uvæsentlig del af aktivets økonomiske levetid, eller
- b. Nutidsværdien af leasingydelseerne er relativt uvæsentlige i forhold til aktivets nutidsværdi på tidspunktet for leasingkontraktens indgåelse.

Hvis bare et af ovenstående underpunkter er opfyldt, skal klassifikationen ske som Type B.

Selskabet skal klassificere aktivet som Type B, hvis aktivet vedrører fast ejendom, medmindre:

- a. Leasingperioden udgør størstedelen af aktivets resterende økonomiske levetid, eller
- b. Nutidsværdien af leasingydelseerne udgør størstedelen af aktivets nutidsværdi på tidspunktet for leasingkontraktens indgåelse.

Hvis bare et af ovenstående underpunkter er opfyldt, skal klassifikationen ske som Type A.

På baggrund af ovenstående kriterier vurderer vi, at DFDS' operationelle leasingkontrakter i note 35 klassificeres på følgende måde:

Bygninger kategoriseres som Type B leasing, da DFDS indgår leasingkontrakter på mellem 2-10 år, hvilket ikke vurderes at være størstedelen af aktivets økonomiske levetid, da bygninger som oftest vurderes at have en brugstid omkring 40 til 50 år. I DFDS' tilfælde vurderer de selv, at deres bygninger har en forventet levetid mellem 25 og 50 år<sup>204</sup>. Grundet leasingkontraktens varighed antages det, at leasingydelseerne ikke udgør størstedelen af aktivets nutidsværdi. Antagelsen foretages, da vi ikke har kendskab til lokationerne for de leasede bygninger eller forholdene i leasingkontrakterne, som DFDS har indgået.

<sup>202</sup> Se yderligere beskrivelse af dette i afsnit 2.6.3

<sup>203</sup> Se yderligere beskrivelse af dette i afsnit 2.6.2.1

<sup>204</sup> DFDS årsrapport 2014, anvendt regnskabspraksis

Terminaler kategoriseres som Type A leasing. Det fremgår af DFDS' ledelsesberetning, at varigheden af leasingkontrakter på terminaler normalt varer mellem 25 og 30 år<sup>205</sup>. Endvidere angiver de, at deres egne terminaler afskrives over 10 til 40 år<sup>206</sup>, hvorfor vi vurderer, at leasingkontrakten udgør en væsentlig del af aktivets økonomiske levetid. Vi har vurderet, at nutidsværdien af leasingkontrakterne udgør en væsentlig del af aktivets nutidsværdi på tidspunktet for kontraktens indgåelse. Vurderingen er foretaget på baggrund af interviewet med DFDS, hvor det bekræftes, at terminaler angivet i ledelsesberetningen<sup>207</sup> er de terminaler, som selskabet ejer eller leaser ved operationelle kontrakter<sup>208</sup>. Selskabet har operationelle leasingkontrakter på seks af syv terminaler, da terminalerne som oftest er områder, som er eget af en offentlig instans i det enkelte land.

Skibe kategoriseres som Type B leasing. I koncernregnskabs note 35 fremgår det, at selskabet primært indgår leasingkontrakter for skibe med en leasingperiode under 12 måneder, hvortil der som oftest er tilknyttet en option om forlængelse. I anvendt regnskabspraksis angives afskrivningsperioden som værende 30 til 35 år, alt afhængig af skibstypen. Det antages der, at leasingperioden ikke udgør størstedelen af aktivets økonomiske levetid. I interviewet med DFDS bekræftes det endvidere, at selskabet, i tilfælde af akut behov for ekstra kapacitet for at opretholde den operationelle drift, indgår spotleasingkontrakter af skibe for en kortere periode. Det er ikke muligt ud fra de givne oplysninger i koncernregnskabs note 35 at opdele spotleases fra øvrige leases. Det har derfor ikke været muligt at opnå tilstrækkelig tilgængelig information for at kunne klassificere spotleasingkontrakterne som kortvarige leasingkontrakter. Alle operationelle leasingkontrakter relateret til skibe er derfor klassificeret som Type B leasing og er indregnet i balancen i vores eksempel.

Andre anlæg, driftsmateriel og inventar består primært af biler, lastbiler, trailere og containere, hvorfor vi har valgt at kategorisere denne del af de operationelle leasingkontrakter som Type A leasing. Kategoriseringen underbygges ved, at Jesper Mikkelsen i vores interview hos DFDS fortæller, at leasingkontrakterne relateret til andre anlæg med videre oftest er standard leasingkontrakter med en leasingperiode på tre til fem år. På denne baggrund antages det endvidere, at nutidsværdien af leasingkontrakterne udgør en væsentlig del af det leasede aktivs nutidsværdi på tidspunktet for indgåelsen af leasingkontrakten.

Servicekontrakter er ikke inkluderet i anvendelsesområdet for ED, hvorfor den regnskabsmæssige behandling af servicekontrakter er anderledes end leasingkontrakter<sup>209</sup>. Det antages, at der ikke indgår servicekontrakter i koncernregnskabs note 35, da dette ikke er oplyst grundet, at der ikke er krav herom i henhold til

---

<sup>205</sup> DFDS årsrapport 2014, ledelsesberetning

<sup>206</sup> DFDS årsrapport 2014, anvendt regnskabspraksis

<sup>207</sup> DFDS årsrapport 2014, ledelsesberetning

<sup>208</sup> Terminalen som ejes er Vlaarding, som ligger i Rotterdam, Holland. Se referat af DFDS interview, bilag 8

<sup>209</sup> Se yderligere beskrivelse af dette i afsnit 2.6.2.1

IAS 17. På denne baggrund har regnskabsbruger ikke den nødvendige information vedrørende eventuelle servicekontrakter i selskabet for at splitte leasingforpligtelser i noten op og behandle dem forskelligt. Endvidere bygger antagelsen på interviewet med DFDS, hvor de angiver, at de ikke benytter sig af servicekontrakter<sup>210</sup>, da de blandt andet har eget personale til service og reparationer.

Fordelingen af omkostningsførte leasingydelser i resultatopgørelsen er i note 35 oplyst til at udgøre 855,8 mio. kr. for 2014, hvoraf 27,7 mio. kr. vedrører variable leasingydelser. De variable leasingydelser indregnes som en driftsomkostning i regnskabsperioden, hvor omkostningen indtræffer for leasingtager. Da de 27,7 mio. kr. i variable leasingydelser vedrører 2014, fastholdes dette beløb som en driftsomkostning<sup>211</sup>, mens de resterende leasingydelser, udgørende 828,1 mio. kr., reklassificeres til de aktuelle poster i resultatopgørelsen, afhængig af om det vedrører Type A eller Type B leasing<sup>212</sup>. Fordelingen mellem Type A og Type B leasing er foretaget ved en forholdsmæssig fordeling af de enkelte aktivtyper i forhold til de totale operationelle leasingforpligtelser, som er oplyst i koncernregnskabet note 35.

Fordelingen af afskrivninger og rentekomkostninger for Type A leasing er beregnet ud fra en estimeret rente på 4 %. Renten er vurderet på baggrund af svar fra DFDS i forbindelse med interviewet, som fremgår af bilag 8, samt vurdering af leasingperioderne for leasingkontrakterne og inddragelse af det generelle renteniveau, som er historisk lavt. Renten vurderes lav for andre anlæg, driftsmateriel og inventar, da disse aktiver er relativt substituérbare, hvorfor fortjenesten af disse aktiver for leasinggiver er lave, da udbuddet og dermed konkurrencen inden for disse aktiver er relativt høje. For terminaler vurderes renten at være på samme lave niveau, da det oftest er længerevarende leasingkontrakter, hvorfor leasinggiver opnår en stabil indtjening over leasingperioden. Endvidere er rentefastsættelsen estimeret, da det ikke er muligt at udlede et bedre estimat af renten fra de givne oplysningerne i koncernregnskabet. Renter udgør således 20.270 t.kr. i resultatopgørelsen. Afskrivninger udgør 486.484 t.kr. i resultatopgørelsen og er således residualbeløbet, svarende til 96 %, af de beregnede rentekomkostninger og de omkostningsførte leasingydelser for 2014.

Indregning af operationelt leasede aktiver skal svare til kostprisen af aktivet fratrukket af- og nedskrivninger, hvilket stemmer overens med DFDS' anvendte regnskabspraksis<sup>213</sup>. De operationelle leasingforpligtelser, som præsenteres i koncernregnskabet note 35, er oplyst som nominelle værdier i henhold til de indgåede leasingkontrakter. Hvis værdierne var tilbagediskonterede<sup>214</sup> ville dette svare til nutidsværdien af leasingforpligtelserne. Dette er som nævnt ikke den korrekte måde at indregne leasingaktiver efter, men da vi ikke har de nødvendige oplysninger for leasingkontrakternes oprindelige værdier, antager vi, at de oply-

<sup>210</sup> Se hele referatet af interviewet fra DFDS i bilag 8

<sup>211</sup> Se yderligere beskrivelse af dette i afsnit 2.6.2.4

<sup>212</sup> Se yderligere beskrivelse af dette i afsnit 2.6.2.5

<sup>213</sup> DFDS årsrapport 2014, note 40

<sup>214</sup> DFDS har angivet i note 35, at værdierne ikke er tilbagediskonterede



ste værdier i noten ligeledes svarer til aktivets kostpris fratrukket af- og nedskrivninger, som normal regnskabspraksis foreskriver. Endvidere antages det, på grund af manglende information herom i koncernregnskabet note 35, at der ikke er nogle optioner om køb eller forlængelse, som skal medtages og dermed have påvirkning på størrelsen af leasingforpligtelserne eller længden af leasingperioden på kontrakterne.

### 3.4.2.3 *Konsekvensanalyse af koncernregnskabet efter ændring*

Vi har på baggrund af de tidligere angivne antagelser opstillet resultatopgørelsen, balancen samt noten for operationelle leasingforpligtelser fra DFDS' koncernregnskab for 2014, som det vil se ud efter de foreslåede ændringer til IAS 17 ved ED. Dette er vedlagt som bilag 11.

I noten fremgår det, at alle operationelle leasingforpligtelser er indregnet i balancen. Dette skyldes, at vi har antaget, at der ikke er nogle kortvarige leasingkontrakter i de oplyste værdier. I balancen er der, som nævnt i forrige afsnit, indregnet aktiver samt lang- og kortfristede passiver svarende til de oplyste operationelle leasingforpligtelser i noten, da vi ikke har et bedre grundlag for at opgøre disse værdier.

I resultatopgørelsen er leasingydelse for 2014, opgjort til 828.100 t.kr. på baggrund af tekstoplysning i koncernregnskabet note 35, at årets samlede leasingydelse var 855.800 t.kr., hvoraf 27.700 t.kr. vedrørte variable leasingydelser. Da disse efter ED fortsat klassificeres som en driftsomkostning, skal disse forblive under denne regnskabspost<sup>215</sup>. Leasingydelserne på 828.100 t.kr. skal fordeles mellem Type A og Type lease aktiver. Denne fordeling er foretaget forholdsmæssigt på baggrund af de oplyste minimumsleasingydelser i noten for hver aktivtype i forhold til de samlede minimumsleasingydelser. Klassificeringen af aktivtyperne som Type A og Type B leasing er beskrevet i foregående afsnit. Den forholdsmæssige fordeling er således opgjort på baggrund af de i bilag 11 oplyste procenter adderet med minimumsleasingydelserne på 828.100 t.kr. Derefter er disse beløb for hver aktivtype summeret i Type A og Type B klassificeringer. På denne måde er Type B leasingydelser, som præsenteres som driftsomkostning, opgjort til 321.346 t.kr. Den resterende del af minimumsleasingydelserne er, som tidligere nævnt, fordelt med henholdsvis 96 % som afskrivninger, udgørende 486.484 t.kr., og 4 % som renteomkostninger, udgørende 20.270 t.kr.

