

Leasing - IFRS 16

En opgave om indregning af leasingaftaler



Afgangsprojekt –
HD. 2. del, Regnskab og Økonomistyring

Gruppemedlemmer:

Mads Haaning Mortensen – 14.10.94 – 117081

Martin Fuglsang Svendsen – 23.09.95 – 117079

Vejleder:

Maria Birkedal Foged

Afleveringsdato:

10/5-2021

Antal anslag: 111.585 ekskl. forside, litteraturliste og bilag

Antal sider: 67 ekskl. forside, litteraturliste og bilag

Indholdsfortegnelse

1. Introduktion	4
1.1 Indledning	4
1.2 Opgavens struktur	6
1.3 Problemstilling	7
1.4 Problemformulering	8
1.5 Undersøgelsesspørgsmål	8
1.6 Afgrænsning	8
1.7 Undersøgelsesdesign og metodiske overvejelser	9
1.7.1 Undersøgelsesdesign	10
1.7.2 Metode og teorivalg	10
1.7.2 Datagrundlag- og behandling	12
1.7.3 Kildekritik	12
1.7.5 Forkortelser anvendt i denne opgave	13
1.7.6 Casevirksomhed	13
1.8 Målgruppe	13
2. Redegørelse	14
2.1 Begrebsrammen	14
2.1.1 Intro til begrebsrammen	14
2.1.2 Årsregnskabslovens begrebsramme	15
2.1.1 Delkonklusion	20
2.2. Leasing generelt og regnskabsstandarder	20
2.2.1 Introduktion til leasing	20
2.3 IAS 17	22
2.3.1 Regnskabsstandardens historie	22
2.4 Klassifikation af leasingkontrakter efter IAS 17	24
2.4.1 Spørgsmål 1 (beslutningstræ)	25
2.4.2 Spørgsmål 2 (beslutningstræ)	26
2.4.3 Spørgsmål 3 (beslutningstræ)	26
2.4.4 Spørgsmål 4 (beslutningstræ)	26
2.4.5 Spørgsmål 5 (beslutningstræ)	27
2.4.6 Spørgsmål 6 (beslutningstræ)	27
2.4.7 Delkonklusion	28

2.5 Regnskabsmæssig behandling for leasingtager	28
2.5.1 Finansiell leasing	28
2.5.2 Operationel leasing	29
2.5.3 Delkonklusion.....	29
2.6 IFRS 16	30
2.6.1 Hvem er omfattet af IFRS 16?	30
2.6.2 Selve standarden	30
2.6.3 Regnskabsmæssig behandling af leasing	31
2.6.4 Ændringer i leasingperioden.....	32
2.6.5 Klassifikation af en leasingaftale	32
2.6.6 Undtagelser for indregning af leasingaktiv- og forpligtelse.....	36
2.7 Fordele og ulemper ved operationel- kontra finansiell leasing	38
2.7.1 Operationel leasing	38
2.7.2 Finansiell leasing	39
2.8 Delkonklusion	41
3. Analyse	41
3.1 SAS (Scandinavian Airlines)	42
3.2 Nøgletalsanalyse	44
3.2.1 EBITDA-margin	45
3.2.2 EBIT-margin	46
3.2.3 ROIC(BT)	46
3.2.4 ROIC(AT)	47
3.2.5 Soliditetsgrad	48
3.2.6 Gearing	49
3.2.7 Likviditetsgrad	50
3.2.8 Delkonklusion på nøgletalsanalyse	51
3.3 Indregning af leasingaktiv- og forpligtelse ifølge IAS 17 kontra IFRS 16	52
3.3.1 Oplysninger til beregning - Airbus A320neo	52
3.3.2 Indregning efter IAS 17	54
3.3.3 Indregning efter IFRS 16	55
3.3.4 Delkonklusion på indregning af leasingaktiv- og forpligtelse	62
4 Konklusion	64
5 Perspektivering	66
6 Litteraturliste	68

6.1 Publikationer og hjemmesider	68
6.2 Bøger	69
6.3 Årsrapporter.....	69
6.4 Regnskabsstandarder og love	69
7 Bilag.....	70
7.1 Bilag 1 - Beregninger til nøgletalsanalyse	70
7.2 Bilag 2 - Valutaomregning af pris på rutefly (Airbus A320neo)	72
7.3 Bilag 3 - Beregning af nutidsværdi på rutefly (Airbus A320neo)	73
7.4 Bilag 4 - Amortisationsplan leasingforpligtelse (Airbus A320neo).....	75
7.5 Bilag 5 - Afskrivningsperiode for leasingaktiv (Airbus A320neo)	77

1. Introduktion

1.1 Indledning

Finansieringsmulighederne for et selskab er mange. En af dem der bliver mere og mere almindelig og udbredt er leasing. Leasing er en forholdsvis "let" måde for et selskab at finansiere et aktiv. Særligt i flybranchen er leasing en attraktiv måde at finansiere flyene på.

Den forhenværende standard for leasing - IAS 17 - skelnede mellem to typer af leasing, operationel og finansiell leasing. Den store forskel gik på, om leasingtager skulle præsentere leasing i regnskabet, som henholdsvis operationel- eller finansiell leasing. Ved operationel leasing skal leasingydelseerne føres i resultatopgørelsen med en beskrivelse af forpligtelserne i noterne. Ved finansiell leasing indregnes leasingaftalen direkte i balancen som et aktiv, med en tilsvarende gæld.

For virksomheder med store leasingaktiver - specielt flybranchen - har der derfor været et incitament til at indregne leasingaftalerne som operationel leasing. På den måde, har de ved at holde forpligtelsen ude af balancen, kunne forbedre virksomhedens soliditet og likviditet¹. Dette har den nye standard IFRS 16 gjort op med.

International Accounting Standards Board, eller *IASB*, har i flere år arbejdet på den nye standard omhandlende den regnskabsmæssige behandling af leasing. I 2016 udsendte IASB så den nye standard, IFRS 16. Fra og med d. 1. januar 2019 ændres reglerne således, at der ikke skal ske opdeling af operationel- og finansiell leasing. Fremover skal alt leasing indregnes som finansiell leasing.

Den nye standard er af mange blevet vurderet som den standard, der vil få den største indflydelse og betydning på regnskabstallene². Mange flyselskaber har nemlig haft omkostninger vedrørende leasing ført i driften, og som tidligere formand for IASB har udtalt: "*One of my great ambitions before I die is to fly in an aircraft that is on an airline's balance sheet*"³.

¹ Elling, Jens Oluf: *Finansiell Rapportering - teori og regulering*, 5 udgave, s. 265.

² Steffensen, Henrik. Lassen, Kim Tang. Albrecht, Sahra.: *Leasing efter IFRS 16*, s. 4. Hentet fra <https://www.pwc.dk/da/nyt/2018/ifrs-16.pdf>.

³ Steffensen, Henrik. Lassen, Kim Tang. Albrecht, Sahra.: *Leasing efter IFRS 16*, s. 3. Hentet fra <https://www.pwc.dk/da/nyt/2018/ifrs-16.pdf>.

Samtidig estimeres det at de børsnoterede selskaber der anvender IFRS-standarder (eller de amerikanske regnskabsstandarder), har leasingforpligtelser for omkring 3,3 trillioner amerikanske dollars. Eftersom 85 % af disse leasingforpligtelser ikke fremgår af selskabernes balance⁴, må det derfor antages, at der kommer store forandringer i regnskabstallene.

Denne opgave vil med fokus på regnskabet for Scandinavian Airlines (SAS), forsøge at undersøge hvilke forskelle og ændringer IFRS 16 har haft på regnskabet og hvad implementeringen har haft af indflydelse på specifikke nøgletal.

⁴ <https://www.fsr.dk/ny-regnskabsstandard-om-leasing-er-udsendt>.

1.2 Opgavens struktur

Kapitel 1, Indledning:

I indledningen vil opgavens problem blive beskrevet og en tilhørende afgrænsning skitseret. Herefter følger en beskrivelse af opgavens metodevalg, undersøgelsesdesign og data.

Kapitel 2, Redegørelsen:

I kapitlet om redegørelsen, vil der blive redegjort for følgende emner, som skal ligge til grund for analysen:

- Begrebsrammen
- Leasing generelt, herunder definition på IAS 17 og IFRS 16
- IFRS 16 kontra IAS 17 (fordele og ulemper)

Kapitel 3, Analyse:

I dette kapitel vil implementeringen af IFRS 16 blive analyseret, med udgangspunkt i SAS som case herunder:

- Nøgletalsanalyse
- Påvirkningen på regnskabet
- Indregning af aktiv og forpligtelse som et regneeksempel

Kapitel 4, Konklusion:

I det sidste kapitel følger konklusionen med besvarelse af opgavens problemformulering. Herefter vil en kort perspektivering blive foretaget.

Figur 1 – Opgavens struktur (Egen tilskrivning)

1.3 Problemstilling

Med implementeringen af IFRS 16, som trådte i kraft fra og med den 1. januar 2019, er der allerede nu sket store ændringer i selskabernes regnskaber.

Senest har SAS i februar 2021 aflagt årsregnskabet for 2019/20, hvor der specielt i balancen er sket store ændringer i forhold til sidste års regnskabstal.

Da SAS - ligesom andre selskaber i flybranchen - har indregnet leasing som operationel leasing efter IAS 17, har et af de store kritikpunkter været, at leasingforpligtelsen kun har været noteoplyst i regnskabet, hvorfor det ikke har været synligt for regnskabsbrugerne i selskabets balance, hvilke forpligtelser selskabet har.

Grundet ovenstående problem med regnskabets korrekte 'synlighed' så har analytikere med videre som følge af IAS 17 og operationel leasing, måtte foretage korrektioner i regnskaberne, for herefter at indregne et aktiv og forpligtelse på baggrund af oplysningerne i noten⁵.

Efter IFRS 16 er blevet implementeret er det derfor forventeligt, at den får særlig stor betydning for regnskabernes talmæssige udseende og der vil samtidig kunne ses store forskelle i forhold til tidligere års regnskaber. SAS nævner det også selv i deres årsrapport for 2018/19, at IFRS 16 får en signifikant indflydelse på resultatet for 2019/20⁶. Implementeringen af IFRS 16 vil samtidig have effekt på nøgletallene.

Opgaven vil derfor med udgangspunkt i ovenstående problemstillinger og med fokus på flybranchen og særligt SAS' regnskab, undersøge hvilken indflydelse IFRS 16 har haft på regnskabet.

Ovenstående problemstillinger fører os frem til følgende problemformulering, som opgaven skal søge at besvare.

⁵ Steffensen, Henrik. Lassen, Kim Tang. Albrecht, Sahra.: *Leasing efter IFRS 16*, s. 8. Hentet fra <https://www.pwc.dk/da/nyt/2018/ifrs-16.pdf>.

⁶ SAS Årsrapport 2018/19; s. 90.

1.4 Problemformulering

Hvilken effekt har IFRS 16 haft på SAS' årsregnskab for 2019/20 og hvor stor forskel er der på IAS 17 og IFRS 16?

1.5 Undersøgelsesspørgsmål

Til at besvare opgavens problemformulering er der fremsat følgende undersøgelsesspørgsmål:

1. Hvad er indholdet af begrebsrammen?
2. Hvordan defineres leasing generelt?
3. Hvilke forskelle er der på IAS 17 og IFRS 16?
4. Hvilken indflydelse har implementeringen af IFRS 16 på SAS' regnskab?
5. Hvordan bliver leasing målt og indregnet i årsregnskabet med fokus på SAS?

1.6 Afgrænsning

For at kunne besvare problemformuleringen mest præcist, er det nødvendigt at foretage nedenstående afgrænsninger.

Denne opgave tager udgangspunkt i den regnskabsmæssige behandling i forhold til indregning og måling af leasing efter den nye standard IFRS 16. Yderligere vil vores fokus være på hvilken ændring IFRS 16 vil få for regnskabet, i forhold til den tidligere standard på området, IAS 17. I denne opgave vil vi tage udgangspunkt i SAS som casevirksomhed og hvilken effekt IFRS 16 har på deres regnskab.

Da det som nævnt primært er den regnskabsmæssige behandling at opgaven fokuserer på, afgrænser opgaven sig også fra de revisionsmæssige forhold, herunder regnskabsmæssige skøn, i forbindelse med vurdering af afskrivningsperioden, samt hvad der er mest optimalt i forhold til køb kontra leasing. De skattemæssige forhold der måtte være i forbindelse med IFRS 16 har ikke relevans for opgaven, hvorfor opgaven også afgrænser sig fra disse.

Da fokus i opgaven er på SAS som leasingtager, og SAS' situation i forbindelse med IFRS 16 og ændring af leasingtagerens regnskab, afgrænser opgaven sig fra leasinggivers situation, da dette ikke har relevans for opgaven.