De nævnte beløb i henholdsvis resultatopgørelsen og balancen er præsenteret under separate regnskabsposter, som præsentationen kan være i henhold til ED<sup>216</sup>. På denne baggrund har vi fravalgt at opstille noten til leasede aktiver, da dette ikke vil bidrage væsentligt til forståelsen af præsentationen af dette i eksemplet.

---

<sup>215</sup> Se yderligere beskrivelse af dette i afsnit 2.6.2.4

<sup>216</sup> Se yderligere beskrivelse af dette i afsnit 2.6.2.6

### 3.4.3 Nøgletalsanalyse

Nøgletal, som behandles i dette afsnit, skal belyse ændringseffekten af ED i forhold til IAS 17 for DFDS. Anvendte nøgletal er udvalgt, da disse ændres som følge af implementeringen af ED. Regnskabsbrugere kan udføre analyserne, men de bliver naturligvis kun så præcise, som det tilgængelige datagrundlag muliggør. Til brug for analysering af disse ændringer anvendes DFDS' koncernregnskab for 2014.

Den regnskabsmæssige reformulering af resultatopgørelse og balance fremgår af bilag 11, mens formler til brug for beregning af nøgletal fremgår af bilag 5.

Nøgletal pr. 31. december	2014 efter			
	DKK '000	2014	ændring	Udvikling
Afkastningsgrad		5,1%	4,2%	-0,9%
EBITDA-ratio		11,2%	15,2%	4,0%
Aktivernes omsætningshastighed		1,04	0,83	-0,21
Soliditetsgrad		50,0%	40,0%	-10,0%

#### 3.4.3.1 Afkastningsgrad

Nøgletallet viser selskabets evne til at skabe overskud, før finansieringsposter, af deres investerede kapital, hvilket svarer til aktiverne. Nøgletallet reduceres med 0,9 %-point ved implementeringen af ED. Udviklingen skyldes, at aktiverne stiger mere end EBIT<sup>217</sup>, grundet indregning af leasede aktiver, mens EBIT blot stiger ved reklassificeringen af renteomkostningerne fra driftsomkostninger. På denne baggrund er ændringen i nøgletallet som forventet, da EBIT blot er ændret med reklassificeringen af renteomkostninger fra driftsomkostninger, hvilket i vores eksempel udgør 4 % af de omkostningsførte leasingydelser for Type A leasing for 2014. Det skal huskes, at brugen af aktiverne ikke ændres, men at nøgletallet blot ændres grundet den regnskabsmæssige behandling efter ED i forhold til IAS 17.

#### 3.4.3.2 EBITDA-ratio

Nøgletallet viser selskabets evne til at skabe overskud af den primære drift og derved tilpasse omkostningerne inden investeringsomkostninger i forhold til omsætningen. Nøgletallet påvirkes af at leasingydelserne for regnskabsperioden vedrørende Type A leasing ikke klassificeres som driftsomkostninger efter ED, som operationelle leasingydelser gør efter IAS 17, men klassificeres særskilt som afskrivninger og renteomkostninger<sup>218</sup>. Som det fremgår af eksemplet for den regnskabsmæssige behandling af Type A leasingkontrakter i afsnit 2.6.4.1, vises det, hvorledes renteomkostningerne falder over leasingperioden, mens afskrivninger

<sup>217</sup> Hovedtallet EBIT refererer i DFDS' koncernregnskab til 'Resultat af primær drift' og skal ikke forveksles med 'Resultat af primær drift før særlige poster'

<sup>218</sup> Se yderligere beskrivelse af dette i afsnit 2.6.2.6

forbliver stabile grundet den lineære afskrivningsperiode. Den degressive udvikling i renteomkostningerne har en positiv effekt på årets resultat over leasingperioden, da renteomkostningerne falder over leasingperioden grundet den faldende restgæld.

Nøgletallet stiger med 4,0 %-point ved ED, hvilket skyldes, at EBITDA stiger væsentligt som følge af reklassificeringen fra driftsomkostninger til afskrivninger og renteomkostningerne for Type A leasing, mens omsætningen forbliver uændret. På denne baggrund er ændringen i nøgletallet som forventet.

#### 3.4.3.3 *Aktivernes omsætningshastighed*

Nøgletallet viser selskabet hvor meget omsætning som genereres for en krone aktiver. Aktivernes omsætningshastighed reduceres med 0,21 ved ED, hvilket skyldes, at aktiverne stiger væsentligt mere, grundet indregning af leasingaktiver, end omsætningen, som forbliver uændret. Den negative ændring betyder, at aktiverne genererer mindre overskud end tidligere, hvilket er forventeligt i selskaber, som har flere anlægsaktiver end omsætningsaktiver. I DFDS' tilfælde udgør anlægsaktiver omkring 75 % af balancen.

Igen skal det pointeres, at brugen af aktiverne ikke er ændret, men blot at nøgletallet ændres som følge af den regnskabsmæssige behandling efter ED i forhold til IAS 17. Nøgletallet bliver dog mere retvisende efter ED, da nuværende operationelle leasingaktiver antages at medføre positive pengestrømme<sup>219</sup>. Dermed har dette nøgletal efter IAS 17 været kunstigt højere end det reelt burde være.

#### 3.4.3.4 *Soliditetsgrad*

Nøgletallet viser selskabets evne til at bære tab af aktiverne inden kapitalejernes investering mistes, svarende til egenkapitalen. Nøgletallet reduceres med 10,0 %-point ved ED, hvilket skyldes, at aktiverne stiger væsentligt mere, grundet indregning af leasingaktiver, end egenkapitalen, som forbliver uændret. Dette nøgletal er interessant i forbindelse med implementeringen af ED, da det udtrykker forholdet mellem egen- og fremmedkapital, hvilket svarer til belåningsgraden i selskabets aktiver. Ændringen i nøgletallet indikerer, at selskabets soliditet er svækket og dette kan få långivere til at hæve renten, da de kan mene, at der er en yderlig risiko relateret til selskabet, hvilket afspejles i en højere lånerente. Dog er långivere samt aktieanalytikere allerede klar over dette, da de reformulerer selskabets årsregnskab inden de kreditvurderer eller værdiansætter selskabet.

## 4 **Diskussion af ED i forhold til IAS 17**

I dette afsnit ønsker vi, at diskutere den regnskabsmæssige betydning af de forslåede ændringer i ED, med inddragelse af teori og analyser fra de foregående kapitler.

---

<sup>219</sup> Hvis dette ikke er tilfældet har selskabet problemstillinger, som ikke behandles i opgaven

Med udgangspunkt i IASB's begrebsramme, som blev gennemgået i afsnit 2.2, er det muligt at diskutere de regnskabsmæssige ændringer, som ED har på præsentationen af årsregnskabet i forhold til IAS 17.

Som nævnt deles begrebsrammen op i tre kvalitative egenskaber, hvoraf relevans og troværdighed er fundamentale for præsentationen. Den sidste kvalitative egenskab er de understøttende kvalitative egenskaber<sup>220</sup>, som i bund og grund skal sørge for at støtte op omkring de to fundamentale elementer.

Med henvisning til definitionen af relevans i afsnit 2.2.3.1, er der altså tale om væsentlige informationer som ændrer beslutningsprocessen for regnskabsbrugeren. Uagtet om årsregnskabet præsenteres ved brug af IAS 17 eller ED, vil alle leasingforpligtelser på den ene eller anden måde indgå. Forskellen mellem de to standarder er måden hvorpå og hvordan man indregner forpligtelserne. Ved indregning af leasingkontrakter ved den nuværende standard, har regnskabsaflæggeren mulighed for at påvirke balancen ved at definere leasingkontrakten som operationel leasing. Ved at definere den som operationel leasing, medtages den ikke i balancen, hvorfor det manglende aktiv samt passiv påvirker nogle nøgletal. Formålet med ED var at få indregnet en større del af leasingkontrakter i balancen, hvilket også kommer til udtryk ved ED's Type A og Type B kriterier. Man kan så spørge sig selv, om det overhovedet har været relevant at lave ændringen. Efter ED optages alle forpligtelser i balancen, men som interessant, har det så reelt den helt store effekt? Som aktieanalytiker Jacob Pedersen fortæller i interviewet i afsnit 3.2.2.3, mener han ikke, at indregningen af de operationelle leasingkontrakter vil have effekt på værdiansættelsen ved brug af cash flow-modeller, da en forøgelse af aktiver og passiver ikke medfører ændringer i disse modeller. Indregningen giver selvfølgelig aktieanalytikere muligheden for at værdiansætte børsnoterede virksomheder mere præcist, da selskaberne på nuværende tidspunkt ikke oplyser om operationelle leasingforpligtelser i forbindelse med kvartalsrapporter. Ved implementeringen af ED vil der derfor opstå en mulighed for at tilpasse sine modeller, således at forpligtelserne, der ikke var mulige at medtage i værdiansættelsen tidligere, nu rent faktisk kan medtages i aktieanalytikers estimat af aktieværdien for hvert kvartal i stedet for årligt. I interviewet med DFDS, afsnit 3.2.2.2, stilles der endvidere spørgsmålstejn til, hvorvidt ED overhovedet vil øge informationsværdien af den finansielle rapportering. De mener, at den nye standard blot flyttes fra diskussionen om finansiell og operationel leasing til Type A og Type B leasing, hvilket ikke reducerer kompleksiteten af regnskabsområdet. Særligt vurderingen af, hvorvidt alle selskaber ender med at klassificere deres leasingkontrakter på samme måde, er det helt store kritikpunkt. Hvert enkelt selskab, på tværs af alle typer brancher, kan have forskellige måder at klassificere Type A og Type B leasing, da kriterierne herfor kan fortolkes og dermed være forskellige grundet subjektive vurderinger i selskabet. Dette medfører en sammenlignelighed af årsregnskaber, som minder om den, som vi kender i IAS 17. Sammenligneligheden i IAS 17, er ifølge

---

<sup>220</sup> Sammenlignelighed, verificerbarhed, aktualitet og forståelighed ifølge afsnit 2.2.3.3

afsnit 2.5 under hård kritik, hvilket også medfører vurderinger om, at ED er en forbedring i forhold til IAS 17. Forbedringen begrundes ved, at flere leasingkontrakter vil blive indregnet i balancen, hvilket øger sammenligneligheden på tværs af selskabers årsregnskab. Denne forøgelse i sammenligneligheden kommer regnskabsbrugerne til gode, når analyser og vurderinger af flere selskaber til foretages. På denne baggrund vurderes det, at informationsværdien for regnskabsbrugerne vil stige, da årsregnskabet ved indregning af operationelle leasingkontrakter giver et mere retvisende billede af selskabers finansielle position. Endvidere vil de krævede notekrav i henhold til ED medføre, at forståeligheden af leasing i et selskabs årsregnskab vil forøges betydeligt, hvilket blot gør sammenligneligheden mellem selskaber større, da regnskabsbrugeren har mulighed for at få et generelt indblik i, hvilke typer leasingkontrakter samt vilkårene heraf, at selskabet har indgået.

Med henvisning til definitionen af troværdighed i afsnit 2.2.3.2, skal den finansielle rapportering fremstå troværdig. Informationer i årsregnskabet skal altså være fuldstændigt og ikke indeholde fejl. Uagtet om årsregnskabet indeholder IAS 17 eller ED, ville der ikke være forskel. Troværdigheden sikres ved at informationerne verificeres af uafhængige personer, og da det er et krav, at alle børsnoterede selskaber revideres af en uafhængig revisor, antages det, at troværdigheden ved den ene form frem for den anden ikke ændre sig i relation til troværdigheden af leasing i årsregnskabet.

## 5 Konklusion

IASB og FASB's hovedformål med at ændre IAS 17 er at opnå indregning af en større del af leasingkontrakter og derved øge sammenligneligheden af årsregnskaberne på tværs. Således vil interessenterne opleve en forøgelse af informationsværdien af årsregnskabet, hvorved årsregnskabet giver et "mere retvisende billede" end det er tilfældet på nuværende tidspunkt.