Selskaber søger i disse Corona tider likviditet og særligt SAS er hårdt ramt på likviditeten. En måde et selskab kan opnå likviditet på, er ved en "sale-lease back", hvor selskabet for eksempel sælger et aktiv og leaser den tilbage. Da SAS i forvejen leaser flyene og dermed ikke 'ejer' dem, er det dog ikke relevant for opgaven, hvorfor vi afgrænser os fra dette.

Implementeringen af IFRS 16 får også betydning for selskabers pengestrømsopgørelse. I opgaven afgrænser vi os fra dette, da vi ikke finder det relevant at beskrive, hvordan pengestrømmene skal klassificeres efter IFRS 16.

IASB har i 2018 foretaget ændringer til begrebsrammen og specifikt definitionen af et aktiv og en forpligtelse er ændret. Da reglerne først træder i kraft for regnskaber der begynder pr. 1. januar 2020⁷ og SAS har regnskabs start d. 1. november 2019, er de nye definitioner derfor ikke relevante for opgaven. Samtidig vurderes det dog ikke at de nye definitioner skaber større rettelser til regnskabsaflæggelsen, hvorfor vi afgrænser os fra dem.

1.7 Undersøgelsesdesign og metodiske overvejelser

I de efterfølgende afsnit vil der redegøres for, hvilken metode og design der er brugt til at besvare opgavens problemformulering. Opgaven er inddelt i tre centrale kapitler.

Første kapitel er den redegørende del, andet kapitel er analyse og tredje kapitel det diskuterende/perspektiverende.

I de efterfølgende afsnit gives der et billede af det valgte undersøgelsesdesign. Herefter forklares der om hvert kapitel, hvor teorien fremlægges, samt hvordan den skal kobles sammen med analysen. Derudover gives der et overblik over de valgte data, samt en kildekritik af disse.

⁷ Deloitte, *IFRS – Oversigt over nye og ændrede standarder og fortolkningsbidrag for regnskabsår begyndende 1. januar 2018 eller senere*. S. 3. Hentet fra:
<https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/dk/Documents/audit/Downloads/Nye%20og%20C3%A6ndrede%20standarder%2030-06-2018.pdf>

1.7.1 Undersøgelsesdesign

Opgavens undersøgelsesdesign tager udgangspunkt i et '*single casestudie*'. Dette betyder, at opgaven kun tager udgangspunkt i en case⁸. Til brug for single casestudiet, tager opgaven udgangspunkt i SAS som case og som den undersøgelsesenhed vi skal undersøge.

SAS er udvalgt som case, da vi i deres årsrapport for 2019/20, allerede har set konsekvenserne ved implementeringen af IFRS 16. Opgaven vil derfor tage udgangspunkt i årsrapporten og analysere på, hvilke konsekvenser IFRS 16 har haft på denne og hvordan specifikke nøgletal har ændret sig som følge af IFRS 16.

1.7.2 Metode og teorivalg

Opgaven bygger på både en deduktiv og en induktiv tilgang.

I det redegørende kapitel søger vi at opbygge en teoretisk viden omkring emnet. De fremlagte teorier søges herefter indarbejdet i analysedelen. Det er derfor med en deduktiv tilgang, at vi med udgangspunkt i teorien udleder resultater, som vi til sidst vil sammenholde med vores empiri. Da vi bruger teorien til at belyse vores problemstilling om IFRS 16, er det netop ud fra deduktive slutninger⁹.

I analysedelen tager opgaven udgangspunkt i SAS' årsrapport som case. Her vil vi analysere og beregne på relevante nøgletal, for at konkludere på, hvilken effekt implementeringen af IFRS 16 har haft. Da vi ud fra empirien drager konklusion omkring dette, er det netop ud fra en induktiv tilgang.

Den indledende teori og de analytiske handlinger, vil til sidst lede frem til den diskuterende samt perspektiverende del. Her vil opgaven konkludere samt besvare opgavens problemformulering ud fra teorien og de analytiske handlinger.

Opgaven er inddelt i fire kapitler. Det første er introduktion til opgaven, herunder problemformulering, metode, med videre. Herefter følger de tre øvrige centrale kapitler i opgaven,

⁸ Andersen, IB: Den skinbarlige virkelighed, 3. udgave, s. 113.

⁹ Andersen, IB: Den skinbarlige virkelighed, 5. udgave, s. 32.

som består af et redegørende, analyserende samt til slut et konkluderende og perspektiverende kapitel. Indholdet af de tre kapitler er fremlagt nedenunder.

1.7.2.1 Redegørende kapitel

I det første kapitel vil vi forsøge at fremlægge de teorier der skal ligge til grund for analysen.

Vi vil her gennemgå begrebsrammen. Målet med teorien omkring begrebsrammen vil være at fremlægge det informationsbehov, der er hos regnskabsbrugerne, samt se på klassifikation og indregningen af et aktiv og forpligtelse.

Herefter ønsker opgaven at beskrive indholdet af den nye standard IFRS 16, samt den gamle IAS 17. Herefter følger en sammenligning af de to standarder herunder fordele og ulemper ved dem begge. Kapitlet vil også kort fremlægge definitionen på en leasingaktiv- og forpligtelse.

1.7.2.2 Analyserende kapitel

Efter teorien er gennemgået ønskes der i det analyserende kapitel at vise hvilken indflydelse indregningen af leasing efter IFRS 16 har haft på SAS' regnskab kontra hvordan leasing efter IAS 17 var indregnet.

Til at besvare dette tager opgaven som nævnt udgangspunkt i SAS som casevirksomhed. Kapitlet vil belyse hvilken metode der bruges til at opgøre forpligtelsen i regnskabet efter IFRS 16. Desuden vil vi analysere på, hvordan regnskabet er påvirket af den nye standard. Her vil fokus være på, hvilken effekt IFRS 16 har haft på nøgletallene i SAS' årsrapport for 2019/20 i forhold til 2018/19.

1.7.2.3 Diskuterende/perspektiverende kapitel

I sidste kapitel følger konklusionen. Der vil her blive konkluderet på, hvilken forskel implementeringen af IFRS 16 har haft på årsrapporten 2019/20 for SAS. Derudover konkluderes der også på hvor meget de relevante nøgletal har ændret sig som følge af implementeringen af IFRS 16. Selve konklusion søges besvaret på baggrund af opgavens teori samt analytiske handlinger.

1.7.2 Datagrundlag- og behandling

Til at besvare opgavens problemformulering er der brugt data i form af både kvalitative og kvantitative data.

Et af kendetegnene ved kvalitative data er, at det er data, der omhandler alt andet end tal¹⁰. I opgaven indgår der kvalitative data i form af regnskabsstandarderne IAS 17 og IFRS 16 samt Årsregnskabsloven. Derudover indeholder opgaven kvalitative data i form af artikler fra blandt andre PwC og KPMG.

Et af kendetegnene ved kvantitative data, er at det er data, som repræsenteres ved tal¹¹. Den kvantitative data der er anvendt i opgaven, omfatter den talmæssige del i årsrapporten 2019/20 for SAS, som er opgavens casevirksomhed.

I forhold til primære og sekundære kilder, er der i opgaven brugt primære kilder i form af IAS 17, IFRS 16, Årsregnskabsloven samt SAS' årsregnskab for 2019/20. På baggrund af SAS' årsrapport for 2019/20 har vi videreformidlet de primære kilder til sekundære kilder, i form af relevante nøgletal. Herudover består vores sekundære kilder af digitale artikler samt bøger, som skal hjælpe med at besvare vores problemstilling.

1.7.3 Kildekritik

Teorien i opgaven udgøres primært af regnskabsstandarderne IAS 17 og IFRS 16 samt begrebsrammen. Derudover er SAS udvalgt som casevirksomhed, hvor opgaven tager udgangspunkt i selskabets årsrapport. Yderligere anvendes der artikler fra velansete revisionsfirmaer i form af PwC og KPMG med flere.

De to regnskabsstandarder og begrebsrammen er alle udgivet og udarbejdet af IASB. IASB vurderes at være af høj faglig kvalitet, hvorfor deres standarder samt begrebsramme vurderes derfor som valide data.

I forhold til opgavens case, tager denne udgangspunkt i SAS' årsrapport for 2019/20. Det kan argumenteres, at årsrapporten er for positiv. Dog er årsrapporten for SAS underskrevet af en

¹⁰ Andersen, IB: Den skinbarlige virkelighed, 5. udgave, s. 136.

¹¹ Andersen, IB: Den skinbarlige virkelighed, 5. udgave, s. 136.

uafhængig revisor fra revisionsvirksomheden KPMG. Da det er en uafhængig revisor der har underskrevet regnskabet, vurderes årsrapporten som en valid og pålidelig kilde. Da tallene i årsrapporten samtidig er gennemgået af en uafhængig revisor, er dette med til at styrke reliabiliteten. I forhold til de digitale artikler der anvendes i opgaven, er mange af disse udarbejdet af anerkendte revisionsfirmaer, hvorfor validiteten af disse vurderes som værende høj. Denne vurdering tager afsæt i, at anerkendte revisionsfirmaer forventes at levere så valide artikler som muligt, da offentligheden har tillid til dem.

1.7.5 Forkortelser anvendt i denne opgave

ÅRL - Årsregnskabsloven

IASB - International Accounting Standards Board

IFRS - International Financial Reporting Standards

1.7.6 Casevirksomhed

Til at besvare opgavens problemformulering er der anvendt SAS som casevirksomhed. IFRS er gældende for regnskaber der påbegyndes fra d. 1. januar 2019. SAS har netop udsendt deres årsrapport for perioden 1. november 2019 til 31. oktober 2020. Vi har derfor valgt at tage udgangspunkt i SAS som case da vi i deres seneste årsrapport netop ser resultatet af implementeringen af IFRS 16.

1.8 Målgruppe

Dette afgangsprøjet er skrevet i forbindelse med den afsluttende del af HD(R) på Copenhagen Business School. Problemstillingen tager mest fokus i faget "Eksternt Regnskab".

Opgaven er skrevet til lærer og censor samt øvrige læsere, som måtte have interesse i opgavens problemstilling samt vores behandling heraf.

Vi har ved udarbejdelse af dette projekt taget udgangspunkt i at læsere af dette projekt har et forudgående kendskab til teorien bag projektets problemstilling, hvorfor alle begreber og fagudtryk ikke forklares i projektet.

2. Redegørelse

2.1 Begrebsrammen

I dette afsnit vil vi komme ind på årsagen til hvorfor alle virksomheder, som drives i selskabsform, aflægger regnskaber til Erhvervsstyrelsen ved årsafslutning. Det er ikke kun for myndighedernes skyld, at disse virksomheder indberetter deres regnskaber, da de offentliggjorte regnskaber også anvendes til stor gavn for virksomhedens øvrige interessenter. Disse interessenter omfatter blandt andet ledelse, ejere, långivere, leverandører med flere.

For at sikre den størst mulige informative værdi for regnskabsbrugerne er der blevet udviklet en begrebsramme herom, som vil blive nærmere beskrevet nedenfor. Som nævnt i problemstillingen, har der netop været en udfordring omkring hvorvidt leasingaktiv- og forpligtelse har været korrekt opgjort, når selskaber har anvendt regnskabsstandarden IAS 17.

Analytikere har som nævnt måtte korrigere i regnskaberne og selv indregne et aktiv og forpligtelse. Det er derfor vigtigt for opgaven at klarlægge kravene for, hvornår et regnskab er retvisende og ikke mindst, hvornår et aktiv og forpligtelse skal indregnes.

2.1.1 Intro til begrebsrammen

I Danmark er alle erhvervsdrivende virksomheder underlagt Årsregnskabsloven. For de danske børsnoterede selskaber har det dog siden 2005 været gældende, at de skal anvende de internationale regnskabsstandarder IFRS, når de aflægger regnskab. Hvis der udarbejdes koncernregnskab, kan moderselskabet vælge at aflægge regnskab efter ÅRL¹².

Når det er sagt, er det muligt for alle virksomheder som er underlagt årsregnskabsloven, og som der ikke i forvejen er underlagt IFRS, frit at vælge mellem at aflægge regnskab efter IFRS eller ÅRL.

¹² EY - indsigt i årsregnskabsloven, 7. udgave 2020/21, s. 782.

Den danske årsregnskabslov er bygget op således, at den læner sig op ad IFRS. Ved lovændring i 2018, er der nu også givet mulighed for at anvende den nye standard IFRS 16, til at fortolke lovens rammebestemmelser for behandling af leasing i regnskabet.

Årsregnskabsloven er senest blevet ændret og opdateret i 2019, så den er gældende for de internationale regnskabsstandarder, som finder anvendelse som fortolkningsgrundlag til loven¹³.

Uagtet hvilken lov, en virksomhed vælger at anvende, skal årsrapporten vise *‘det retvisende billede’*. Loven indeholder en generalklausul, hvis overordnede målsætning med regnskabsaflæggelsen er *“det retvisende billede”*¹⁴. For at opfylde generalklausulen, er der i loven indarbejdet en begrebsramme, som er med til at sikre det retvisende billede samt en præcisering af regnskabsbrugernes informationsbehov.

Alt det ovenstående er med til at sikre, at årsrapporten giver den største informative værdi til regnskabsbrugerne og dermed det retvisende billede af selskabets finansielle situation, herunder aktiver og forpligtelser¹⁵.

2.1.2 Årsregnskabslovens begrebsramme

IASB, blev stiftet tilbage i 1973. I starten havde IASB til formål at forevige regnskabspraksis i de ni medlemslande. Dette blev gjort ved at udvælge forskellige nationale regler, og forsøge at få disse godkendt på verdensplan med eventuelle modifikationer. I 2001 etablerede IASB sig som en selvstændig fond.

Formålet med denne fond er følgende:

- Udvikle globale regnskabsstandarder, som skal have høj kvalitet, er forståelige og skal i offentlighedens interesse kunne håndhæves juridisk. Yderligere skal standarderne *“kræve høj kvalitet, transparent og sammenlignelig information i årsrapporter og andre finansielle rapporter for at hjælpe deltagerne på verdens kapitalmarkeder og andre brugere i at foretage økonomiske beslutninger”*¹⁶.

¹³ EY - indsigt i årsregnskabsloven, 7. udgave 2020/21, s. 52-53.

¹⁴ EY - indsigt i årsregnskabsloven, 7. udgave 2020/21, s. 61.

¹⁵ Elling, Jens Oluf: *Finansiel Rapportering - teori og regulering*, 5 udgave, s. 216.

¹⁶ Elling, Jens Oluf: *Finansiel Rapportering - teori og regulering*, 5 udgave, s. 69

- Brugen af standarderne skal fremmes på en sådan måde at de tager højde for behovene hos de små og mellemstore virksomheder.
- Til slut skal den sørge for at skabe harmoni mellem de internationale standarder og de nationale regnskabsbestemmelser, der sikrer en løsning med høj kvalitet¹⁷.

IASB indførte begrebsrammen i 1989. Denne betragtes af mange som *Grundloven* for finansiell rapportering og er med til, at danne grundlag for udarbejdelsen af regnskabsstandarderne.

Financial Accounting Standards Board eller FASB, er en non-profit organisation, som i perioden 1978 til 1985 udviklede begrebsrammens generelle struktur. Dette har dannet grundlag for IASB's begrebsramme i 1989 samt den seneste begrebsramme fra Årsregnskabsloven i 2001.

Formålet med begrebsrammen er at sikre at virksomhedernes årsregnskaber giver et retvisende billede samt giver den størst mulige nytteværdi for regnskabsbrugere¹⁸. Begrebsrammen er sammensat af fem niveauer, som hver især vil blive beskrevet nedenfor.

2.1.2.1 Niveau 1 - Brugernes informationsbehov

Det første niveau er 'Brugernes informationsbehov', som siger at årsrapporten skal udarbejdes således, at denne udgør et egnet grundlag til støtte for regnskabsbrugernes typiske økonomiske virksomhedsmæssige beslutninger.

Årsregnskabsloven er defineret som en rammelov, hvilket betyder at den skal kunne rumme alle typer af virksomheder¹⁹. Derfor er det svært at gøre alle regnskabsbrugere tilfredse, idet de alle har forskellige behov og ønsker til informationen i de enkelte regnskaber.

Ved regnskabsudarbejdelsen skal der rettes et særligt fokus mod selskabets investorer, da de betragtes som de primære regnskabsbrugere. Eksempler på øvrige regnskabsbrugere er ledelse, långivere, ansatte, leverandører og kunder, som alle kan have stor interesse i at få et indblik i

¹⁷ Elling, Jens Oluf: *Finansiell Rapportering - teori og regulering*, 5 udgave, s. 69-70.

¹⁸ Årsregnskabslovens §11.

¹⁹ Elling, Jens Oluf: *Finansiell Rapportering - teori og regulering*, 5 udgave, s. 220.

selskabets økonomiske situation samt en indikation på hvordan selskabets finansielle fremtidsudsigter ser ud.

For at lette regnskabsudarbejdelsen har IASB fastsat en større mængde af fælles informationsbehov, som antages for værende dækkende for størstedelen af regnskabsbrugere.

Herudover bør målsætningen ved udarbejdelse af regnskabet være at opfylde informationsbehovet hos selskabets nuværende og potentielle investorer, långivere og andre kreditorer, da det er dem som træffer beslutninger omkring fremtidige investeringer og kreditgivninger. Det udarbejdede regnskab bør derfor have som førsteprioritet at opfylde informationsbehovet hos dets primære regnskabsbrugere.

2.1.2.2 Niveau 2 - Kvalitative egenskaber

Det andet niveau er 'Kvalitative egenskaber', som omhandler den finansielle information i et årsregnskab. Det bliver her præciseret hvilke kvalitative egenskaber denne information skal omfatte, for at skabe den størst mulige nytteværdi hos de primære regnskabsbrugere.

De to væsentligste egenskaber er relevans og validitet, da nytteværdien fastsættes på baggrund af en afvejning af disse. Dette vil sige at regnskabsbruger får det bedst mulige udbytte og får dækket deres informationsbehov ved den mest optimale kombination af disse to egenskaber i et regnskab.

Kort sagt betyder relevans at informationen i regnskabet er med til at gøre en forskel for dets regnskabsbrugere, hvilket vil sige, at oplysningerne i regnskabet er meningsfulde og dermed kan anvendes til fremtidige beslutninger af både interne og eksterne regnskabsbrugere.

Den anden egenskab, validitet, henviser til at regnskabet skal vise et neutralt og korrekt billede af selskabets økonomiske situation. Sagt med andre ord betyder dette, at selskabets regnskab afspejler den faktiske økonomiske situation i virksomheden.

Herudover findes der fire forstærkende egenskaber:

- Sammenlignelighed
- Verificerbarhed

- Aktualitet og
- Forståelig

De fire egenskaber vil ikke blive videre uddybet i dette projekt.

Tilsammen danner niveau 1 og 2 grundlag for virksomhedens regnskabsudarbejdelse og er med til at præcisere indholdet i generalklausulen, således at regnskabet giver et retvisende billede²⁰.

2.1.2.3 Niveau 3 - Definition af elementer

Det tredje niveau er 'Definition af elementer', hvor alle de elementer et årsregnskab er bestående af bliver defineret og beskrevet. Disse elementer omfatter virksomhedens aktiver, forpligtelser, egenkapital, indtægter, omkostninger samt totalindkomst. Da begrebsrammen er baseret på den formueorienterede regnskabsteori, ses alle definitioner fra en balanceorienteret synsvinkel. Dette vil sige at alle definitioner kun vedrører balancen.

I forhold til opgavens videre forløb, er det her interessant at se på definitionen af et aktiv og en forpligtelse. Definitionen af et aktiv og en forpligtelse er ifølge IASB's begrebsramme fra 1989 som følgende:

Aktiv:

- *"Et aktiv er en af virksomheden kontrolleret ressource som følge af tidligere begivenheder, og hvorfra fremtidige økonomiske fordele forventes at tilgå virksomheden²¹."*

Forpligtelse:

- *"En forpligtelse er en aktuel forpligtelse, der hidrører fra tidligere begivenheder, og hvis indfrielse forventes at medføre afståelse af fremtidige økonomiske fordele²²."*

Ovenstående definition på et aktiv og en forpligtelse er særligt interessant at undersøge, når vores opgave fokuserer på finansiel leasing.

²⁰ Elling, Jens Oluf: *Finansiel Rapportering - teori og regulering*, 5 udgave, s. 218.

²¹ Elling, Jens Oluf: *Finansiel Rapportering - teori og regulering*, 5 udgave, s. 233.

²² Elling, Jens Oluf: *Finansiel Rapportering - teori og regulering*, 5 udgave, s. 233.

2.1.2.4 Niveau 4 - Indregning og måling

Adskillige aktiver og forpligtelser opfylder definitionskriteriet, som blev beskrevet under niveau 3, men opfylder ikke kravene til det næste niveau, som er 'Indregning og Måling'.

For at poster kan blive indregnet i resultatopgørelse og balance skal nedenstående to kriterier være opfyldt:

1. Det er sandsynligt, at fremtidige økonomiske fordele vil tilflyde eller fragå virksomheden i form af henholdsvis aktiver eller forpligtelser
2. Posten skal kunne måles validt til kostpris eller værdi

I det første kriterium bliver udtrykket 'sandsynligt' anvendt, hvilket ikke er uddybet yderligere i Årsregnskabsloven. Det er derfor ikke tydeligt defineret, hvad der skal forstås ved at det skal være 'sandsynligt', at fremtidige økonomiske fordele vil tilflyde eller fragå virksomheden i form af henholdsvis aktiver og forpligtelser. I IASB bliver det dog beskrevet, at sandsynligheden skal være over 50 %, før dette kriterium anses som opfyldt²³.

Dernæst skal posten også opfylde kravet til det andet kriterium hvilket betyder, at posten skal kunne måles på et validt grundlag til kostpris eller værdi. De fleste aktiver og forpligtelser indregnes som regel til kostpris ved første indregning. Der findes dog også undtagelser til dette, som for eksempel leasingaktiver- og forpligtelser, hvor kapitalværdi, også kaldt nutidsværdi, kan blive anvendt som måleattribut²⁴.

2.1.2.5 Niveau 5 - Klassifikation og præsentation

Når de 4 foregående niveauer er opfyldt og passeret mangler vi kun at tage stilling til posten 'Klassifikation og præsentation samt grundlæggende forudsætninger' i regnskabet, som er begrebsrammens sidste og femte niveau. Der er dog ingen af de eksisterende begrebsrammer der har udarbejdet dette niveau, men det holder sig til retningslinjerne jævnfør det tekniske regelsæt.

²³ Elling, Jens Oluf: *Finansiel Rapportering - teori og regulering*, 5 udgave, s. 235.

²⁴ Elling, Jens Oluf: *Finansiel Rapportering - teori og regulering*, 5 udgave, s. 235.

Nedenstående to kriterier skal dog altid være opfyldt for enhver form for klassifikation i et årsregnskab:

- *“Kriterierne eller egenskaberne, som danner grundlag for klassifikationen, skal være relevante for regnskabsbrugerne for at dække deres informationsbehov.”*
- *“Transaktioner og begivenheder skal kunne klassificeres på grundlag af de valgte kriterier eller egenskaber, således at der dannes homogene klasser.”²⁵*

2.1.1 Delkonklusion

På baggrund af ovenstående beskrivelse af Årsregnskabslovens begrebsramme, kan det konkluderes at et aktiv eller en forpligtelse skal opfylde kravene i de ovenfor beskrevne 5 niveauer før de kan indregnes i balancen i et regnskab.

Herudover danner begrebsrammen også grundlag for to vigtige egenskaber i et årsregnskab:

- Relevans
- Validitet

Disse er tilsammen med til at udforme regnskabet, således at der gives det retvisende billede for regnskabsbrugerne.

I løbet af vores projekt vil vi henvise til disse niveauer, når vi gennemgår IFRS 16, herunder vores case vedrørende SAS, samt de dertil knyttede leasingaktiver- og forpligtelser.

2.2. Leasing generelt og regnskabsstandarder

2.2.1 Introduktion til leasing

Leasing er blot en af mange måder, som et selskab kan bruge til at finansiere et aktiv. Som finansieringsform er leasing kun blevet mere populært gennem årene. Særligt i flybranchen er det en attraktiv måde for selskaberne at finansiere flyene på. Dette fremgår også af nedenstående tabel fra vores casevirksomhed – SAS’ – årsrapport for 2019/20.

²⁵ Elling, Jens Oluf: *Finansiell Rapportering - teori og regulering*, 5 udgave, s. 240.

SAS' flåde består pr. 31. oktober 2020 af 139 fly, hvoraf 61 af disse er leaset og 32 er 'Wet leaset'. Ved sidstnævnte form for leasing indgår der blandt andet - udover udlejet rutefly - udlejet flybesætning med i leasingaftalen²⁶.

THE SAS AIRCRAFT FLEET AT 31 OCTOBER 2020					
SAS Group's Aircraft Fleet	Age	Owned	Leased	Wet Lease	Total
Airbus A330/A350	6.1	7	5		12
Airbus A320 family	6.8	19	46		65
Boeing 737 NG	15.5	20	10		30
Bombardier CRJ	6.6			25	25
ATR-72	7.1			7	7
Total	8.6	46	61	32	139

Figur 2 – Fra SAS' Årsrapport 2019/20²⁷.