Efter ED defineres leasing som *kontrakter, hvor leasingtager overdrages brugsretten til et identificeret aktiv*, mens definitionen herfor i IAS 17 er *kontrakter, hvor leasingtager overdrages alle risici og økonomiske fordele*. Herved vurderes definitionen af et aktiv at være forbedret i ED, da der fokuseres på hvorvidt leasingtager reelt har brugsretten og kan kontrollere aktivet, i stedet for at have risikoen og muligheden for at opnå tilhørende økonomiske fordele. I denne forbindelse angiver ED forskellen mellem leasing- og servicekontrakter, hvor servicekontrakter skal følge samme behandling, som operationel leasing gør efter IAS 17, da modtager af servicen ikke har kontrollen over udførelsen, men blot retten til at modtage den.

Ved IAS 17 behandles leasing som finansiell og operationel leasing, hvor finansiell leasing indregnes i balancen, mens operationel leasing blot oplyses i note til årsregnskabet og indregnes som omkostninger, når de tilfalder selskabet. Klassificeringen heraf sker på baggrund af subjektive vurderinger i selskaberne på bag-

grund af vejledende indikationer i IAS 17, mens klassificeringsforskellen medfører mindre sammenlignelighed mellem årsregnskaberne. I ED er en ny todelte model foreslået: Type A og Type B. Disse skal erstatte den todelte model i IAS 17, hvilket ikke er gået forbi interessenternes kommentering uden kritikpunkter. Interessenternes kritik heraf, er, at de foreslåede leasingtyper er komplekse og skaber ny mulighed for subjektive vurderinger til at fastslå klassificeringen af leasingkontrakter. Dette skyldes, at definitionen af Type A og Type B leasing, som udgangspunkt vedrører separate aktivtyper, mens der er særlige undtagelseskrav, som kan flytte udgangspunktet. Herved er ønsket, om at minimere subjektiviteten ved klassificering og indregning af leasingkontrakter, ikke opfyldt ved ED i forhold til IAS 17. ED vurderes derfor primært at være en forbedring i forhold til IAS 17, da en større del af leasingkontrakterne skal indregnes, grundet den nye definition af leasing. Overordnet set er ED's todelte model en forbedring i forhold til IAS 17, men metoden for efterfølgende måling af Type B leasede aktiver lever dog ikke op til begrebsrammen. Dette skyldes, at afskrivningerne følger leasingforpligtelsens afdrag, hvilket ikke nødvendigvis afspejler den forventede værdi af aktivet som følge af dets brug. Dermed vurderes afskrivningsmetoden af Type B leasede aktiver ikke at være hensigtsmæssig, hvorfor IASB og FASB bør revurdere dette punkt.

Ved ED skal en større del af leasingkontrakterne indregnes i balancen i stedet for, at operationelle leasingkontrakter blot oplyses i en note til årsregnskabet. Dette vil betyde, at leasingtagers balance forøges med leasingaktiver og tilhørende forpligtelser. Ydermere vil klassifikationen af leasingydelser påvirke resultatopgørelsen på forskellige niveauer, afhængigt af klassifikationen af leasede aktiver efter den nye todelte model. Forøgelsen af balancen og enkelte indtjeningsmarginer i resultatopgørelsen vil således primært påvirke selskabets nøgletal negativt, da alle andre forhold er uændrede ved denne regnskabstekniske ændring. Dog vil selskaber med beløbsmæssigt store Type A leasingkontrakter opleve en væsentlig forbedring i nøgletal relateret til de tidlige indtjeningsmarginer i resultatopgørelsen, mens dette ikke vil ændres i særlig grad, hvis leasingkontrakterne primært vil klassificeres som Type B.

I konsekvensanalysen af ED i forhold til IAS 17 for DFDS' koncernregnskab for 2014 blev det vist, at den ændrede klassifikation ved indregning af operationelle leasingforpligtelser i balancen, på baggrund af vores vurderinger og antagelser, påvirkede udvalgte nøgletal. Nøgletallene relateret til aktiverne påvirkes negativt, mens nøgletal relateret til tidlige indtjeningsmarginer i resultatopgørelsen påvirkes positivt, hvis reklassificering af operationelle leasingydelser bliver til Type A leasing. I denne forbindelse vil Type A leasingydelser reklassificeres fra driftsomkostninger til henholdsvis afskrivninger og finansielle omkostninger. Indtjeningsmarginer vil ikke påvirkes, hvis operationelle leasingkontrakter indregnes som Type B leasingkontrakter, da klassifikationen af Type B leasingydelser vil være som driftsomkostninger, på samme måde som operationelle leasingydelser klassificeres efter IAS 17.

Ved en eventuel implementering af ED vil dette medføre en stigning af leasingkontrakter, som er indregnet i balancen, hvilket vil føre til et mere retvisende billede af selskabets finansielle position. Dette vil samtidig medføre et forbedret udgangspunkt for regnskabsbruger til brug for analyser og vurderinger. ED vil også medføre en forøgelse af informationsniveauet for regnskabsbrugerne. Beløbsmæssigt i forhold til reformulering af balancen vil ikke ændres væsentligt, da regnskabsbruger på nuværende tidspunkt foretager estimeringer af beløbsstørrelsen for indregning af operationelle leasingforpligtelser. Dog vil regnskabsbruger, med de foreslåede oplysningskrav i ED, opnå en større indsigt i selskabernes leasingkontrakter samt hvorledes vurderinger og estimeringer af klassifikationer er foretaget, hvilket øger informationsværdien væsentligt for regnskabsbruger.

På baggrund af de nævnte delkonklusioner, kan det konkluderes, at den regnskabsmæssige behandling af leasing i det væsentligste forbedres i forhold til IAS 17, hvilket medfører et mere retvisende billede af årsregnskabet. Endvidere vil ED have en positiv effekt i forhold til informationsværdien af årsregnskabet, da især sammenligneligheden og forståeligheden forøges, hvilket til gavn for regnskabsbrugerne. IASB og FASB's hovedformål ved ED, om at øge sammenligneligheden ved indregning af flere leasingkontrakter, vil dermed opfyldes. Inden en endelig revideret regnskabsstandard kan implementeres, skal der ske en forbedring i behandlingen eller fjernelse af Type B leasing, da denne blot skaber unødigt kompleksitet på området for leasing.

## 6 Perspektivering

### Seneste udvikling

Siden udsendelse af ED i 2013 er samarbejdet mellem FASB og IASB gået i opløsning. Dette har resulteret i, at de på nuværende tidspunkt færdigbehandler leasingstandarderne hver for sig. Da vi har afgrænset os fra hvordan FASB håndterer problematikken om leasing, fortsætter den videre formidling derfor udelukkende med IASB's håndtering heraf.

På baggrund af KPMG's nyhedsbrev vedrørende leasing<sup>222</sup>, som udkom i slutningen af marts 2015, kan det konkluderes, at IASB har valgt at tage kritikpunkter fra interessenternes Comment Letters til sig. IASB har blandt andet valgt at ændre regnskabsmodellen fra Type A og Type B leasing til en regnskabsmodel med kun én type leasing. Ændringen medfører, at indregning af leasingkontrakter er ens for alle, hvilket reducerer risikoen for det subjektive vurderingselement af leasingkontrakten.

---

<sup>222</sup> <http://www.kpmg.com/Global/en/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/ifrs-newsletters/Documents/leases-newsletter-2015-17.pdf>

Endvidere har IASB indført muligheden for, at nye enkeltstående leasingaktiver med en værdi under 5.000 USD ikke nødvendigvis skal indregnes i balancen. Det er op til det enkelte selskab at vurdere, om de vil indregne leasingaktivet eller ej.

### Fremtidens forventninger

IASB forventer at udsende ny standard ultimo 2015<sup>223</sup>, hvilket er i overensstemmelse med udmeldingen i det før omtalte nyhedsbrev fra KPMG. De seneste rygter om leasingstandardens implementeringsdato går på, at standarden tidligst implementeres pr. 1. januar 2018. Dette skyldes den administrative behandling af en endelig standard samt behandlingen af den nye standard som udsendes ultimo 2015.

Det er vores vurdering, at IASB langt om længe er ved at have en færdig standard klar, hvor de fleste og største børnesygdomme er fjernet. En implementering af den nye leasingstandard i perioden 2018-2020 vurderes derfor mest sandsynligt.

---

<sup>223</sup> <http://www.ifrs.org/Current-Projects/IASB-Projects/Pages/IASB-Work-Plan.aspx>



## 7 Litteraturliste

### Bøger:

Finansiell rapportering – teori og regulering, 3. udgave, 1. oplag, 2012, af Elling, Jens O., Gjellerup / Gads Forlag.

Den skinbarlige virkelighed – vidensproduktion inden for samfundsvidenskaberne, 4. udgave, 3. oplag, 2010, af Andersen, Ib, Forlaget Samfundslitteratur.

Anbefalinger og Nøgletal 2010, 1. udgave, 2010, af Den Danske Finansanalytikerforening.

### Regnskabsstandarder:

Exposure Draft ED/2013/6. Link: <http://www.ifrs.org/Current-Projects/IASB-Projects/Leases/Exposure-Draft-May-2013/Documents/ED-Leases-Standard-May-2013.pdf>

IAS 1 – Presentation of Financial Statements. Link:

[http://ec.europa.eu/internal\\_market/accounting/docs/consolidated/ias1\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/internal_market/accounting/docs/consolidated/ias1_en.pdf)

IAS 16 – Property, Plant and Equipment. Link:

[http://ec.europa.eu/internal\\_market/accounting/docs/consolidated/ias16\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/internal_market/accounting/docs/consolidated/ias16_en.pdf)

IAS 17 – Leases. Link: [http://ec.europa.eu/internal\\_market/accounting/docs/consolidated/ias17\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/internal_market/accounting/docs/consolidated/ias17_en.pdf)

IFRIC 4 – Fortolkningsbidrag til blandt andet IAS 17. Link:

<http://www.fsr.dk/~media/Files/Faglig%20viden/Regnskaber/Standarder%20og%20vejledninger/Konsolideret%20tekst%20EU-standarder.ashx>

### Interviews:

D. 23. april 2015 med Michael Sten Larsen, Partner og IFRS Partner i Department of Professional Practice (faglig afdeling) hos KPMG P/S.

D. 24. april 2015 med Jesper Mikkelsen Heilbuth, Vice President, Head of Group Accounts, Consolidation, Reporting & Tax and responsible for Group SSC Poland og Troels Dan Jakobsen, Senior Group Financial Controller, hos DFDS A/S.

D. 28. april 2015 pr. telefon med Jacob Pedersen, Senioranalytiker hos Sydbank A/S.

**Comment Letters til ED:**

European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG). Link:

[http://www.fasb.org/cs/BlobServer?blobkey=id&blobnocache=true&blobwhere=1175827752115&blobheader=application%2Fpdf&blobheadername2=Content-Length&blobheadername1=Content-Disposition&blobheadervalue2=494469&blobheadervalue1=filename%3DLEASES2.ED.0618.EFRAG\\_FRANCOISE\\_FLORES.pdf&blobcol=urldata&blobtable=MungoBlobs](http://www.fasb.org/cs/BlobServer?blobkey=id&blobnocache=true&blobwhere=1175827752115&blobheader=application%2Fpdf&blobheadername2=Content-Length&blobheadername1=Content-Disposition&blobheadervalue2=494469&blobheadervalue1=filename%3DLEASES2.ED.0618.EFRAG_FRANCOISE_FLORES.pdf&blobcol=urldata&blobtable=MungoBlobs)

Deloitte Touche Tohmatsu Limited (Deloitte). Link:

[http://www.fasb.org/cs/BlobServer?blobkey=id&blobnocache=true&blobwhere=1175827615220&blobheader=application%2Fpdf&blobheadername2=Content-Length&blobheadername1=Content-Disposition&blobheadervalue2=360721&blobheadervalue1=filename%3DLEASES2.ED.0262.DELOITTE\\_TOUCHE\\_TOHMATSU\\_LIMITED\\_VERONICA\\_POOLE.pdf&blobcol=urldata&blobtable=MungoBlobs](http://www.fasb.org/cs/BlobServer?blobkey=id&blobnocache=true&blobwhere=1175827615220&blobheader=application%2Fpdf&blobheadername2=Content-Length&blobheadername1=Content-Disposition&blobheadervalue2=360721&blobheadervalue1=filename%3DLEASES2.ED.0262.DELOITTE_TOUCHE_TOHMATSU_LIMITED_VERONICA_POOLE.pdf&blobcol=urldata&blobtable=MungoBlobs)

**Tidsskrifter/publikationer:**

KPMG – Indsigt i årsregnskabsloven, 8. udgave 2013/14.