Ud fra ovenstående skema kan det tydeligt ses hvor populær leasing er blevet som finansieringsmiddel.

Særligt er SAS også et af de selskaber, der gør brug af leasing og dermed den tidligere standard IAS 17. Alene tilbage i årsregnskabet 2016/17 udgjorde værdien af operationel leasing SEK 15,5 milliarder. Da dette beløb er operationel leasing, skal de SEK 15,5 milliarder lægges til de øvrige forpligtelser, som for årsregnskabet 2016/17 udgjorde SEK 24 milliarder²⁸. Det er derfor store tal som leasing vedrører, hvorfor der også er en holdning til at IFRS 16 er den standard der får den største indflydelse på årsregnskaberne.

Leasing er i bund og grund en kontrakt mellem leasingtager og leasinggiver. Kontrakten der indgås, indeholder et aktiv, som leasingtager får brugsretten over i en bestemt periode, som er angivet i kontrakten. Til gengæld for aktivet, modtager leasinggiver betalinger i form af ydelser fra leasingtager.

²⁶ <https://simpleflying.com/what-is-aircraft-wet-leasing/>

²⁷ SAS' årsrapport 2019/20 - s. 37

²⁸ <https://finans.dk/erhverv/ECE10686590/nye-regnskabsregler-giver-sas-hovedpine-kan-sparke-gevaldigt-til-bundlinjen/?ctxref=ext>

Det er stadig leasinggiver der har retten over aktivet, men leasingtager har fået kontrollen over aktivet.

Der skelnes derfor også tit mellem hvorvidt der er indgået en kontrakt omkring leasing, eller en aftale om levering af en serviceydelse. Det er nemlig afgørende om det i aftalen er specificeret at brugsretten over det specifikke aktiv overdrages til leasingtager i en given periode mod betaling. Er denne ikke overholdt, er der dermed tale om en serviceydelse, som ikke er indeholdt i IFRS 16²⁹.

Leasing som regnskabsstandard har siden 1984 fulgt bestemmelserne i regnskabsstandarden IAS 17. ÅRL har samtidig også henvist til IAS 17, da der ikke fremgår specifikke regler omkring regnskabsmæssig behandling af leasing i ÅRL. Under IAS 17 har den store udfordring været omkring hvorledes at leasing skulle klassificeres som finansiel eller operationel leasing.

I 2016 udstedte IASB den nye standard, IFRS 16, som har erstattet IAS 17. IFRS 16 træder i kraft for regnskabsår med start pr. 1. januar 2019 eller herefter³⁰. Begge standarder omfatter leasing af materielle anlægsaktiver hvori fly blandt andet indgår.

2.3 IAS 17

I dette afsnit vil vi lave en kort beskrivelse af IAS 17, hvor der i den regnskabsmæssige behandling skelnes mellem to typer af leasingkontrakter

- Finansiell leasing
- Operationel leasing

2.3.1 Regnskabsstandardens historie

IAS 17 omhandler regnskabsstandarden for indregning af leasing. IAS 17 stammer fra 1980 og har dermed eksisteret i mere end 30 år. Siden grundlæggelsen af IAS 17 er denne blevet reformeret af flere omgange jævnfør nedenstående figur. IAS 17 har fungeret som en gældende regnskabsstandard indtil den 1. januar 2019, hvor den er blevet erstattet af den nu gældende regnskabsstandard IFRS 16.

²⁹ Steffensen, Henrik. Lassen, Kim Tang. Albrecht, Sahra.: *Leasing efter IFRS 16*, s. 7. Hentet fra <https://www.pwc.dk/da/nyt/2018/ifrs-16.pdf>.

³⁰ Steffensen, Henrik. Lassen, Kim Tang. Albrecht, Sahra.: *Leasing efter IFRS 16*, s. 4. Hentet fra <https://www.pwc.dk/da/nyt/2018/ifrs-16.pdf>.

Oktober 1980	Eksposteringsudkast E19 <i>Regnskab for leasingkontrakter</i>
September 1982	IAS 17 <i>Regnskab for leasing</i>
1. januar 1984	Ikrafttrædelsesdato for IAS 17 (1982)
1994	IAS 17 (1982) blev omformateret
April 1997	Eksposteringsudkast E56, lejemål
December 1997	IAS 17 <i>Leasingkontrakter</i>
1. januar 1999	Ikrafttrædelsesdato for IAS 17 (1997) Leasingkontrakter
18. december 2003	Revideret version af IAS 17 udstedt af IASB
1. januar 2005	Ikrafttrædelsesdato for IAS 17 (revideret 2003)
16. april 2009	IAS 17 ændret til årlige forbedringer af IFRS 2009 om klassificering af jordforpagtninger
1. januar 2010	Ikrafttrædelsesdato for revisionerne af IAS 17 i april 2009 med tilladelse til tidlig anvendelse (med oplysning)
1. januar 2019	IAS 17 erstattes af IFRS 16 Leasingkontrakter

Figur 3 – IAS 17 historie³¹.

IAS 17 gælder for alle leasingaftaler. Det gælder dog ikke for leasingaftaler vedrørende:

- mineraler
- olie
- gas
- lignende ressourcer
- licensaftaler i form af film, videoer, spil, patent med videre

³¹ <https://www.iasplus.com/en/standards/ias/ias17>.

Ligeledes gælder regnskabsstandarden ikke for leasede investeringsejendomme, samt biologiske aktiver under både finansiell og operationel leasing³².

IAS 17 har dog mødt en del kritik igennem årene. Sondringen mellem operationel og finansiell leasing har været udsat for kritik fra både analytikere og regnskabsbrugere generelt. Ved indregning af leasing efter operationel leasing, har det primære kritikpunkt været om hvorvidt leasingaktiv- og forpligtelse har været skjult i noten og dermed hvorvidt regnskabet har været retvisende.

2.4 Klassifikation af leasingkontrakter efter IAS 17

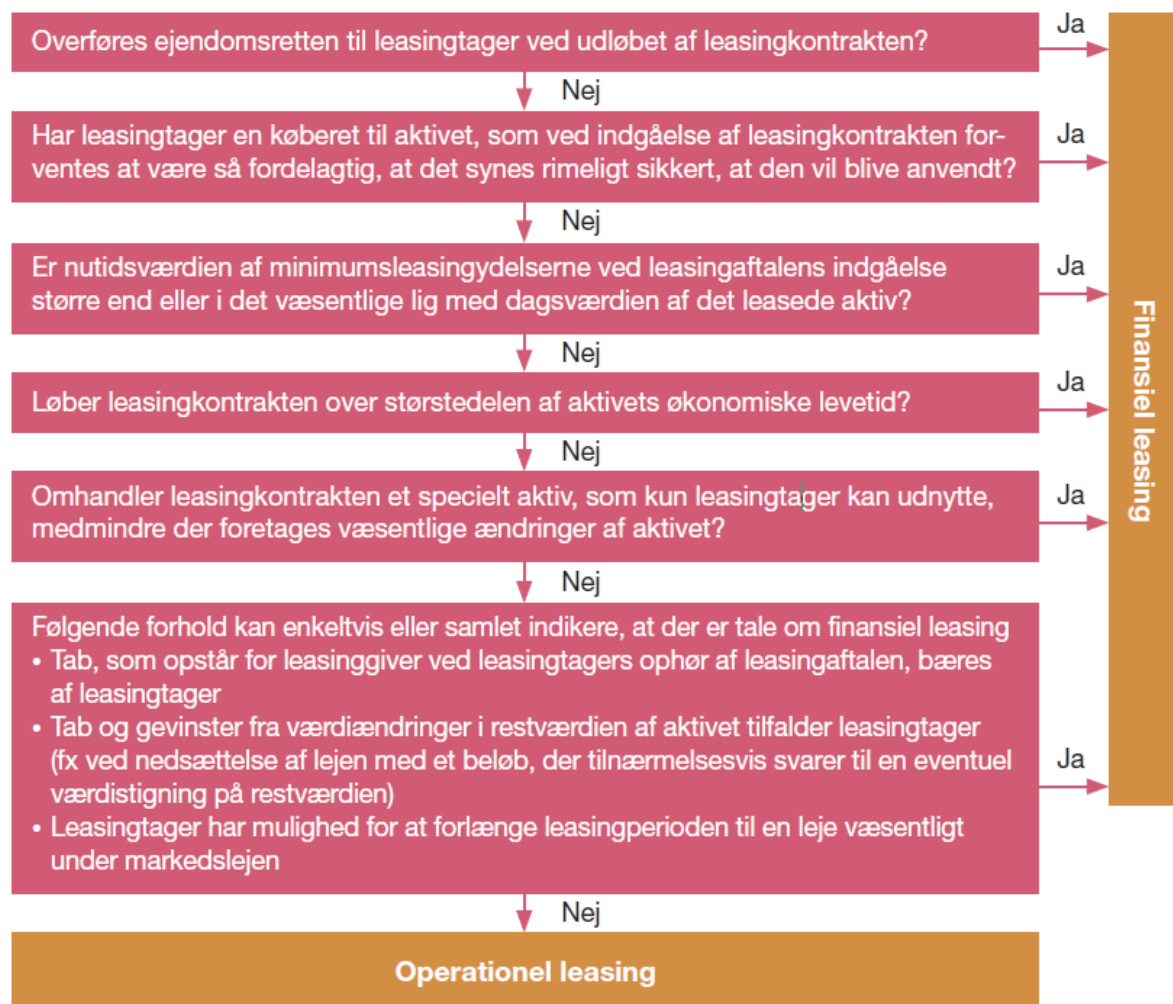
Som nævnt i forrige afsnit, er en af de store udfordringer ved IAS 17 sondringen mellem finansiell og operationel leasing. I dette afsnit vil opgaven have til hensigt at forklare, hvornår der er tale om finansiell leasing.

Som et led i anvendelse af Årsregnskabslovens begrebsramme, hvilket også indbefatter IAS 17, defineres en kontrakt som finansiell leasing som en aftale hvor alle væsentlige risici og fordele ved ejendomsretten til leasingaktivet, er pålagt leasingtager³³. Det har her ingen betydning om ejendomsretten til leasingaktivet overdrages til leasingtager eller ej efter endt leasingperiode.

Når vi i den enkelte situation skal vurdere om der er tale om finansiell leasing, skal der kunne siges 'Ja' til et eller flere af de nedenfor angivne spørgsmål i beslutningstræet. Hvert af de seks spørgsmål i beslutningstræet vil blive uddybet nedenfor.

³² <https://www.iasplus.com/en/standards/ias/ias17>.

³³ Steffensen, Henrik. Lassen, Kim Tang. Albrecht, Sahra. m.fl.: *Regnskabshåndbogen 2020*, s. 626. Hentet fra <https://www.pwc.dk/da/publikationer/2020/regnskabshaandbogen-2020-ny.pdf>.



Figur 4 – Beslutningstræ efter IAS 17³⁴.

Vi vil nedenfor uddybe de seks spørgsmål som er vist i ovenstående beslutningstræ, samt komme med relevante eksempler. Disse eksempler vil tage udgangspunkt i SAS, som er opgavens casevirksomhed.

2.4.1 Spørgsmål 1 (beslutningstræ)

Det første spørgsmål lyder på om leasingtager overtager ejendomsretten til aktivet efter endt leasingperiode. Et eksempel kunne være, hvis SAS overtog ejendomsretten til et rutefly som de leaser hos en af deres leverandører, Air Lease Corporation (ALC)³⁵. Hvis der kan svares 'Ja' til dette spørgsmål vil der være tale om finansiell leasing.

³⁴ Steffensen, Henrik. Lassen, Kim Tang. Albrecht, Sahra. m.fl.: *Regnskabshåndbogen 2020*, s. 626. Hentet fra <https://www.pwc.dk/da/publikationer/2020/regnskabshaandbogen-2020-ny.pdf>.

³⁵ <https://finans.dk/erhverv/ECE11144221/sas-leaser-tre-fly-til-langdistanceflyvninger/?ctxref=ext>.

2.4.2 Spørgsmål 2 (beslutningstræ)

Hvis der svares 'Nej' til ovenstående spørgsmål skal der tages stilling til næste spørgsmål, som vedrører hvorvidt, leasingtager har en købsoption til aktivet der er så fordelagtig, at det ved indgåelse af leasingkontrakten er meget sandsynligt, at denne i fremtiden vil blive udnyttet.

Hvis vi igen kigger på SAS som eksempel, så kunne det dreje sig om en situation, hvor de har leaset et rutefly hos en af deres leverandører. I leasingkontrakten er der blevet aftalt en så fordelagtig og lønsom købsoption vedrørende dette rutefly, at det vil være meget usandsynligt at denne ikke vil blive udnyttet af SAS inden udløbet af denne leasingaftale. Hvis der kan svares 'Ja' til dette spørgsmål vil der være tale om finansiel leasing.

2.4.3 Spørgsmål 3 (beslutningstræ)

Hvis der er blevet svaret 'Nej' til de to ovenstående spørgsmål, skal der tages stilling til om der ved indgåelsestidspunktet af leasingkontrakten kan siges 'Ja' til, at nutidsværdien af minimumsleasingydelserne svarer til den væsentligste del af dagsværdien af det leasede aktiv.

Et eksempel på dette kan være hvis SAS' minimumsleasingydelser jævnfør leasingkontrakten for et rutefly, svarer til værdien på selve ruteflyet. Da leasingperioderne på rutefly for SAS ligger på omkring fire til seks år, vil dette være et meget usandsynligt scenarie. Summen af minimumsleasingydelserne skal gerne kunne afspejles i forholdet mellem leasingperioden og selve ruteflyets levetid. Et rutefly har nemlig en meget længere levetid end seks år³⁶. Hvis der kan svares 'Ja' til dette spørgsmål vil der være tale om finansiel leasing.

2.4.4 Spørgsmål 4 (beslutningstræ)

Hvis der er blevet svaret 'Nej' til de foregående tre spørgsmål, skal der tages stilling til spørgsmål fire. Spørgsmål fire lyder på om leasingperioden dækker størstedelen af leasingaktivets økonomiske levetid, hvilket vi også kom ind på i eksemplet under spørgsmål tre.

³⁶ <https://videnskab.dk/teknologi/sadan-vil-kommercielle-fly-se-ud-i-2050>.

Her vurderede vi at dette anses som meget usandsynligt, idet rutefly har en meget lang levetid og SAS derimod kun leaser deres rutefly over en kortere årrække ad gangen³⁷. Hvis der kan svares 'Ja' til dette spørgsmål vil der være tale om finansiel leasing.

2.4.5 Spørgsmål 5 (beslutningstræ)

Hvis der endnu ikke er blevet svaret 'Ja' til de fire første spørgsmål, skal der tages stilling til det femte og næstsidsste spørgsmål.

Det femte spørgsmål lyder på om det leasede aktiv er blevet tilpasset og specialdesignet i så høj en grad, at det alene af den grund kun kan benyttes af, leasingtager medmindre der foretages væsentlige ændringer.

I SAS' tilfælde er det begrænset hvor mange ændringer der skal foretages på deres leasede rutefly, da inventaret i deres rutefly er meget i stil med andre flyselskabers. Derudover skal der dog males et SAS-logo på ruteflyet, således at det er genkendeligt for omverdenen, herunder for eksempel ansatte og kunder³⁸.

Hvis der kan svares 'Ja' til dette spørgsmål vil der, som ved de fire foregående spørgsmål, være tale om finansiel leasing.

2.4.6 Spørgsmål 6 (beslutningstræ)

Det sidste forhold i beslutningstræet, som endeligt afgør om der er tale om operationel- eller finansiel leasing, er opdelt i tre underspørgsmål, som vil blive gennemgået nedenfor.

Det første underspørgsmål lyder på om leasingtager skal dække leasinggivers eventuelle tab ved opsigelse af aftale før endt leasingperiode. Et eksempel herpå vil være, hvis SAS opsiger deres leasingaftale hos en leverandør før udgangen af leasingperioden. Hvis der i dette eksempel står i leasingkontrakten at det er SAS, som skal dække flyleverandørens tab, er der tale om finansiel leasing.

³⁷ <https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2013/sas-gennemforer-salg-og-leaseback-af-seks-fly/>.

³⁸ <https://scandinaviantraveler.com/dk/fly/spoerg-piloten-hvorfor-bliver-flyvemaskiner-naesten-altid-malet-hvide>.

Det andet underspørgsmål vedrører, om gevinster og tab som følge af ændringer i dagsværdien for det leasede aktiv ved udløb af leasingperioden tilfalder leasingtager. Dette kan eksempelvis være, hvis et af SAS' fly er steget i værdi ved leasingaftalens ophør, siden indgåelsen af aftalen.

Det sidste underspørgsmål der skal tages stilling til, er hvorvidt leasingtager kan fortsætte leasingkontrakten efter endt periode til en fordelagtig leje. Hvis dette eksempelvis er tilfældet i en af leasingaftalerne hos SAS, er der tale om finansiell leasing.

Hvis der kan svares 'Ja' til et eller flere af de tre underspørgsmål, er der tale om finansiell leasing.

2.4.7 Delkonklusion

På baggrund af ovenstående beskrivelse af beslutningstræet omkring hvornår der er tale om enten operationel- eller finansiell leasing, kan det konkluderes at i alle situationer, hvor nytteværdien af leasingaktivet i hele eller størstedelen af aktivets levetid tilfalder leasingtager, er der tale om finansiell leasing.

2.5 Regnskabsmæssig behandling for leasingtager

I dette afsnit vil vi beskrive den regnskabsmæssige behandling af både finansiell- og operationel leasing i leasingtagers regnskab.

2.5.1 Finansiell leasing

Når der er tale om finansiell leasing skal både leasingaktiv- og tilhørende forpligtelse indregnes i leasingtagers balance. Dette betyder også at den regnskabsmæssige behandling af aktivet og forpligtelsen skal foregå på samme vis, som hvis selskabet havde valgt at købe aktivet. Som uddybning hertil vil det derfor betyde at leasingaktivet skal afskrives på samme måde som leasingtagers øvrige anlægsaktiver.

Når leasingaktivet og forpligtelsen indregnes, er dette netop også med udgangspunkt i begrebsrammens fem niveauer, som vi har beskrevet tidligere i projektet.

Når leasingaktivet og leasingforpligtelsen, ved leasingperiodens begyndelse, skal indregnes i balancen, skal dette ske til den laveste værdi af aktivets dagsværdi og nutidsværdien af minimumsleasingydelse. Den interne rente skal anvendes som diskonteringsfaktor til at beregne nutidsværdien af minimumsleasingydelse. Hvis der ikke er mulighed for at opgøre den interne rente, skal der i stedet anvendes leasingtagers marginale lånerente.

Når et leasingaktiv indregnes i balancen, er det netop også med udgangspunkt i begrebsrammen. Særligt niveau fire omkring 'Indregning og måling'. Med udgangspunkt i SAS vil leasing af et fly netop være lig med sandsynligt for fremtidige økonomiske fordele vil tilflyde SAS.

I årsregnskabet skal leasingtager også oplyse omkring de totale minimumsleasingydelser, herunder deres nutidsværdi, fordelt på forfald under et år, mellem et og fem år samt over fem år.

2.5.2 Operationel leasing

Jævnfør IAS 17 er operationel leasing kort og specifikt beskrevet som; *"A lease is classified as a finance lease if it transfers substantially all the risks and rewards incident to ownership. All other leases are classified as operating leases"*³⁹.

Når der er tale om en operationel leasingkontrakt skal leasingydelser indregnes som en omkostning i resultatopgørelsen løbende hen over leasingperioden. Leasingydelserne skal omkostningsføres ligeligt fordelt over hele leasingperioden.

Leasingtager skal i årsregnskabet oplyse omkring de leasingydelser, der er blevet omkostningsført i regnskabsåret. Ligeledes skal der i noter oplyses om de totale fremtidige leasingydelser fordelt på forfald på under et år, mellem et og fem år samt over fem år.

2.5.3 Delkonklusion

Regnskabsstandard IAS 17 har eksisteret i mange år. Den store udfordring ved reglerne har været sondringen mellem om et leasingaktiv skulle indregnes som henholdsvis finansiel- eller operationel leasing. Denne sondring er der netop gjort op med i den nye regnskabsstandard IFRS 16.

³⁹ <https://www.iasplus.com/en/standards/ias/ias17>.

2.6 IFRS 16

Da ÅRL som nævnt i indledningen er en rammelov, der læner sig op ad de internationale lovgivninger, er det relevant for stort set alle selskaber i Danmark at sætte sig ind i IFRS 16. Vi vil derfor i dette afsnit gøre rede for IFRS 16 samt give en beskrivelse af hvilken påvirkning dens ikrafttrædelse har på regnskabet for leasingtager. Endvidere vil vi komme ind på hvilken nytteværdi denne giver for regnskabsbrugerne.

2.6.1 Hvem er omfattet af IFRS 16?

Virksomheder i regnskabsklasse C og D er omfattet af reglerne jævnfør IFRS 16 og skal derfor indregne alle deres leasede aktiver i selskabets balance. Virksomheder i regnskabsklasse B er ikke omfattet af reglerne jævnfør IFRS 16 og de har derfor mulighed for at undlade at indregne deres operationelle leasingaftaler i balancen. Der er her kun tale om en mulighed og ikke et krav⁴⁰.

2.6.2 Selve standarden

Som nævnt tidligere i opgaven har sondringen mellem finansiell- og operationel leasing efter IAS 17 mødt en del kritik gennem årene. Efter IFRS 16 nu er blevet introduceret er der gjort op med denne problemstilling, da alle leasingaftaler skal indregnes som finansiell leasing.

De indledende diskussioner omkring IFRS 16 begyndte allerede tilbage i 1996. I 2010 blev det første udkast sendt og standarden blev endeligt vedtaget i 2016. Standarden er gældende for regnskabsår der starter fra og med den 1. januar 2019. Det er muligt at implementere standarden fra 1. januar 2019 eller med fuld tilbagevirkende kraft⁴¹.

IFRS 16 handler om den regnskabsmæssige behandling af leasing for leasingtager- og giver. I denne opgave vil fokus dog være på leasingtagers regnskab. IFRS 16 erstatter som nævnt den tidligere IAS 17. Den altoverskyggende ændring ved den nye standard, er at leasingaftaler i fremtiden vil blive indregnet i selskabernes balance.

⁴⁰ Steffensen, Henrik. Lassen, Kim Tang. Albrecht, Sahra. m.fl.: *Regnskabshåndbogen 2020*, s. 623. Hentet fra <https://www.pwc.dk/da/publikationer/2020/regnskabshaandbogen-2020-ny.pdf>.

⁴¹ Steffensen, Henrik. Lassen, Kim Tang. Albrecht, Sahra.: *Leasing efter IFRS 16*, s. 4. Hentet fra <https://www.pwc.dk/da/nyt/2018/ifrs-16.pdf>.

2.6.3 Regnskabsmæssig behandling af leasing

Ved IFRS 16 skelnes der ikke længere mellem finansiell- og operationel leasing. Dette betyder at der ikke længere hos leasingtager skal tages beslutninger omkring hvornår der skal indregnes et leasingaktiv- samt en leasinggæld i regnskabet balance, eller om selskabet kan nøjes med at oplyse herom i noterne.

Ved alle leasingaftaler som opfylder definitionen på en leasingaftale, skal leasingtager indregne et leasingaktiv samt en leasingforpligtelse ved leasingperiodens begyndelse.

2.6.3.1 Leasingaktivet

Ved indgåelse af en ny leasingkontrakt skal leasingaktivet indregnes til kostpris. Aktivets kostpris skal omfatte nedenstående punkter⁴²:

- Beløb svarende til den opgjorte leasingforpligtelse
- Betalinger foretaget inden leasingperiodens begyndelse
- Leasingtagers direkte omkostninger i forbindelse med indgåelse af leasingaftalen
- Leasingtagers estimerede omkostninger til nedtagning, bortskaffelse og reetablering af det underliggende aktiv

I de efterfølgende regnskabsår måles leasingaktivet til kostpris fratrasket af- og nedskrivninger, hvilket er i overensstemmelse med IAS 16, som omhandler materielle anlægsaktiver⁴³.

2.6.3.2 Leasingforpligtelse

Ved indgåelse af en ny leasingkontrakt skal leasingforpligtelsen indregnes til nutidsværdien af de leasingydelse, som ikke er betalt ved leasingperiodens begyndelse. Nutidsværdien på en leasingydelse beregnes ved at anvende den interne rente som diskonteringsfaktor.

I de efterfølgende regnskabsår skal leasingforpligtelsen reguleres således, at denne afspejler de påløbne renter og afdrag.

⁴² <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/dk/Documents/audit/64344%20Deloitte%20IFRS-boq%202016%20IFRS%2016.pdf>, s. 157.

⁴³ <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/dk/Documents/audit/64344%20Deloitte%20IFRS-boq%202016%20IFRS%2016.pdf>, s. 157.

2.6.4 Ændringer i leasingperioden

Hvis der sker en ændring i vurderingen omkring leasingperioden, som vedrører sandsynligheden for at leasingtager udnytter enten en købs- eller forlængelsesoption, skal der foretages en ny tilbagediskontering af de forventede leasingydelse med brug af en opdateret diskonteringsrate.