IASB – Snapshot af Exposure Draft. Link: <http://www.ifrs.org/Current-Projects/IASB-Projects/Leases/Exposure-Draft-May-2013/Documents/Snapshot-Leases-May-2013.pdf>

Conceptual Framework. Link: <http://www.frascanada.ca/international-financial-reporting-standards/resources/unaccompanied-ifrss/item71833.pdf>

EFRAG Feedback statement – ED Leases 2013. Link:

[http://www.efrag.org/files/ED%20Leases%202013/ED\\_Leases\\_2013\\_-\\_Feedback\\_Statement.pdf](http://www.efrag.org/files/ED%20Leases%202013/ED_Leases_2013_-_Feedback_Statement.pdf)

Discussion Paper DP/2009/1 forud for ED til IAS 17. Link: <http://www.ifrs.org/Current-Projects/IASB-Projects/Leases/DPMar09/Documents/DPLeasesPreliminaryViews.pdf>

IASB og FASB meeting, november 2013 – Staff Paper – 'Summary of Feedback on the 2013 ED'. Link:

<http://www.ifrs.org/Meetings/MeetingDocs/ASAF/2013/December/AP7%20Leases.pdf>

IASB og FASB's 'Basic for Conclusions' til Exposure Draft 2013/6. Link: <http://www.ifrs.org/Current-Projects/IASB-Projects/Leases/Exposure-Draft-May-2013/Documents/ED-Leases-Basis-for-Conclusions-May-2013.pdf>

Årsregnskabsloven. Link: <https://www.retsinformation.dk/forms/r0710.aspx?id=158560#Bil2>

**Årsrapport:**

DFDS A/S' Group Annual Report 2014. Link:

<http://www.dfdsgroup.com/Investors/Reports/Documents/DFDS-Annual-Report-2014.pdf>

SAS A/B's Group Annual Report 2014. Link: <http://www.sasgroup.net/en/wp-content/uploads/sites/2/2015/01/SAS-Annual-Report-2013-2014.pdf>

Dampskibsselskabet Norden A/S' Group Annual Report 2014. Link: <https://www.ds-norden.com/public/dokumenter/reports/AR2014/NORDENaarsrapport2014.pdf>

**Hjemmesider:**

<http://www.leaseurope.org/uploads/documents/FF%20Leaseurope%202013.pdf>

<http://www.nationalbanken.dk/da/publikationer/Sider/2013/06/Kredit-og-konjunkturer.aspx>

<http://www.ifrs.org/Current-Projects/IASB-Projects/Pages/IASB-Work-Plan.aspx>

<https://www.sec.gov/news/studies/soxoffbalancerpt.pdf> (SIDE 26)

[http://www.fasb.org/jsp/FASB/CommentLetter\\_C/CommentLetterPage&cid=1218220137090&project\\_id=2013-270&page\\_number=7](http://www.fasb.org/jsp/FASB/CommentLetter_C/CommentLetterPage&cid=1218220137090&project_id=2013-270&page_number=7)

<http://www.kpmg.com/Global/en/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/ifrs-newsletters/Documents/leases-newsletter-2015-17.pdf>

<http://www.ifrs.org/Current-Projects/IASB-Projects/Pages/IASB-Work-Plan.aspx>

## 8 Bilag

### Bilag 1: Ordforklaring:

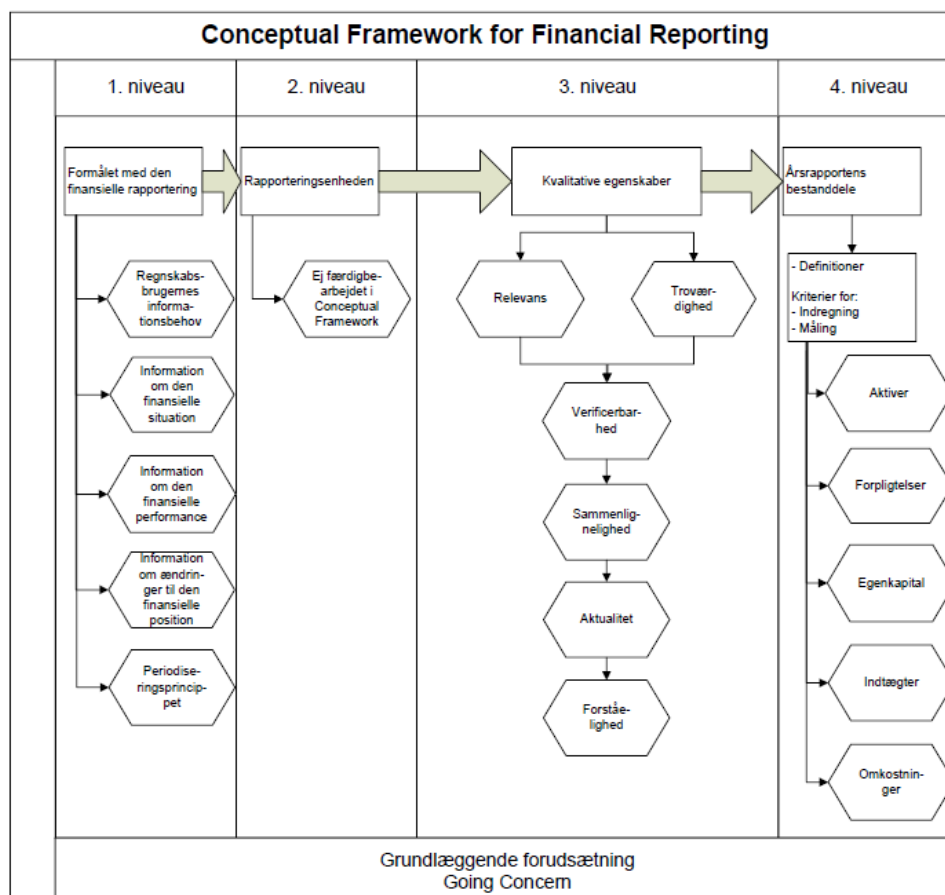
IASB - International Accounting Standards Board, hvilket er den internationale udsteder af regnskabsstandarder.

FASB - Financial Accounting Standards Board, hvilket er den amerikanske udsteder af regnskabsstandarder.

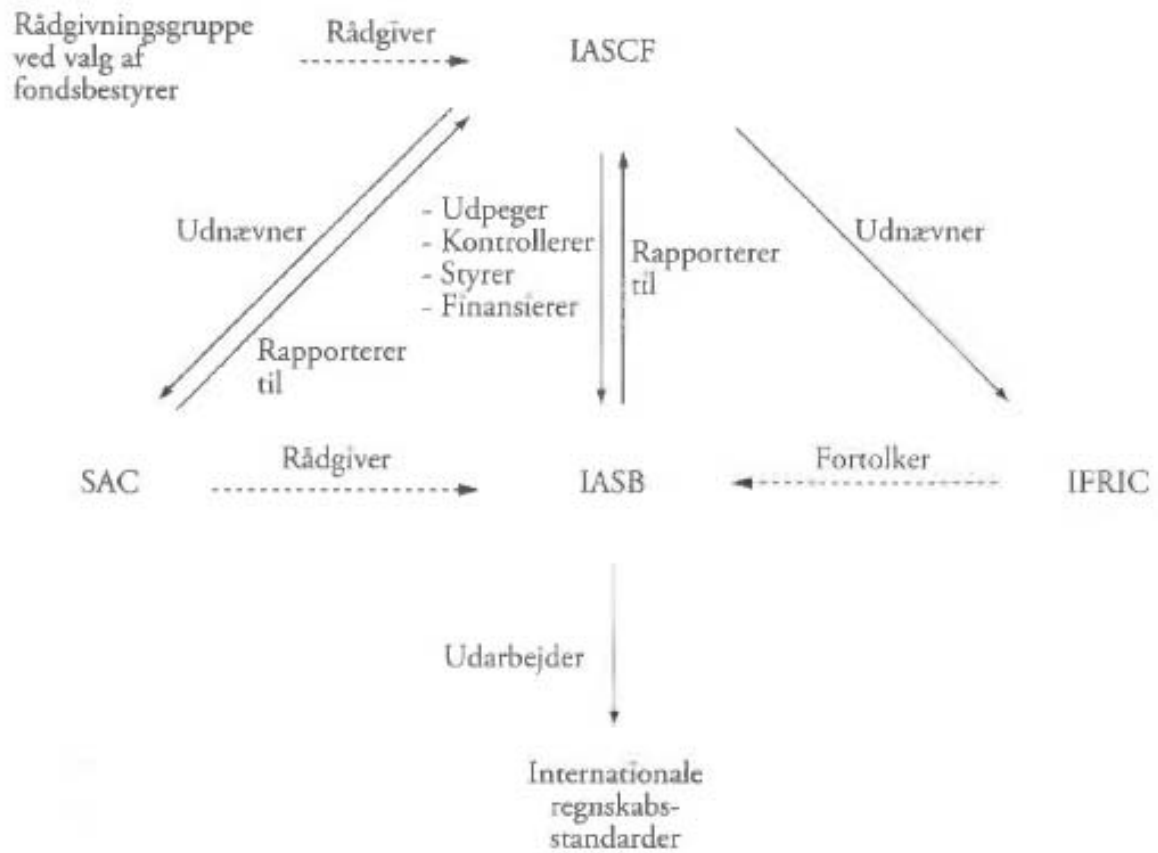
IAS – International Accounting Standards, hvilket er en del af de internationale regnskabsstandarder.

IFRS – International Financial Reporting Standards, hvilket er en del af de internationale regnskabsstandarder.