Hvis der sker en ændring i forventningen til betalinger der relaterer sig til restværdigarantier, eller ændring i et indeks eller rate som påvirker de fremtidige leasingbetalinger. Så skal der foretages en ny tilbagediskontering med brug af den oprindelige diskonteringsfaktor.

Disse reguleringer vedrørende leasingforpligtelsen skal som hovedregel modposteres på leasingaktivet. En undtagelse til dette er situationer hvor en regulering i form af en reduktion af leasingforpligtelsen, overstiger den bogførte værdi af leasingaktivet. Her skal det resterende beløb indtægtsføres i resultatopgørelsen.

2.6.5 Klassifikation af en leasingaftale

Når en leasingaftale indgås, er det leasinggivers opgave at vurdere om aftalen er en leasingaftale efter IFRS 16 og der indgår et leasingaktiv.

For at kunne kalde en aftale for en leasingaftale jævnfør IFRS 16, gælder det at der *“overføres retten til at kontrollere brugen af et identificeret aktiv i en periode mod at betale et vederlag”*⁴⁴.

Overholdes ovenstående ikke, er der dermed ikke tale om en leasingaftale, men en serviceaftale, som indregnes derefter. Yderligere skal leasingaktivet være tydeligt specificeret og dermed kunne identificeres, hvilket for eksempel kan gøres ved at notere aktivets serienummer, stelnummer, byggenummer eller halenummer jævnfør leasingkontrakten.

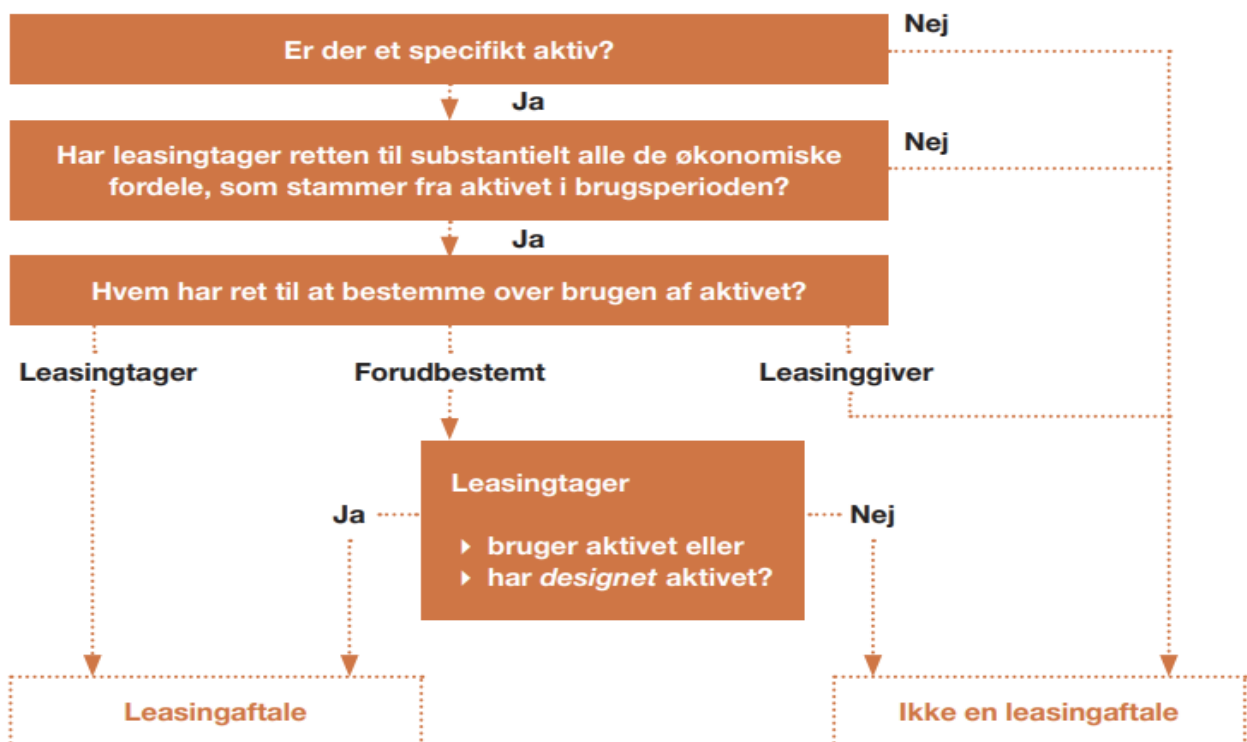
Det er også muligt at anvende regnskabsstandarden IFRS 16 på flere aktiver i samme leasingkontrakt, hvilket også bliver kaldt en portefølje. Her skal det gøre sig gældende for de enkelte aktiver i den samlede portefølje, at de har samme karakteristika i så høj en grad, at effekten ved at behandle disse

⁴⁴ Lassen, Kim Tang. *Hvad betyder den nye leasingstandard, IFRS 16 for din virksomhed?* S. 3, hentet fra <https://www.pwc.dk/da/nyt/2016/leasingstandard-ifs-16.pdf>

som en samlet portefølje ikke forventes at afvige væsentligt i forhold til hvis man valgte at behandle hvert aktiv for sig selv⁴⁵.

Udover at man skal kunne identificere leasingaktivet, som beskrevet ovenfor, skal det også fremgå entydigt af leasingkontrakten hvem der har kontrollen over brugen af aktivet under hele leasingperioden. Før der er tale om en leasingaftale, skal denne kontrol være overgivet til leasingtager. Herudover skal leasingtager modtage alle de økonomiske fordele, der er knyttet til aktivet, i den periode som leasingen vedrører.

Til at fastlægge om der er tale om en leasingaftale, har PwC udarbejdet et beslutningstræ til. Beslutningstræet er vist nedenunder og uddybes i de efterfølgende afsnit.



Figur 5 – Beslutningstræ efter IFRS 16⁴⁶.

⁴⁵ <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/dk/Documents/audit/64344%20Deloitte%20IFRS-boq%202016%20IFRS%2016.pdf>, s. 155.

⁴⁶ Steffensen, Henrik. Lassen, Kim Tang. Albrecht, Sahra.: *Leasing efter IFRS 16*, s. 13. Hentet fra <https://www.pwc.dk/da/nyt/2018/ifrs-16.pdf>.

2.6.5.1 Identificer et aktiv

I de fleste leasingaftaler er det relativt nemt at identificere aktivet. Der kan dog være situationer, hvor det er vanskeligt at identificere det pågældende aktiv.

Som udgangspunkt, hvis leasinggiver har en ret til at ombytte aktivet i perioden, så indeholder aftalen nemlig ikke et identificeret aktiv, hvorfor der heller ikke er tale om en leasingaftale. Det kræver dog at der er noget substans bag retten for leasinggiver til at ombytte aktivet. Den substans gør sig gældende, hvis følgende to kriterier er opfyldt:

- Det er muligt for leasinggiver at bytte aktivet ud, fordi leasingtager ikke kan forhindre ombytningen, og andre aktiver er tilgængelige til at opfylde aftalen.
- Leasinggiver kan få en økonomisk fordel, ved at ombytte aktivet.

Ovenstående betyder dog at hvis leasinggiver formelt har retten til ombytningen, men det er for dyrt rent omkostningsmæssigt at ombytte aktivet, så læner situationen sig op ad en leasingaftale.⁴⁷ Det har ingen betydning for aftalen, hvis leasinggiver har ret til at ombytte leasingaktivet for at reparere det eller vedligeholde det.

For at en aftale indeholder et leasingelement gælder som tidligere nævnt følgende to ting, som vil blive udredt i nedenstående afsnit.

- Retten til at opnå stort set alle de økonomiske fordele samt
- Retten til at bestemme over brugen af aktivet

2.6.5.2 Økonomiske fordele

Når det skal vurderes om leasingtager har ret til størstedelen af alle økonomiske fordele fra aktivet skal der fokuseres på selve outputtet fra aktivet, men også på eventuelle biprodukter med økonomiske fordele⁴⁸. De økonomiske fordele fra aktivet kan for eksempel opstå ved at bruge det, men også hvis det lejes ud til andre.

⁴⁷ Lassen, Kim Tang. *Hvad betyder den nye leasingstandard, IFRS 16 for din virksomhed?* S. 4, hentet fra <https://www.pwc.dk/da/nyt/2016/leasingstandard-ifrs-16.pdf>

⁴⁸ Lassen, Kim Tang. *Hvad betyder den nye leasingstandard, IFRS 16 for din virksomhed?* S. 4, hentet fra <https://www.pwc.dk/da/nyt/2016/leasingstandard-ifrs-16.pdf>

Det spiller ingen rolle om kontrakten kræver, at leasingydelsen afhænger af leasingtagers indtjening på aktivet. Dette vil normalt ikke have betydning for om det kan siges at leasingtager har de økonomiske fordele. Som et eksempel på dette nævner PwC *"Hvis leasingtager lejer en butik, men skal betale leje baseret på en procent af omsætningen i butikken"*⁴⁹.

2.6.5.3 Retten til brugen af aktivet

Hvis et eller flere af nedenstående kriterier er opfyldt, har leasingtager retten til at bestemme over aktivet og brugen af dette:

- Leasingtager har retten til at bestemme hvordan samt hvad aktivet anvendes til i leasingperioden
- Beslutningen om hvad aktivet skal anvendes til, er forudbestemt
- Leasingtager har i leasingperioden ret til at anvende aktivet og kan bestemme at andre kan anvende det
- Aktivet er designet af leasingtager, således at det er specialiseret til anvendelsen for leasingtager⁵⁰

Når det skal vurderes om leasingtager har retten til at bestemme over brugen af aktivet, er det relevant at vurdere om leasingtager har retten til at bestemme følgende med aktivet:

1. Hvad der produceres
2. hvornår det produceres
3. hvordan det produceres
4. hvor det produceres
5. hvor meget der produceres samt
6. om der overhovedet produceres

Leasinggivers såkaldte 'protective rights' har ikke betydning for, om leasingtager har ret til at bestemme over brugen af aktivet.

⁴⁹ Lassen, Kim Tang. *Hvad betyder den nye leasingstandard, IFRS 16 for din virksomhed?* S. 4, hentet fra <https://www.pwc.dk/da/nyt/2016/leasingstandard-ifrs-16.pdf>

⁵⁰ Lassen, Kim Tang. *Hvad betyder den nye leasingstandard, IFRS 16 for din virksomhed?* S. 4, hentet fra <https://www.pwc.dk/da/nyt/2016/leasingstandard-ifrs-16.pdf>

Ovenstående seks punkter er derfor relevante at undersøge når det skal vurderes om leasingtager har ret til at bestemme brugen af aktivet.

2.6.6 Undtagelser for indregning af leasingaktiv- og forpligtelse

Der findes to undtagelser til at indregne et leasingaktiv- og en forpligtelse. De to undtagelser er leasingaftaler vedrørende aktiver med lav værdi og leasingaftaler der udelukkende består af kortfristet gæld. Vi vil komme nærmere ind på disse undtagelser i dette afsnit.

I udgangspunktet indregnes alle leasingaftaler i balancen. Ifølge IFRS 16 er der dog to undtagelser til, hvordan man i praksis ikke indregner aftalerne. Disse to undtagelser er indført for at afhjælpe situationer, hvor standarden i praksis vurderes at skabe et større besvær end fordele, ved at indregne leasingaftalerne i balancen.

De to undtagelser er oplistet nedenfor:

- Kortfristede leasingaftaler
- Leasingaktiver der har en lav værdi

2.6.6.1 Kortfristede leasingaftaler

Den første undtagelse gør det muligt at undlade at indregne leasingaktiver, der har en leasingaftale som ikke løber mere end 12 måneder.

Hvis undtagelsen tages i brug, skal leasingaftalen indregnes som en operationel leasingaftale. Det vil sige, at der ikke indregnes et leasingaktiv og en leasinggæld i balancen.

Der skal til gengæld ske en beskrivelse i noterne på de kortfristede leasingaftaler. Der skal oplyses om årets omkostning, samt om den resterende leasingforpligtelse på den kortfristede leasingaftale. Derudover skal det også nævnes, at man har benyttet undtagelsen⁵¹.

⁵¹ Steffensen, Henrik. Lassen, Kim Tang. Albrecht, Sahra.: *Leasing efter IFRS 16*, s. 26. Hentet fra <https://www.pwc.dk/da/nyt/2018/ifrs-16.pdf>.

Når vurderingen skal foretages af leasingperioden, skal det gøres på samme fremgangsmåde som ved leasingperioder for leasingaktiver med lang løbetid. Der skal dog for begge tages hensyn til muligheden for forlængelse af leasingaftalen, hvis det er sandsynligt at selskabet vil udnytte denne mulighed.