### Bilag 2: Begrebsrammens fire niveauer



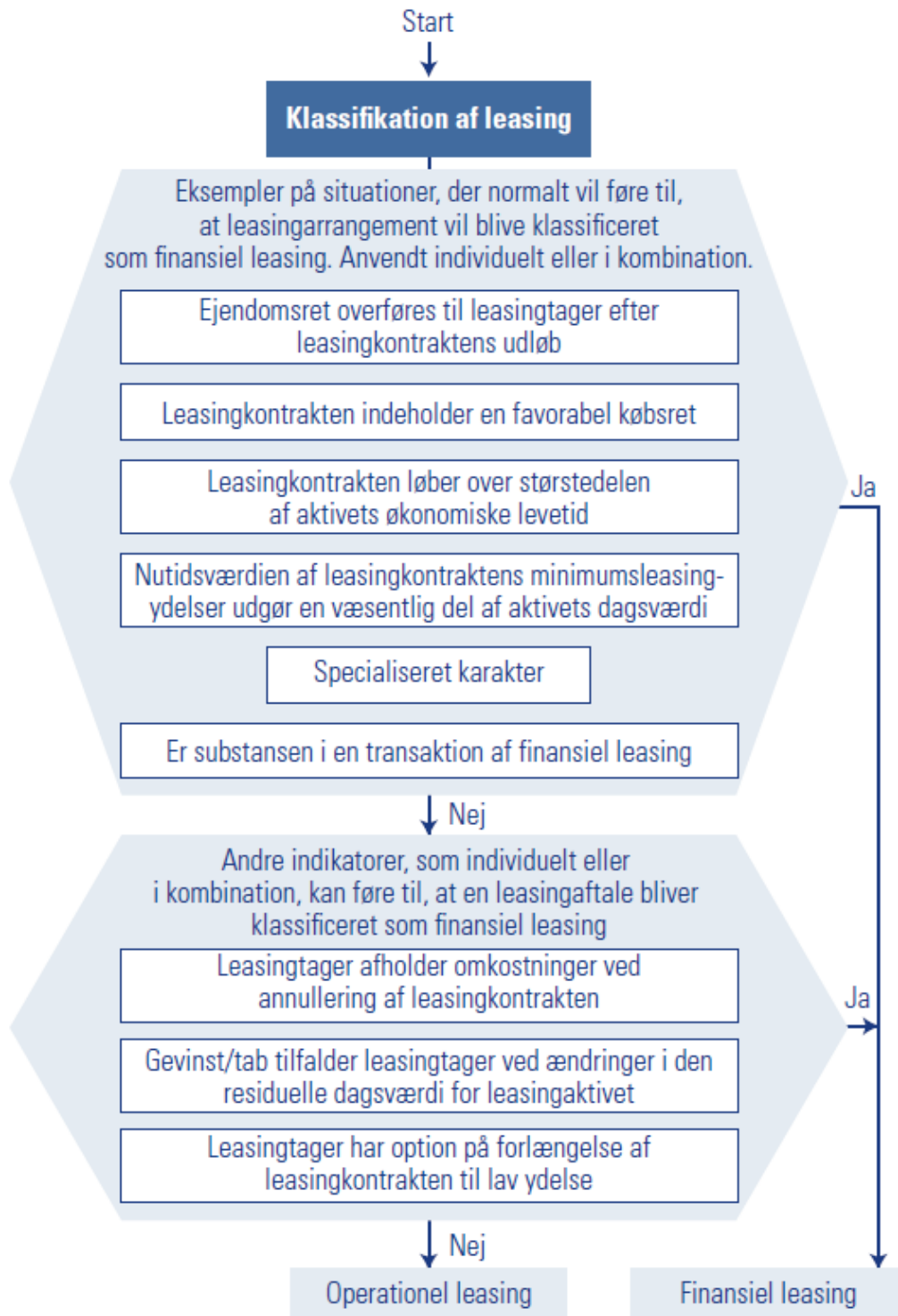
**Bilag 3: IASB organisationsstruktur**



**Bilag 4: Indikationer for klassifikation af leasing**

Uddrag af KPMGs publikation 'Indsigt i årsregnskabsloven'.

Klassifikationen af leasingkontrakter kan skematisk illustreres på følgende måde.



**Bilag 5: Formler til beregning af nøgletal**

$$\text{Afkastningsgrad} = \frac{\text{Resultat før finansielle poster (EBIT)}}{\text{Aktiver}} * 100$$

$$\text{EBITDA – ratio} = \frac{\text{Resultat før afskrivning (EBITDA)}}{\text{Omsætning}} * 100$$

$$\text{Aktivernes omsætningshastighed} = \frac{\text{Omsætning}}{\text{Aktiver}}$$

$$\text{Soliditetsgrad} = \frac{\text{Egenkapital}}{\text{Aktiver}} * 100$$

**Bilag 6: Uddrag af Årsregnskabslovens bilag 2 - Skemaer for balancer og resultatopgørelser****3. Skema for resultatopgørelse i beretningsform, artsopdelt (regnskabsklasse B)**

(\* ud for posten indikerer, at posten kan sammendrages, jf. § 32. Bruttofortjeneste/Bruttotab i parenteser skal i så fald placeres i stedet)

1. Nettoomsætning \*
2. Ændring i lagre af færdigvarer og varer under fremstilling \*
3. Arbejde udført for egen regning og opført under aktiver \*
4. Andre driftsindtægter \*
5. Eksterne omkostninger \*
  - a) Omkostninger til råvarer og hjælpematerialer \*
  - b) Andre eksterne omkostninger \*
 (Bruttofortjeneste/Bruttotab)
6. Personaleomkostninger
  - a) Lønninger
  - b) Pensioner
  - c) Andre omkostninger til social sikring
7. Af- og nedskrivninger af materielle og immaterielle anlægsaktiver
8. Nedskrivninger af omsætningsaktiver, bortset fra finansielle omsætningsaktiver
9. Andre driftsomkostninger
10. Indtægter af kapitalandele i tilknyttede og associerede virksomheder
  - a) Indtægter af kapitalandele i tilknyttede virksomheder
  - b) Indtægter af kapitalandele i associerede virksomheder
11. Indtægter af andre kapitalandele, værdipapirer og tilgodehavender, der er anlægsaktiver
12. Andre finansielle indtægter fra tilknyttede virksomheder
13. Andre finansielle indtægter
14. Nedskrivning af finansielle aktiver
15. Øvrige finansielle omkostninger
  - a) Finansielle omkostninger, der hidrører fra tilknyttede virksomheder
  - b) Andre finansielle omkostninger
16. Ordinært resultat før skat
17. Ekstraordinære indtægter
18. Ekstraordinære omkostninger
19. Ekstraordinært resultat før skat
20. Skat af årets resultat
21. Andre skatter
22. Årets resultat

EBITDA

EBIT

EBT



**Bilag 7: Referat af interview med IFRS Partner hos KPMG P/S, Michael Sten Larsen****1. Hvad er dine tanker/bekymringer ved ED i forhold til IAS 17?**

*Min væsentligste bekymring er udkastets fastholdelse af to modeller for behandling af leasing for leasingtager, se næste spørgsmål. I forhold til begrænsningen i anvendelsesområdet synes jeg det virker okay, men det undrer mig dog, at leasingkontrakter vedrørende immaterielle aktiver ikke skal behandles efter denne regnskabsstandard, som det er udformet i ED. Jeg kan ikke se logikken i, at immaterielle aktiver ikke skal behandles efter samme standard, som materielle aktiver.*

*Efterfølgende måling af Type B, hvor aktivet afskrives i form af en residual, for at skabe en lineær omkostning i resultatet, kan jeg ikke se den logiske begrundelse for i forhold til IASB's balancefokuserede Framework, den lineære omkostning er resultatfokuseret. Endvidere har IASB også modtaget kritik for dette, da mange mener, at denne form for afskrivning ikke reelt udtrykker aktivets forbrug over den forventede levetid af aktivet.*

*Kortvarige leasingkontrakter udtrykker en form for bagatelgrænse og dermed et threshold for, hvornår en leasingkontrakt skal indregnes eller ej. I denne kategori er der som oftest tale om spotaf-taler (leasingkontrakter indgået på spotmarkeder), når der er tale om større aktiver som skibe, fly, borerigge etc.*

**2. Tror du, at ED vil minimere den nuværende kompleksitet ved finansiel vs. operationel leasing?**

*Jeg mener ikke, at en del af kompleksiteten reduceres nævneværdigt ved at indføre Type A og Type B leasing og dermed fjerne sondringen mellem finansiel og operationel leasing, hvor den regnskabsmæssige behandling er forskellig, da operationel leasing ikke indregnes i balancen.*

*Om end det for de fleste leasingkontrakter er klart, om de er type A eller B, vil det for en del blot flytte problemstillingen fra, hvorvidt der er tale om finansiel vs. operationel leasing og derved, hvorvidt indregning af leasingkontrakten skal ske eller ej, til hvilken leasingtype (Type A eller Type B) og dermed, hvordan leasingkontrakten skal klassificeres i balancen. Den foreslåede sondring lever derfor ikke op til IASB's oprindeligt tiltænkte ønske med en ny regnskabsstandard, hvor hovedformålet netop var at finde én model for behandling af leasing hos leasingtager, hvor alle leasingkontrakter indregnes i balancen.*

**3. Vil ED øge informationsværdien for regnskabsbrugerne i forhold til den nuværende regnskabsstandard, IAS 17?**

*Jeg mener helt klart, at ED vil medføre en større og bedre informationsværdi til gavn for regnskabsbrugerne. Informationer i form af indregnede leasingkontrakter (aktiv og tilhørende forpligtelse)*

*samt påkrævede noteoplysninger vil øge informationsværdien fra det nuværende, da det på nuværende tidspunkt er ret begrænset, hvor meget der oplyses om leasing.*

**4. Vurderer du at der er lange udsigter før ED bliver godkendt og implementeret?**

*Ud fra dem jeg har talt med til IFRS konferencer samt den viden, som jeg opnår via IASB's hjemmeside, så ser det ud til, at en endelig version af regnskabsstandarden vil udkomme i løbet af andet halvår 2015, men at det på grund af fokus på den nye omsætningsstandard samt det forhold, at man nu har valgt ikke at udarbejde en enslydende standard med FASB, muligvis kan blive primo 2016. Så nej, jeg vurderer umiddelbart ikke, at der går lang tid før IASB udkommer med en endelig version.*

**Bilag 8: Referat af interview med Group Finance hos DFDS A/S**

Deltagere fra DFDS: *Jesper Mikkelsen Heilbuth, Vice President, Head of Group Accounts, Consolidation, Reporting & Tax and responsible for Group SSC Poland, og Troels Dan Jakobsen, Senior Group Financial Controller.*

**1. Hvilke overvejelser har I gjort jer i forhold til ændringsforslaget iht. Exposure Draft 2013/6 ("ED")?**

*Der var stor bevågenhed, da ED kom frem i første udkast i 2010 og tankerne gik hos blandt andet os, hvad dette ville have af effekt. Vi var dog knap så bekymrede, som andre måske var og lavede derfor kun high level beregninger og ikke detaljerede beregninger, da det endnu på daværende tidspunkt var usikkert, hvilken påvirkning ændringsforslaget ville få i sin endelige form, idet der var meget stor modstand mod udkastet – og vel at mærke modstand fra store brancher og interesseorganisationer. Vores high level beregninger viste, at vores balancesum dengang ville blive påvirket med cirka 4 milliarder kroner, hvilket svarede til 20 – 25 % forøgelse af balancesummen. Disse beregninger blev forelagt Audit Committee, således at disse var klar over de umiddelbare konsekvenser på high level niveau. Grunden til at vi ikke var særligt bekymrede var, at vores covenants tillades justeret som følge af regnskabsmæssige lovændringer, ligesom vi generelt havde – og stadig har – stor "luft" til vores covenants, hvilket gjorde, at vi nøjedes med at udarbejde high level beregninger. I dag har vi stort set betalt alle lån med covenants tilbage, mens refinansiering er foretaget i selskabsobligationer og andre lån uden nævneværdige covenants. Endvidere vurderer vi ikke, at den foreslåede regnskabsmæssige ændring har nogen umiddelbar effekt for vores finansieringsmuligheder, da vi har stærke og stabile pengestrømme, som jo ikke ændres blot ved at nogen udtænker en ny regnskabsstandard.*

*Vi så derfor på beregningerne og vurderede, at vi sagtens kunne kommunikere dette til vores aktionærer. Vores aktie var på daværende tidspunkt måske ikke den mest interessante, da vi havde to meget dominerede aktionærer, Lauritzen Fonden som ejede ca. 33% og A.P. Møller Mærsk som ejede ca. 31%, hvilket gjorde, at aktien ikke var særligt eftertragtet i forhold til andre aktier grundet det lave free float. Vores aktie var derfor nok lidt mere "død" end andre aktier, hvorfor jeg tror, at der er lidt lavere bevågenhed på DFDS aktien. Andre aktier, som ejes af mange aktionærer og har stort free float, eller måske har en højere finansiell gearing end DFDS, tænker nok mere over, hvordan forskellige nøgletal påvirkes, samt hvordan dette kan kommunikeres til aktionærerne. Historisk har vi i hvert fald ikke oplevet "tordenvej" grundet regnskabsteknik.*

*Jeg tror, at nogle selskaber kan få soliditetsudfordringer som følge af, at balancesummen forøges, mens egenkapitalen jo forbliver uændret. Og dette forhold vil måske for nogle selskaber også afstedkomme udfordringer med covenants og/eller med den margin, der skal betales ved fremtidig låneoptagelse. Grundet vores lave finansielle gearing og det stærke cash flow, forventer vi ingen negativ indvirkning på vores finansieringsmuligheder – måske snarere tværtimod, for det kan jo være, at nogle banker måske gerne vil lukke nogle engagementer med soliditetsudfordrede kunder og i stedet åbne engagementer med finansielt stærkere kunder, hvilket måske kunne være DFDS.*

## **2. Tror I at ED vil øge nytteværdien i forhold til den finansielle rapportering for interne vs. eksterne regnskabsbrugere?**

*Den nuværende standard har nogle punkter, som man skal ind og vurdere. Den nye standard flytter dog bare vurderingselementerne over på andre forhold, hvorfor der ikke opstår en-til-en transparens mellem selskaberne på tværs, da der kan være taget forskellige estimater i brug som grundlag for indregningen i balancen. Eksempelvis skal man se ledelsen i øjnene for at få deres vurdering af, hvorvidt de vil benytte en option eller ej, da dette har indflydelse på perioden, som indgåede leasingkontrakter skal indregnes i. Jeg tror dog, at standarden vil blive mere pragmatisk, når den bliver mere moden. Dette er i hvert fald tilfældet med eksempelvis IAS 36, da den kom, hvor man stort set vurderede den enkelte kuglepen som værende laveste pengestrømsfrembringende enhed, mens det siden fandt sig et mere naturligt og pragmatisk niveau. Derfor vil leasingstandarden formentlig blive taget ret bogstaveligt, og revisorer er rigide i starten, mens den over tid i den praktiske verden vil blive udformet mere præcist på nogle punkter samt med et højere og udefineret væsentlighedsniveau. På denne front bør IASB også komme med nogle praktiske eksempler for at tilslutte sig en mere pragmatisk løsning for denne regnskabsstandard og guide til regnskabsaflæggere og revisorer i forhold til, hvordan væsentlighedsniveau kan fastlægges.*

*Endvidere viser den store respons af Comment Letters til IASB og FASB også, at der er stor bevågenhed på dette område og at der er mange i omverdenen, som har en holdning til dette forslag.*

*Det vil ikke betyde noget for de interne regnskabsbrugere (ledelsen og nedad i personalehierarkiet) for DFDS. Der er intet i vores operative performance, som ændres ved at der udarbejdes en ny regnskabsstandard for leasing. Vores fokus er at sikre solide pengestrømme, og hvis dette ikke ser ud til at lykkes, så skal vi gøre tiltag for at ændre dette til noget positivt hurtigst muligt, således at vores indtjening sikres. Dette er gældende nu, og vil også være det efter en ny standard, idet standarden jo ikke ændrer på de underliggende pengestrømme.*

*Til den eksterne verden har vi kommunikeret, at vi har en ROIC på 10 % som vores target. Dette nøgletal påvirkes af den ændrede standard, men det ændrer som sagt ikke på, hvordan vi monitorerer og følger op på vores aktiviteter rentabilitet. Vi bliver dog sandsynligvis nødt til at revurdere vores taget om 10 % i ROIC, men det kommer til at ske i forbindelse med implementeringen af den nye leasingstandard, og vi forventer ikke, at det vil afstedkomme "ballade" i markedet.*

**3. Hvilke regnskabsmæssige konsekvenser vil revideringen af IAS 17 få for jer?**

*Dette vil som sagt ændre nogle poster i P&L og balancen samt nogle nøgletal. Derudover skal man sørge for at gøre det klart for sig selv, at det er en ændring for alle, og at det derfor skal gøres klart internt i organisationen, hvordan dette bliver kommunikeret ud til omverdenen.*

*På nuværende tidspunkt sidder analytikere jo allerede selv og korrigerer for operationelle leasingkontrakter baseret på de noteoplysninger, som selskaberne giver om disse. Nu skal regnskabsaf-lægger indregne flere aktiver i balancen, men da der fortsat er væsentlige skøn forbundet med eksempelvis længden på leasingkontrakterne, grundet de ofte indbyggede forlængelsesoptioner, så tvivler jeg på, at informationsværdien reelt øges, for nu er der blot indregnet flere aktiver, men "er det sket på et konsistent grundlag på tværs af selskaberne?" vil jeg godt stille spørgsmålstegn ved. Måske vil den nye standard endda blot gøre det mere inkonsekvent end nu, og dermed blot giver endnu mindre gennemsigtighed.*

**4. Vil ændringen medfører, at implementeringsåret vil være mere omkostningstungt for DFDS?**

*Det vil det formentlig være, da der vil komme krav om en anden detaljeringsgrad, og derfor skal vi også have en anden registreringsdybde end på nuværende tidspunkt. Ydermere har der været tale om en grænse på 5.000 USD (red. Small tickets, som er en beløbsgrænse, hvor man foreslår, at aktiver under denne enhedsværdi ikke behøver registrering), samt at der også er kortvarige leasingkontrakter, som fortsat ikke skal indregnes under aktiver og forpligtelser.*

*Så der vil helt sikkert komme en førsteårs effekt, men vi skal også tænke over, hvad vi internt i organisationen har behov for, så vi kan holde styr på registreringerne i datterselskaberne for at sikre ens fremgangsmetode i organisationen. Skal man for eksempel investere i nye moduler i ERP-systemet, eller kan det løses ved hjælp af excel-ark.*

**5. Tror I at ED vil minimere den nuværende kompleksitet ved finansiel vs. operationel leasing?**

*Ikke nødvendigvis. Jeg mener, som sagt, at man blot flytter en problemstilling til en anden. Der kan for eksempel komme nogle gode diskussioner mellem selskaberne og deres revisorer i fremtiden,*

*hvor leasingtagers optioner om forlængelse ikke indregnes i det ene år grundet manglende økonomisk incitament herfor, men det så viser sig i det nye år, at forlængelsen af leasingkontrakten blev benyttet, hvilket dermed skal årsagsforklares. Og for skibe kan en ufordelagtig forlængelsesoption godt ændre sig til at være fordelagtig kort tid efter – enten grundet en generel markedsudvikling, eller fordi der måske opstår et behov i vores eget rutenetværk, som gør forlængelsesoptionen attraktiv. En udfordring som ganske givet kommer til at give diskussioner mellem selskab og revisor, men frem for alt en udfordring, som også giver anledning til inkonsekvens i den regnskabsmæssige behandling på tværs af selskaberne.*

**6. Hvad er begrundelsen for, at I vurderer, at jeres leasingaktiver er operationelle frem for finansielle?**

*Vi har en standard checkliste opbygget på baggrund af kriterierne i IAS 17, som danner grundlag for vores vurdering af den enkelte leasingkontrakts regnskabsmæssige behandling. Vi forsøger at holde en høj faglig standard og efterlever efter bedste evne de meget detaljerede regler og krav, som de enkelte regnskabsstandarder efterhånden indeholder. Dette til trods for, at vi flere gange føler, at mange af kravene – særligt oplysningskravene – er helt på månen, hvilket efterlader et indtryk af, at IASB gør regnskabsaflæggelsen unødigt teoretisk og videnskabelig. Og vi stiller i hvert fald ofte os selv spørgsmålet: "Gad vide hvem der bruger den vanvittige oplysning – og til hvad?"*

**7. Hvad er jeres kriterier for valg af finansieringsform ved investeringer?**

*Investeringerne afhænger primært af strategiske årsager. For eksempel investerer vi kun i terminaler, hvor placeringen er strategisk rigtig for DFDS. Vi ønsker dog også, at vores investeringer indeholder en vis form for fleksibilitet, således at nøglerne kan kastes videre på tidspunkter, hvor vi bliver ramt af nedgang i vores forretning - enten en generel nedgang eller en geografisk markedsnedgang. På denne baggrund mener vi, at det er mere gunstigt at have en længerevarende kontrakt end en uendelig kontrakt. Det afhænger derfor af, hvilke muligheder der byder sig, og hvordan DFDS' aktuelle sammensætning er mellem ejede og lejede aktiver, da vi ønsker en sund balance mellem dette for at have mulighed for at kapacitetstilpasse, hvis vi oplever en ændring i volumenerne.*

**8. Hvis ED godkendes i nuværende form, vil den så have indflydelse på jeres fremtidige valg af finansiering af investeringer?**

*Måske kommer der en større grad af køb på mindre aktiver, når vores økonomiske situation er god, og i kombination med, at leasingsselskaberne naturligvis ønsker at tjene penge på deres indgåede*

kontrakter, hvorfor det formentlig vil være billigere at købe end at lease over tid. Jeg tror dog ikke, at der vil ske nogle ændringer på de store aktiver som skibe og terminaler. For andre mindre solide selskaber kan det have betydning, hvis de måske ikke kan optage lån eller lån til en acceptabel rente i banker, hvilket måske tvinger dem til at anvende leasing, idet vi ser i markedet, at leasingselskaber ofte er mere risikovillige end banker, og derfor gerne vil "låne" til dem, som måske har udfordringer med at opnå bankfinansiering til køb af aktiver.

**9. Hvordan er en standardleasingkontrakt typisk udformet?**

**a. Over/under 12 måneder, og/eller**

**b. Option om køb, forlængelse, eller tidlig opsigelse**

I årsrapporten 2014 fremgår det, at de fleste skibe er på leasingkontrakter under 12 måneder, men med optioner for forlængelse. For at sikre høj fleksibilitet har vi valgt i vores strategi, at vi delvist ejer og delvist chartrer vores fragtskibe, mens vi ejer alle fire passagerskibe, da disse er specialiserede til vores behov, hvorfor det er svært at finde lignende på chartermarkedet (red. Charter svarer til leasingmarked inden for maritim-økonomisk fagsprog) for skibe.

Forlængelsesoptionerne på skibene er meget varierede. Det er for eksempel 12 måneder efter en 12-måneders-kontrakt, 24 måneder efter en lignende kontrakt eller noget helt tredje. Så de findes i alle afskygninger. Valg af længde på forlængelsesoptioner varierer, og afhænger meget af det specifikke skib og dets anvendelsesmuligheder i rutenetværket. Herudover er det væsentligt at forstå, at der også er en risiko ved at indgå længerevarende optioner, idet selskabet kan risikere at "blive bundet" til et skib, hvor markedsraten efterfølgende er faldet væsentligt, hvilket giver fordele til konkurrenterne. Af og til kan man indgå kontrakter, som i bund og grund ikke er helt optimale, men grundet at alternativet er værre, så kan man være villig til at acceptere højere rater for forlængelsesoptionerne.

**10. Har I full charter kontrakter (eksempelvis skibe inkl. besætning – som derfor vil være servicekontrakt efter ny regnskabsstandard) eller har I opdelt/dekomponeret dette?**

Kontrakter om staffing og maintenance er ofte en mulighed, som da også typisk anvendes af andre selskaber, mens vi blot benytter os af kontrakter om 'bare boats' (red. Leasing af skib uden besætning), da dette sikrer samme oplæring og uddannelse samt håndtering i visse situationer på alle skibene og blandt besætningerne. DFDS flytter rundt på besætningsmedlemmer, så det er mest optimalt med sprogkundskaberne blandt besætningen og de fastlagte destinationer.