Derudover må aftalen ikke indeholde en option mod at købe aktivet efter endt leasingperiode. Hvis leasingaftalen indeholder en sådan option, er der dermed ikke tale om en kortfristet leasingaftale. Det spiller ingen rolle om optionen er fordelagtig eller er på markedsvilkår. Blot det at den er til stede, medfører at det ikke er en kortfristet leasingaftale.

Grundet ovenstående undtagelser, har der også været en generel frygt for, at alle leasingaftaler fremadrettet, vil udarbejdes som leasingaftaler af kortfristet karakter. Ifølge PwC *“Må det forventes, at markedskræfterne vil regulere forholdet”*⁵².

Hvis for eksempel en leasingaftale sammensættes af kort natur, må det forventes at leasinggiver kræver en højere leasingydelse som kompensation for risikoen ved at leasingperioden udløber inden for 12 måneder. Ligeledes vil leasingtager formentlig ikke betale en højere ydelse i 12 måneder for at reducere balancen, for blot at forlænge aftalen, hvis de allerede forventede at forlænge denne fra start af.

2.6.6.2 Lav værdi

Den anden undtagelse gør det muligt at undlade at indregne et leasingaktiv som har en lav værdi. Der indregnes derfor hverken et leasingaktiv eller en leasingforpligtelse i balancen. I stedet oplyses der i noter om beløbet vedrørende aktivet med den lave værdi som er omkostningsfrit, som svarer til den årlige leasingydelse på disse aktiver⁵³.

Hvis leasingtager vælger at bruge denne undtagelse, skal leasingydelse indregnes lineært over leasingperioden, ligesom man kender fra operationel leasing efter IAS 17.

⁵² Steffensen, Henrik. Lassen, Kim Tang. Albrecht, Sahra.: *Leasing efter IFRS 16*, s. 27. Hentet fra <https://www.pwc.dk/da/nyt/2018/ifrs-16.pdf>.

⁵³ Steffensen, Henrik. Lassen, Kim Tang. Albrecht, Sahra.: *Leasing efter IFRS 16*, s. 27. Hentet fra <https://www.pwc.dk/da/nyt/2018/ifrs-16.pdf>.

Som følge af dette, skal up-front betalinger på leasingkontrakten fordeles lineært ud over perioden. Ligeledes skal det i noterne nævnes, hvis undtagelsen bruges. Årets leasingomkostninger vedrørende leasingaktiver med lav værdi skal også nævnes.

Til selve vurderingen af aktivets værdi skal der tages udgangspunkt i dennes nypris, også selvom der er tale om et brugt aktiv. IASB har fastsat et beløb på omkring 5.000 USD, hvilket betyder at aktiver med en nyanskaffelsespris på under dette beløb er undtaget fra reglerne jævnfør IFRS 16. Herudover skal dette leasingaktiv kunne anvendes separat og skal ved anvendelse ikke være tæt forbundet med andre aktiver.

2.7 Fordele og ulemper ved operationel- kontra finansiell leasing

Nedenfor er vist to skemaer hvori vi har oplyst hvilke fordele og ulemper, man som leasingtager, har ved anvendelse af henholdsvis operationel- og finansiell leasing.

2.7.1 Operationel leasing

Som det fremgår af nedenstående skema, er der både fordele og ulemper knyttet til indregning af operationelle leasingaftaler. Nedenfor vil vi kort gennemgå hvert af de oplyste punkter, som er vist under henholdsvis fordele og ulemper.

Operationel leasing	
Fordele	Ulemper
- Leasinggiver har ansvaret for betaling af omkostninger til leasingaktivet.	- Ofte dyrere på sigt end ved finansiering/køb.
- Leasinggiver står med ansvaret for aktivet efter endt leasingperiode.	- Bundet af aftalen i en længere periode.
- Leasingtager har den fulde brugsret til aktivet under leasingperioden.	- Aktiver står ubrugt i leasingperioden.
- Nemt at håndtere regnskabsmæssigt.	

Tabel 1 – Fordele/ulemper ved Operationel leasing (Egen tilskrivning)

2.7.1.1 Fordele

Den første fordel er at leasinggiver har ansvaret for betaling af omkostninger, til for eksempel service og reparation af leasingaktivet, under hele leasingperioden. Dette betyder også at leasingtager ikke bliver ramt af uforudsete udgifter i form af pludseligt opståede reparationer af leasingaktivet.

Den næste fordel ved operationelle leasingaftaler er at det er leasinggiver som står med ansvaret for aktivet efter endt leasingperiode. Som leasingtager slipper man derfor for besværet med salget af aktivet. Herudover er det leasingtager som har den fulde brugsret til aktivet under leasingperioden, hvilket betyder at leasinggiver ikke har mulighed for at anvende aktivet under denne periode.

Til slut skal det nævnes at det regnskabsmæssigt er nemt håndtere, da leasingydelsen løbende skal driftsføres i resultatopgørelsen.

2.7.1.2 Ulemper

I dette afsnit vil vi gennemgå de ovenfor anførte ulemper ved operationelle leasingaftaler. Den første ulempe er at operationelle leasingaftaler oftest er dyrere på sigt end finansiering eller køb af det selvsamme aktiv. Dernæst er leasingtager bundet af aftalen i en længere periode, da der ofte er tale om lange og uflexible kontrakter.

Den sidste ulempe er at der er risiko for at aktiver, som står ubrugt i leasingperioden, bliver fastlåst, da leasingtager er bundet af leasingaftalen i en bestemt periode.

2.7.2 Finansiell leasing

Som det fremgår af nedenstående skema, er der både fordele og ulemper knyttet til indregning af finansielle leasingaftaler. Nedenfor vil vi kort gennemgå hvert af de oplistede punkter, som er vist under henholdsvis fordele og ulemper.

Finansiell leasing	
Fordele	Ulemper
- Mulighed for at købe aktivet efter endt leasingperiode til en ofte fordelagtig pris. - Leasingtager har den fulde brugsret til aktivet under leasingperioden. - Nemt at håndtere regnskabsmæssigt for klasse-B virksomheder.	- Bundet af aftalen i en længere periode. - Besværligt at håndtere regnskabsmæssigt for klasse-C virksomheder og derover. - Leasingtager står med ansvaret for aktivet efter endt leasingperiode. - Leasingtager har ansvaret for betaling af omkostninger til leasingaktivet. - Aktiver står ubrugt i leasingperioden.

Tabel 2 – Fordele/ulemper ved Finansiell leasing (Egen tilskrivning)

2.7.2.1 Fordele

Den første fordel ved finansielle leasingaftaler er at leasingtager har mulighed for at købe aktivet efter endt leasingperiode til en ofte fordelagtig pris. Herudover har leasingtager den fulde brugsret til aktivet under leasingperioden.

Til slut skal det også nævnes at det er nemt at håndtere regnskabsmæssigt for klasse-B virksomheder, da det ikke er et krav for disse selskaber at indregne leasingaktiver- og forpligtelser i balancen.

2.7.2.2 Ulemper

I dette afsnit vil vi gennemgå de ovenfor anførte ulemper ved operationelle leasingaftaler. Den første ulempe er at leasingtager er bundet af aftalen i en længere periode, da der ofte er tale om lange og ufleksible kontrakter.

Herudover er det besværligt at håndtere regnskabsmæssigt for klasse-C virksomheder og derover, da det er et krav for disse selskaber at indregne leasingaktiver- og forpligtelser i balancen. Yderligere står leasingtager med ansvaret for aktivet efter endt leasingperiode hvilket betyder, at det er leasingtagers ansvar at finde en køber til dette aktiv, hvis ikke leasingtager selv køber aktivet.

Herudover er det leasingtager som har ansvaret for betaling af omkostninger, til for eksempel service og reparation af leasingaktivet, under hele leasingperioden. Den sidste ulempe er at der er risiko for at aktiver, som står ubrugt i leasingperioden, bliver fastlåst, da leasingtager er bundet af leasingaftalen i en bestemt periode.

2.8 Delkonklusion

I ovenstående kapitel er der blevet redegjort for begrebsrammen, IAS 17 og IFRS 16. Formålet med disse afsnit har været at belyse hvornår leasing for eksempel skal indregnes og om informationsbehovet hos regnskabsbrugeren er opfyldt. Altså om regnskabet er retvisende og i korte træk korrekt.

Kapitlet har dernæst søgt at redegøre kort for leasing generelt. Herefter er udført en uddybende redegørelse af de to regnskabsstandarder, IAS 17 og IFRS 16.

Til slut er regnskabsstandarderne sammenlignet, herunder med præsentation af fordele og ulemper ved begge.

Det altoverskyggende i ovenstående redegørelse er de nye regler for indregning af leasingaftaler efter IFRS 16.

Fremover skal alle leasingaftaler indregnes som finansiel leasing efter IFRS 16. Dette er nævnt som den standard der har fået den største betydning for regnskaberne.

I næste kapitel vil opgaven tage udgangspunkt i SAS, undersøge hvilken indvirkning IFRS 16 har haft på deres regnskab for 2019/20. Yderligere vil vi med et regneeksempel forsøge at fremlægge forskellene ved at indregne leasing efter IAS 17 kontra IFRS 16.

3. Analyse

I dette afsnit vil vi analysere hvilken indvirkning implementeringen af IFRS 16 har haft på SAS' regnskab. Da SAS har aflagt årsrapport for 2019/20, med startdato den 1. november 2019, er dette første regnskabsår hvor de nye regler gør sig gældende jævnfør IFRS 16. Det er på grund af dette, at SAS er udvalgt som casevirksomhed.

Som tidligere nævnt i opgaven er flybranchen en af de brancher der er blevet kraftigt påvirket af IFRS 16. Dette skyldes at selskaber i denne branche i høj grad har gjort brug af leasingaftaler, da investeringer i form af rutefly kræver en stor likviditet.

Vores casevirksomhed - SAS - har som så mange andre flyselskaber gjort brug af IAS 17 til indregning af deres operationelle leasingaftaler, men skal pr. 1. november 2019 indregne disse leasingaftaler efter IFRS 16.

Opgaven har derfor valgt at tage udgangspunkt i SAS og deres årsrapport for 2019/20 som en case. I SAS' årsrapport er der også sammenligningstal for året før, hvilket betyder at vi herigennem kan foretage en analyse af regnskabsåret før og efter implementeringen af IFRS 16.

Udover at implementeringen af IFRS 16 har haft en betydelig indvirkning på SAS' årsregnskab, er der også en anden markant faktor som har præget SAS' årsregnskab for 2019/20, nemlig udbruddet af Corona-epidemien. Her toppe flytransport listen over de brancher som er hårdest ramt af Corona-epidemien, hvilket også fremgår tydeligt af SAS' årsrapport for 2019/20⁵⁴.

Da Corona-epidemien har påvirket SAS' årsrapport i en sådan negativ grad, har vi i forbindelse med vores analyse foretaget nogle ekstra beregninger. Disse ekstra beregninger er med til at danne grundlag for en bedre sammenlignelighed af de to vidt forskellige regnskabsår og dermed give et mere retvisende og veldokumenteret resultat af vores analyse.

3.1 SAS (Scandinavian Airlines)

SAS er ligesom mange andre selskaber blevet stærkt påvirket af implementeringen af den nye regnskabsstandard IFRS 16. IFRS 16 har som bekendt virkning fra og med 1. januar 2019.

Da SAS har skævt regnskabsår som løber fra 1. november til 31. oktober, har vi i deres seneste offentliggjorte årsregnskab for 2019/20, set hvilke effekter den nye regnskabsstandard har udledt i deres årsregnskab.

⁵⁴ <https://finans.dk/erhverv/ECE12783213/se-tallene-disse-brancher-blev-ramt-haardest-af-coronakrisen/?ctxref=ext>

Nedenstående skema fra SAS' årsrapport for 2019/20 viser hvilke effekter IFRS 16 har haft på tallene i regnskabet⁵⁵.

EFFECT OF NEW STANDARDS 1 NOVEMBER 2019 – IFRS 16			
MSEK	Reported 31 October 2019	IFRS 16 Adjustments	Adjusted balance 1 November 2019
Right-of-use assets	–	16,718	16,718
Prepaid expenses	446	-38	408
Shareholders' equity	5,372	–	5,372
Provisions	1,966	177	2,143
Non-current interest-bearing lease liabilities	–	13,623	13,623
Current interest-bearing lease liabilities	–	2,880	2,880

Figur 6 – SAS' Årsrapport 2019/20⁵⁶

Som det kan ses af ovenstående skema, er det ret store talmæssige ændringer implementeringen af IFRS 16 har på SAS' årsregnskab. Som følge af denne implementering, har det været nødvendigt at lave nogle talmæssige justeringer i primobalancen i årsregnskabet i 2019/20.