**11. Hvordan er ejerskab og leasing af terminaler fordelt?**

*I ledelsesberetningen til årsrapporten for 2014 fremgår det, at der er syv terminaler, som DFDS leaser sig ind på, mens Vlaarding en ejes som den eneste terminal. På DFDS Seaways' hjemmeside fremgår det, at DFDS opererer fra 28 terminaler, hvorfor de resterende 21 terminaler blot anløbes.*

**12. Hvad bruger I af diskonteringsfaktor?**

*Som udgangspunkt skal vi anvende den implicite lånerente, hvilket kan være svært at finde i leasingkontrakter, og derfor skal vi så anvende den alternative lånerente. Vi anvender derfor oftest den alternative lånerente ved vores vurdering af, om en leasingkontrakt er operationel eller finansiel på indgåelsestidspunktet, se spørgsmål 6 om IAS 17 checkliste.*

*I relation til noteoplysninger har vi valgt ikke at diskontere vores leasingforpligtelser, men alene at oplyse de nominelle beløb, idet IAS 17 på nuværende tidspunkt ikke kræver oplysning om diskonterede værdier samt anvendte diskonteringsfaktorer. Dette er det letteste for os, ligesom det også giver regnskabslæser mulighed for selv at diskontere forpligtelserne med den rente som regnskabslæser finder relevant. Diskonteringsfaktoren vil dog formentlig være ganske lav, da DFDS har en høj rating samt, at renteniveauet er på et historisk lavt niveau, men igen afhænger det jo også af længden på den enkelte leasingkontrakt.*

*Diskonteringsfaktoren bliver dog et uhåndgribeligt estimat, da ingen af os kender det korrekte tal, samt at der er forskellige løbetider for leasingkontrakterne, som også har indflydelse på den fastsatte diskonteringsfaktor.*

*På baggrund af dette mener jeg ikke, at årsregnskaberne fremover vil blive mere rigtige og sammenlignelige, blot fordi man kan diskontere leasingforpligtelsen, da den implicite rente sjældent fremgår af leasingkontrakten, og næste skridt er så selskabets marginale lånerente, hvilket er meget forskelligt fra selskab til selskab.*

**13. Vil ED efter jeres vurdering have nogen gavnlig effekt?**

*Jeg tror, at intentionerne har været gode til starte med, men at området er svært at gøre transparent på tværs af selskaber, eksempelvis vores tidligere drøftelse om vurdering af fastsættelse af diskonteringsfaktor, forlængelsesoptioner m.v. Dem som tror, at man opnår en ensartethed på tværs af årsregnskaberne, vil efter min vurdering blive slemt skuffede, da jeg ikke mener, at standarden reelt skaber mere transparens og ensartethed – måske tværtimod.*



**Bilag 9: Referat af interview med senioranalytiker Jacob Pedersen hos Sydbank A/S****1. Hvad laver en aktieanalytiker generelt?**

*Jeg står for dækning af ni forskellige aktier, og jeg er ansvarlig for at følge det løbende nyhedsflow for disse selskaber og vedligeholde værdiansættelsesmodeller samt følge med og ajourføre personlig viden inden for teori om værdiansættelse og regnskab. Derudover foretager jeg analyser for køb- og salg-anbefalinger til Sydbanks kunder.*

**2. Er der nogle særlige forhold for aktier i transportbranchen, som du har fokus på?**

*Som sådan er der ikke nogle særlige forhold inden for transportbranchen i forhold til andre brancher. Det er en branche, som er meget afhængig af markedsvæksten og dermed den generelle makroøkonomiske udvikling.*

**3. Hvilke bestanddele af årsregnskabet anvendes du til behandling af eksisterende årsregnskaber til brug for analyser (nøgletal) (og værdiansættelse)?**

*Vi har vores egen excel-model, hvor vi indtaster de nødvendige regnskabsmæssige informationer til brug for værdiansættelsen af selskabet. Excel-modellen indeholder både cash flow-modeller og relative værdiansættelsesmodeller. (Red. Når der igennem interviewet tales om relative nøgletal og påvirkning heraf grundet leasing, så tales der om nøgletallet *Entreprise Value-over-EBITDA*).*

*Jeg fokuserer på selskabets driftsaktivitet, da denne er utrolig vigtig for selskabets fremadrettede værdi samt en stor del af resultatopgørelse, som udtrykker, hvordan aktiviteten og pengestrømme- ne har været den forgangne regnskabsperiode. Balancen ser jeg igennem for at sammensætte arbejdskapitalen samt gældsstrukturen i selskabet. Når selskaberne aflægger deres årsregnskab, ind- drager vi naturligvis også noteoplysninger om leasing.*

*Ved brug af cash flow-modeller forbliver aktieværdien for selskabet omtrent den samme, da for- øgelse af balancen ved indregning af leasingaktiver og -forpligtelser ikke har nogen effekt på disse modeller, da en regnskabsmæssig forøgelse af aktiver og passiver ikke medfører en ændring i de cash flow-baserede værdiansættelsesmodeller og derfor ikke påvirker analytikeres estimat af den re- spektive aktiekurs.*

*Ved brug af de relative modeller opstår der forskelle, hvis leasing ikke indregnes grundet ændring i balancen, som påvirker *Entreprise Value* samt *EBITDA* ændres grundet at leasingomkostninger klas- sificeres fra andre eksterne omkostninger til henholdsvis afskrivninger og finansielle omkostninger. (Red. Eksempel for SAS er modtaget, se neden for dette afsnit. I dette eksempel ses det, at SAS' værdi vil stige med ca. 52,6 % ved indregning af leasing i forhold til, hvis dette ikke gøres). Leasing*

har derfor i forhold til cash flow-modellerne tilnærmelsesvis ingen nævneværdig indflydelse på værdiansættelsen.

Pengestrømsopgørelsen anvendes aktivt, da en af cash flow-modellerne tager udgangspunkt i den frie cash flow. Arbejdskapitalen opgøres så præcist som muligt for de to kommende år, mens det fastsættes til en og samme procentsats i fremtiden.

Så indregning af leasing er derfor utroligt vigtigt for de relative værdiansættelsesmodeller og ikke i særlig grad for cash flow-modellerne.

### Værdiansættelse - fortsat

Nødvendig justering af EV/EBITDA-multipler:

$$\text{EV/EBITDA} = \frac{\text{Børsværdi} + \text{MV, gæld} + \text{MV, pref} + \text{PV, leasingfor pligtelser}}{\text{EBITDA} + \text{leasingomkostning}}$$

$$\text{SAS (før)} = \frac{4.182 + 3.500 + 4.567}{3.241} = 3,8$$

$$\text{SAS (efter)} = \frac{4.182 + 4.567 + 3.500 + 11.620}{3.241 + 1.780} = 5,8$$

+52,6%!!!!!!

Eksempel: Modtaget fra Jacob Pedersen

#### 4. Vil det give "støj" i analytikers arbejde, når ny leasingstandard implementeres?

Først og fremmest synes jeg, at det er en fremragende idé at sidestille leasingforpligtelser med gæld, og at der derfor ikke længere er nogle skjulte værdier i noterne. På denne måde øges sammenligneligheden – både regnskabsmæssigt men også i relation til værdiansættelsen – af selskaber på tværs af brancher.

Mit indtryk er, at der er mange analytikere, som på nuværende tidspunkt ikke har klargjort egne modeller for værdiansættelse til inddragelse af poster vedrørende leasing fra årsregnskabet endnu. Jeg har dog selv været på forkant og har inddraget dette element i mine modeller for de selskaber, som jeg følger, heriblandt SAS, hvor de relative værdiansættelsesmultipler vil være forskellige, hvis leasing er indregnet eller ikke.

Som analytiker savner jeg løbende oplysninger om leasing i selskabets regnskab, da oplysninger og værdier om leasing på nuværende tidspunkt kun oplyses ved offentliggørelsen af årsregnskabet, medmindre selskabet ekstraordinært oplyser noget om dette, hvilket jeg endnu ikke har oplevet.

*Hvis disse oplysninger blev givet løbende i regnskabsperioden, kunne aktiekursen værdiansættes en smule mere præcist, men som tidligere nævnt har det for cash flow-modellerne ikke noget særlig betydning om leasing oplyses oftere eller ej.*

**5. Hvordan behandler du børsmeddelelser fra de selskaber som du følger?**

*Jeg værdiansætter selskabets aktie på baggrund af tilgængelige data, som eksempelvis årsregnskab og eventuelle børsmeddelelser. På baggrund af disse informationer opdaterer jeg løbende mine værdiansættelsesmodeller for at være mest muligt opdateret på de selskaber, som jeg dækker. Når selskabet giver en børsmeddelelse, er jeg naturligvis inde og læse denne samt tilrette regnskabsmæssige informationer, hvis de i børsmeddelelsen er væsentligt forskelligt fra de værdier, som jeg har indarbejdet i min værdiansættelsesmodel.*

**6. Hvordan tror du, at denne kommende regnskabsstandard vil påvirke aktiekurserne, når det første årsregnskab efter implementeringen offentliggøres?**

*Som udgangspunkt vil denne regnskabsmæssige justering ikke have den store effekt på aktiekurserne, da det som tidligere nævnt ikke spiller nogen rolle i cash flow-modellerne. Derfor bør der i teorien om værdiansættelse ikke være tale om udsving i aktiekurser grundet denne ændring, men den psykologiske effekt ved, at nogle selskaber kommer til at se finansielt sårbare ud, skal ikke undervurderes.*

*Endvidere forventer jeg, at selskabet har kommunikeret ud til markedet på forhånd, således at disse korrektioner, som der eventuelt ville komme, allerede er indarbejdet i værdiansættelsen.*

**7. Hvordan håndterer du elementet diskonteringsfaktor, når dette ikke oplyses?**

Jeg forsøger at estimere diskonteringsfaktoren på baggrund af brancheforhold samt leasingperiodens længde. Dette gør jeg konkret for SAS' vedkommende, hvilket er det eneste selskab i min portefølje på nuværende tidspunkt, hvor jeg gør dette. I DFDS' tilfælde, hvis jeg fulgte denne aktie, så skulle jeg ind og estimere diskonteringsfaktoren, når de ikke oplyser diskonterede værdier i noten til årsregnskabet.

**Bilag 10: Uddrag fra DFDS' årsregnskab for 2014****Resultatopgørelse 1. januar - 31. december**

<b>DKK '000</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
Omsætning	12.779.085	12.097.088
<i>Omkostninger</i>		
Driftsomkostninger	-7.836.970	-7.524.472
Charterhyre	-574.133	-582.577
Personaleomkostninger	-2.317.235	-2.152.500
Salgs- og administrationsomkostninger	-617.358	-624.939
<i>Omkostninger i alt</i>	-11.345.696	-10.884.488
<b>Resultat før afskrivning (EBITDA) og særlige poster</b>	<b>1.433.389</b>	<b>1.212.600</b>
Resultatandele i associerede virksomheder og joint ventures	24.940	-6.186
Gevinst ved salg af anlægsaktiver, netto	9.204	6.376
<i>Af- og nedskrivninger</i>		
Afskrivninger på skibe	-618.719	-568.678
Afskrivninger på andre langfristede aktiver	-153.151	-135.474
Nedskrivninger på skibe og andre langfristede aktiver	-534	-5.625
<i>Af- og nedskrivninger i alt</i>	-772.404	-709.777
<b>Resultat af primær drift (EBIT) før særlige poster</b>	<b>695.129</b>	<b>503.013</b>
Særlige poster	-69.523	-17.055
<b>Resultat af primær drift (EBIT)</b>	<b>625.606</b>	<b>485.958</b>
Finansielle indtægter	37.037	19.356
Finansielle omkostninger	-161.115	-155.703
<b>Resultat før skat</b>	<b>501.528</b>	<b>349.611</b>
Skat af årets resultat	-68.018	-22.928
<b>Årets resultat</b>	<b>433.510</b>	<b>326.683</b>

**Aktiver pr. 31. december**

<b>DKK '000</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
Goodwill	521.562	424.748
Andre langfristede immaterielle aktiver	30.676	14.740
Software	103.193	74.999
Udviklingsprojekter under opførsel	60.794	50.101
<b><i>Immaterielle anlægsaktiver</i></b>	<b>716.225</b>	<b>564.588</b>
Grunde og bygninger	124.366	110.672
Terminaler	541.662	569.321
Skibe	7.094.549	6.705.730
Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	460.272	387.338
Aktiver under opførsel og forudbetalinger	290.635	570.789
<b><i>Materielle anlægsaktiver</i></b>	<b>8.511.484</b>	<b>8.343.850</b>
Kapitalandele i associerede virksomheder og joint ventures	24.577	3.783
Tilgodehavender	24.601	49.840
Værdipapirer	19.794	19.756
Udskudt skat	98.870	82.730
<b><i>Andre langfristede aktiver</i></b>	<b>167.842</b>	<b>156.109</b>
<b><i>Langfristede aktiver i alt</i></b>	<b>9.395.551</b>	<b>9.064.547</b>
Varebeholdninger	111.733	149.777
Tilgodehavende ved salg af vare og tjenesteydelser	1.883.587	1.776.970
Forudbetalinger	101.811	91.139
Værdipapirer	-	15.432
Likvider	694.503	1.151.008
<b><i>Kortfristede aktiver</i></b>	<b>2.791.634</b>	<b>3.184.326</b>
Aktiver bestemt for salg	61.671	61.810
<b><i>Kortfristede aktiver i alt</i></b>	<b>2.853.305</b>	<b>3.246.136</b>
<b><i>Aktiver i alt</i></b>	<b>12.248.856</b>	<b>12.310.683</b>

**Passiver pr. 31. december**

<b>DKK '000</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
Aktiekapital	1.265.000	1.485.608
Reserver	-333.956	-351.612
Overført resultat	4.917.040	4.943.031
Foreslået udbytte	227.700	186.200
<b><i>Egenkapital tilhørende aktionærer i DFDS A/S</i></b>	<b>6.075.784</b>	<b>6.263.227</b>
Minoritetsinteresser	51.398	54.923
<b><i>Egenkapital</i></b>	<b>6.127.182</b>	<b>6.318.150</b>
Rentebærende langfristede forpligtelser	2.924.361	2.297.650
Udskudt skat	136.973	130.204
Pension- og jubilæumsforpligtelser	322.086	277.900
Andre hensatte forpligtelser	43.597	19.951
<b><i>Langfristede forpligtelser</i></b>	<b>3.427.017</b>	<b>2.725.705</b>
Rentebærende forpligtelser	274.996	1.100.065
Leverandører af varer og tjenesteydelser	1.492.933	1.444.534
Andre hensatte forpligtelser	36.868	25.690
Skyldig selskabsskat	19.331	8.501
Anden gæld	745.449	576.517
Periodeafgrænsningsposter	125.080	111.521
<b><i>Kortfristede forpligtelser</i></b>	<b>2.694.657</b>	<b>3.266.828</b>
<b><i>Forpligtelser i alt</i></b>	<b>6.121.674</b>	<b>5.992.533</b>
<b><i>Passiver i alt</i></b>	<b>12.248.856</b>	<b>12.310.683</b>

**Note 35 - operationel leasing (leasingtager)**

<b>DKK '000</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
Minimum leasingydelse		
0-1 år	48.488	41.996
1-5 år	103.739	96.742
Efter 5 år	7.545	28.157
<b><i>Bygninger i alt</i></b>	<b><i>159.772</i></b>	<b><i>166.895</i></b>
0-1 år	125.923	117.527
1-5 år	419.857	402.865
Efter 5 år	1.136.066	1.079.133
<b><i>Terminaler i alt</i></b>	<b><i>1.681.846</i></b>	<b><i>1.599.525</i></b>
0-1 år	289.685	367.146
1-5 år	738.589	762.748
Efter 5 år	6.155	72.205
<b><i>Skibe i alt</i></b>	<b><i>1.034.429</i></b>	<b><i>1.202.099</i></b>
0-1 år	89.411	88.250
1-5 år	109.663	112.824
Efter 5 år	2.303	6.886
<b><i>Andre anlæg, driftsmateriel og inventar i alt</i></b>	<b><i>201.377</i></b>	<b><i>207.960</i></b>
Samlet minimums leasingydelse forfalder således		
0-1 år	553.507	614.919
1-5 år	1.371.848	1.375.179
Efter 5 år	1.152.069	1.186.381
<b><i>Samlet minimums leasingydelse</i></b>	<b><i>3.077.424</i></b>	<b><i>3.176.479</i></b>

*De angivne betaling er ikke diskonteret*

**Bilag 11: Uddrag fra DFDS' årsregnskab for 2014 (efter ED)**

<b>Resultatopgørelse 1. januar - 31. december</b>			<b>2014 efter</b>
<b>DKK '000</b>	<b>2014</b>	<b>Ændring</b>	<b>ændring</b>
Omsætning	12.779.085		12.779.085
<i>Omkostninger</i>			
Driftsomkostninger	-7.836.970	828.100	-7.008.870
Type B leasingydelse	-	-321.346	-321.346
Charterhyre	-574.133		-574.133
Personaleomkostninger	-2.317.235		-2.317.235
Salgs- og administrationsomkostninger	-617.358		-617.358
<i>Omkostninger i alt</i>	-11.345.696	506.754	-10.838.942
<b>Resultat før afskrivning (EBITDA) og særlige poster</b>	<b>1.433.389</b>	<b>506.754</b>	<b>1.940.143</b>
Resultatandele i associerede virksomheder og joint ventures	24.940		24.940
Gevinst ved salg af anlægsaktiver, netto	9.204		9.204
<i>Af- og nedskrivninger</i>			
Afskrivninger på skibe	-618.719		-618.719
Afskrivninger på andre langfristede aktiver	-153.151		-153.151
Type A afskrivninger	-	-486.484	-486.484
Nedskrivninger på skibe og andre langfristede aktiver	-534		-534
<i>Af- og nedskrivninger i alt</i>	-772.404	-486.484	-1.258.888
<b>Resultat af primær drift (EBIT) før særlige poster</b>	<b>695.129</b>	<b>20.270</b>	<b>715.399</b>
Særlige poster	-69.523		-69.523
<b>Resultat af primær drift (EBIT)</b>	<b>625.606</b>	<b>20.270</b>	<b>645.876</b>
Finansielle indtægter	37.037		37.037
Finansielle omkostninger	-161.115		-161.115
Type A rentekomkostninger	-	-20.270	-20.270
<b>Resultat før skat (EBT)</b>	<b>501.528</b>	<b>0</b>	<b>501.528</b>
Skat af årets resultat	-68.018		-68.018
<b>Årets resultat</b>	<b>433.510</b>	<b>0</b>	<b>433.510</b>



<b>Aktiver pr. 31. december</b>		<b>2014 efter</b>	
<b>DKK '000</b>	<b>2014</b>	<b>Ændring</b>	<b>ændring</b>
Goodwill	521.562		521.562
Andre langfristede immaterielle aktiver	30.676		30.676
Software	103.193		103.193
Udviklingsprojekter under opførsel	60.794		60.794
<b><i>Immaterielle anlægsaktiver</i></b>	<b>716.225</b>	<b>-</b>	<b>716.225</b>
Grunde og bygninger	124.366	159.772	284.138
Terminaler	541.662	1.681.846	2.223.508
Skibe	7.094.549	1.034.429	8.128.978
Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	460.272	201.377	661.649
Aktiver under opførsel og	290.635		290.635
<b><i>Materielle anlægsaktiver</i></b>	<b>8.511.484</b>	<b>3.077.424</b>	<b>11.588.908</b>
Kapitalandele i associerede virksomheder og joint ventures	24.577		24.577
Tilgodehavender	24.601		24.601
Værdipapirer	19.794		19.794
Udskudt skat	98.870		98.870
<b><i>Andre langfristede aktiver</i></b>	<b>167.842</b>	<b>-</b>	<b>167.842</b>
<b><i>Langfristede aktiver i alt</i></b>	<b>9.395.551</b>	<b>3.077.424</b>	<b>12.472.975</b>
Varebeholdninger	111.733		111.733
Tilgodehavende ved salg af vare og tjenesteydelser	1.883.587		1.883.587
Forudbetalinger	101.811		101.811
Værdipapirer	-		-
Likvider	694.503		694.503
<b><i>Kortfristede aktiver</i></b>	<b>2.791.634</b>	<b>-</b>	<b>2.791.634</b>
Aktiver bestemt for salg	61.671		61.671
<b><i>Kortfristede aktiver i alt</i></b>	<b>2.853.305</b>	<b>-</b>	<b>2.853.305</b>
<b><i>Aktiver i alt</i></b>	<b>12.248.856</b>	<b>3.077.424</b>	<b>15.326.280</b>

<b>Passiver pr. 31. december</b>			<b>2014 efter</b>
<b>DKK '000</b>	<b>2014</b>	<b>Ændring</b>	<b>ændring</b>
Aktiekapital	1.265.000		1.265.000
Reserver	-333.956		-333.956
Overført resultat	4.917.040	0	4.917.040
Foreslået udbytte	227.700		227.700
<b><i>Egenkapital tilhørende aktionærer i DFDS A/S</i></b>	<b>6.075.784</b>	<b>0</b>	<b>6.075.784</b>
Minoritetsinteresser	51.398		51.398
<b><i>Egenkapital</i></b>	<b>6.127.182</b>	<b>0</b>	<b>6.127.182</b>
Rentebærende langfristede	2.924.361		2.924.361
Type A leasingforpligtelser	-	1.667.889	1.667.889
Type B leasingforpligtelser	-	856.028	856.028
Udskudt skat	136.973		136.973
Pension- og jubilæumsforpligtelser	322.086		322.086
Andre hensatte forpligtelser	43.597		43.597
<b><i>Langfristede forpligtelser</i></b>	<b>3.427.017</b>	<b>2.523.917</b>	<b>5.950.934</b>
Kortfristet del af langfristede Type A leasingforpligtelser	-	215.334	215.334
Kortfristet del af langfristede Type B leasingforpligtelser	-	338.173	338.173
Rentebærende forpligtelser	274.996		274.996
Leverandører af varer og	1.492.933		1.492.933
Andre hensatte forpligtelser	36.868		36.868
Skyldig selskabsskat	19.331		19.331
Anden gæld	745.449		745.449
Periodeafgrænsningsposter	125.080		125.080
<b><i>Kortfristede forpligtelser</i></b>	<b>2.694.657</b>	<b>553.507</b>	<b>3.248.164</b>
<b><i>Forpligtelser i alt</i></b>	<b>6.121.674</b>	<b>3.077.424</b>	<b>9.199.098</b>
<b><i>Passiver i alt</i></b>	<b>12.248.856</b>	<b>3.077.424</b>	<b>15.326.280</b>

<b>Note 35 - Operationel leasing (leasingtager)</b>			<b>2014 efter</b>
<b>DKK '000</b>	<b>2014</b>	<b>Ændring</b>	<b>ændring</b>
Minimum leasingydelser			
0-1 år	48.488	-48.488	-
1-5 år	103.739	-103.739	-
Efter 5 år	7.545	-7.545	-
<b>Bygninger i alt</b>	<b>159.772</b>	<b>-159.772</b>	-
0-1 år	125.923	-125.923	-
1-5 år	419.857	-419.857	-
Efter 5 år	1.136.066	-1.136.066	-
<b>Terminaler i alt</b>	<b>1.681.846</b>	<b>-1.681.846</b>	-
0-1 år	289.685	-289.685	-
1-5 år	738.589	-738.589	-
Efter 5 år	6.155	-6.155	-
<b>Skibe i alt</b>	<b>1.034.429</b>	<b>-1.034.429</b>	-
0-1 år	89.411	-89.411	-
1-5 år	109.663	-109.663	-
Efter 5 år	2.303	-2.303	-
<b>Andre anlæg, driftsmateriel og inventar i alt</b>	<b>201.377</b>	<b>-201.377</b>	-
Samlet minimumsleasingydelser forfalder således			
0-1 år	553.507	-553.507	-
1-5 år	1.371.848	-1.371.848	-
Efter 5 år	1.152.069	-1.152.069	-
<b>Samlet minimumsleasingydelser</b>	<b>3.077.424</b>	<b>-3.077.424</b>	-

## Procentvis fordeling af operationelle leasingydelser

<b>2014</b>	<b>Bygninger</b>	<b>Terminaler</b>	<b>Skibe</b>	<b>Andre anlæg, inventar m.v.</b>	<b>I alt</b>
<b>0-1 år</b>	8,8%	22,8%	52,3%	16,2%	100,0%
<b>1-5 år</b>	7,6%	30,6%	53,8%	8,0%	100,0%
<b>Efter 5 år</b>	0,7%	98,6%	0,5%	0,2%	100,0%
<b>I alt</b>	5,2%	54,7%	33,6%	6,5%	100,0%