Alene leasingforpligtelserne er steget fra SEK 0 millioner pr. 31. oktober 2019, før IFRS 16, til at udgøre SEK 16.503 millioner pr. 1. november 2019, efter implementeringen af IFRS 16. Denne store ændring i balanceposterne skyldes udelukkende implementeringen af IFRS 16, hvor primotallene i 2019/20 årsregnskabet er blevet justeret som følge af den nye standard.

På den måde er det blot ud fra tallene nemt at aflæse, hvor stor betydning IFRS 16 har haft på SAS' årsregnskab og selskabets forpligtelser.

⁵⁵ SAS Årsrapport 2019/20 - s. 70.

⁵⁶ SAS Årsrapport 2019/20 - s. 70.

3.2 Nøgletalsanalyse

I dette afsnit følger opgavens nøgletalsanalyse. Analysen er udarbejdet med udgangspunkt i årsrapporten for SAS for regnskabsåret 2019/20. Der er taget udgangspunkt i specifikke nøgletal, som alle har til fælles, at IFRS 16 har haft indflydelse på deres ændring.

Nedenfor er selve nøgletalsanalysen vist. Det fremgår også af nedenstående skema, hvilke nøgletal vi har udvalgt. Der henvises til opgavens bilag for SAS' resultatopgørelse og balance som har dannet grundlag for vores nøgletalsanalyse⁵⁷.

Nøgletalsanalyse	2019/20 (i %/gange)	2018/19 (i %/gange)	Ændring (i %-point/gange)
EBITDA-margin (%)	-13,3%	6,7%	-20,0% -point
EBIT-margin (%)	-46,6%	2,5%	-49,1% -point
ROIC(BT) (%)	-22,7%	7,0%	-29,7% -point
ROIC(AT) (%)	-22,0%	3,7%	-25,8% -point
Soliditetsgrad (%)	18,3%	15,8%	2,5% -point
Soliditetsgrad, ekskl. hybridobligationer (%)	5,0%	11,4%	-6,4% -point
Gearing (gange)	4,48	5,33	-0,85 gange
Gearing, ekskl. hybridobligationer (gange)	19,98	8,78	11,20 gange
Likviditetsgrad (%)	66,2%	77,6%	-11,4% -point

Tabel 3– Nøgletalsanalyse (Egen tilskrivning)

Som det fremgår af ovenstående nøgletalsanalyse, er der sket en markant ændring i de beregnede nøgletal i regnskabsåret 2019/20 i forhold til 2018/19.

⁵⁷ Se bilag 1 - Beregninger til nøgletalsanalyse

3.2.1 EBITDA-margin

Det første nøgletal vi har beregnet, er EBITDA-marginen, som viser hvor stor en andel af selskabets resultat før af- og nedskrivninger, som udgøres af den samlede omsætning. Formlen for EBITDA-marginen er vist nedenfor.

$$EBITDA - margin = \frac{\text{Resultat før af- og nedskrivninger}}{\text{Omsætning}} \times 100$$

Når man kigger på SAS' EBITDA-margin er denne gået fra 6,7 % i 2018/19 til -13,3 % i 2019/20, hvilket svarer til en nedgang på 20,0 %-point.

Der er mange faktorer som spiller ind på denne udvikling i SAS' EBITDA-margin. Den mest indflydelsesrige af disse faktorer, er den markante omsætningsnedgang på 55,5 %, svarende til 25,6 milliarder SEK. Denne nedgang i omsætningen skyldes udbruddet af Corona-epidemien, som har påvirket EBITDA-marginen hos SAS negativt. Den negative indflydelse skyldes at Corona-epidemien har bremset store dele af flytrafikken rundt omkring i verden.

Herudover fremgår det af SAS' resultatopgørelse, at de andre eksterne omkostninger er faldet med 59,7 %, svarende til SEK 11,5 milliarder. Hvis man justerer dette beløb for valutakursdifferencer, lyder faldet samlet set på SEK 10,9 milliarder⁵⁸.

Faldet i de andre eksterne omkostninger skyldes hovedsageligt at der i regnskabsåret 2019/20 ikke driftsføres leasingydelser i resultatopgørelsen. Derimod føres omkostninger tilknyttet leasingaktiv- og forpligtelse i resultatopgørelsen som henholdsvis afskrivninger og renter. SAS' ledelse nævner også selv, at nedgangen i de andre eksterne omkostninger hovedsageligt skyldes faldet i leasingudgifter, som følge af implementeringen af IFRS 16⁵⁹.

⁵⁸ SAS Årsrapport 2019/20 - s. 32.

⁵⁹ SAS Årsrapport 2019/20 - s. 32.

3.2.2 EBIT-margin

Det næste relevante nøgletal vi har valgt at beregne, er EBIT-marginen. I daglig tale kaldes dette for overskudsgrad. Det viser hvor stor en andel af selskabets resultat før finansielle poster der udgøres af den samlede omsætning.

I forhold til den ovenfor beskrevne EBITDA-margin, er den eneste forskel, at der i beregningen af EBIT-marginen er medtaget af- og nedskrivninger i det anvendte resultat, hvilket vil resultere i en mindre procentsats. Formlen for EBIT-marginen er vist nedenfor:

$$EBIT - margin = \frac{\text{Resultat før finansielle poster}}{\text{Omsætning}} \times 100$$

Når man betragter udviklingen i afskrivningerne i SAS' årsregnskab, kan det ses at disse er steget med SEK 4,9 milliarder, hvilket svarer til en stigning på 254,6 %. Denne stigning skyldes hovedsageligt implementeringen af IFRS 16, da afskrivninger af leasingaktiver i regnskabet for 2019/20 udgør SEK 3,6 milliarder⁶⁰. Afskrivninger vedrørende leasingaktiver blev ikke omkostningsført i regnskabet for 2018/19, da leasingaktiverne ikke blev indregnet i selskabets balance jævnfør IAS 17. Netop på afskrivningsområdet ser vi de store ændringer som IFRS 16 har medført. Med en stigning på SEK 3,6 milliarder i afskrivninger vedrørende leasing alene, er det ikke små beløb, som IFRS 16 medfører af ændringer på regnskaberne.

3.2.3 ROIC(BT)

Det næste nøgletal vi har valgt at beregne, er ROIC(BT), som står for 'Return on invested capital'. På dansk kan dette oversættes til 'Afkast på den investerede kapital'. I parenteser er anført 'BT' som står for 'Before taxes', hvilket på dansk kan oversættes til 'Før skat'.

ROIC(BT) viser hvor stor en andel af resultatet før finansielle poster der udgøres af den samlet investeret kapital. For at komme frem til den investerede kapital skal der udarbejdes en 'Managerial Balance'. Vi har derfor omskrevet den nuværende balance til en 'Managerial Balance'. I 'the managerial balance' er det kun de rentebærende gældsforpligtelser som forbliver under passiverne.

⁶⁰ SAS Årsrapport 2019/20 - s. 81.

De resterende gældsforpligtelser bliver modregnet i WCR'en, hvori alle omsætningsaktiver bortset fra likvider indgår, som bliver vist under aktiverne. Formlen for ROIC(BT) er vist nedenfor:

$$ROIC(BT) = \frac{\text{Resultat før finansielle poster}}{\text{Samlet investerede kapital}} \times 100$$

SAS' ROIC(BT) er faldet fra 7,0 % i 2019 til -22,7 % i 2020, hvilket er et fald på 29,7 %-point. Denne udvikling i selskabets ROIC(BT) skyldes en kombination af årsager. Heriblandt en nedgang i resultatet før finansielle poster, hvilket er en konsekvens af Corona-epidemien. Derudover har der også været en forøgelse af den investerede kapital, hvilket hovedsageligt skyldes implementeringen af IFRS 16.

3.2.4 ROIC(AT)

Det næste nøgletal vi har udvalgt, er ROIC(AT). Den eneste forskel sammenlignet med ovenfor beskrevne ROIC(BT) er, at der i stedet for resultat før finansielle poster anvendes årets resultat. Det er derfor de finansielle poster og årets skat i resultatopgørelsen, som afgør forskellen på resultatet på ROIC(BT) og ROIC(AT). Formlen for ROIC(AT) er vist nedenfor:

$$ROIC(AT) = \frac{\text{Årets resultat}}{\text{Samlet investerede kapital}} \times 100$$

SAS' ROIC(AT) er forbedret med 0,7 %-point i forhold til den beregnede ROIC(BT) i 2019/20. Denne udvikling skyldes at de finansielle poster og årets skat i 2019/20 samlet giver en indtægt i resultatopgørelsen for 2019/20.

Årets skat i 2019/20 er en indtægt der i alt udgør SEK 876 millioner. Den er fordelt på årets selskabsskat og årets regulering af udskudt skat. Fordelingen er henholdsvis SEK 2 millioner, som udgift i form af årets skat, samt SEK 878 millioner som indtægt i form af regulering af udskudt skat.

I 2018/19 blev SAS' ROIC(AT) reduceret med 3,3 %-point i forhold til den beregnede ROIC(BT). I modsætning til regnskabsåret 2019/20, havde SAS i 2018/19 et positivt resultat før finansielle poster.

For regnskabet 2018/19 oversteg de finansielle udgifter de finansielle indtægter med SEK 372 millioner. Årets skat udgjorde en udgift på SEK 173 millioner. Årets skat er i 2018/19 fordelt med

henholdsvis SEK 18 millioner på årets skat og SEK 155 millioner som regulering af udskudt skat. Begge er ført som udgifter.

Hvis vi kigger på udviklingen i de finansielle indtægter og udgifter fra regnskabsåret 2018/19 til 2019/20, er disse steget med henholdsvis SEK 634 millioner og SEK 864 millioner. Dette svarer til en stigning på henholdsvis 368,6 % og 158,8 %. Stigningen i de finansielle omkostninger skyldes implementeringen af IFRS 16. Som følge af IFRS 16, er der i 2019/20 indregnet renter vedrørende leasingforpligtelser, hvor disse renter lyder på SEK 691 millioner.

Stigningen i de finansielle indtægter er kraftigt påvirket af valutakursdifferencer tilknyttet leasingforpligtelserne, som lyder på SEK 730 millioner.

SAS' ROIC(AT) lød i 2018/19 på 3,7 % og lyder i 2019/20 på -22,0 %, hvilket er en nedgang på 25,8 %-point. Forklaringen på dette skyldes de ovenfor beskrevne forhold under både afsnittet for ROIC(BT) og ROIC(AT).

3.2.5 Soliditetsgrad

Det næste nøgletal vi har valgt at beregne for SAS er soliditetsgraden, som viser hvor stor en andel selskabets egenkapital udgør af de samlede aktiver. Formlen for soliditetsgrad ser således ud:

$$\text{Soliditetsgrad} = \frac{\text{Egenkapital}}{\text{Aktiver i alt}} \times 100$$

På baggrund af SAS' regnskab for 2019/20 har vi beregnet selskabets soliditetsgrad.

Denne er steget fra 15,8 % i 2018/19 til 18,3 % i 2019/20, hvilket svarer til en stigning på 2,5 %-point.

Eftersom både gældsforpligtelserne hos SAS er steget markant efter implementeringen af IFRS 16, samt posten for overført resultat er reduceret som konsekvens af Corona-epidemiens udbrud, giver det ved første øjekast ikke mening, at soliditetsgraden er steget.

Hvis man derimod kigger på SAS' egenkapital, kan man se at der pr. 31. oktober 2020 i alt er udstedt hybridobligationer, som også går under betegnelsen hybrid kernekapital, for SEK 7.615 millioner.

Disse hybridobligationer er udstedt i forbindelse med SAS' såkaldte 'redningsplan' under Corona-epidemien⁶¹.

Hybrid kernekapital er kort fortalt en kompleks og risikofyldt type af virksomhedsobligationer. Her kan man som investor risikere at hovedstolen nedskrives eller konverteres hvis udstederens solvens, som i denne situation er SAS, bliver udfordret⁶².

Grundet ovenstående udfordring med den hybride kernekapital, har vi valgt at foretage en ekstra beregning af SAS' soliditetsgrad. I denne undlader vi at medtage hybridobligationerne oppe i egenkapitalen. Hermed vil vi få et mere retvisende billede af hvordan implementeringen af IFRS 16 har påvirket kapitalstrukturen hos SAS. Kapitalstrukturen som både er bestående af likvider fra egenkapital samt fremmedkapital.

Når man ser på udviklingen i soliditetsgraden, uden medtagelse af hybridobligationer, kan det ses at denne er faldet fra 11,4 % i 2018/19 til 5,0 % i 2019/20, hvilket svarer til en nedgang på 6,4 %-point. Denne nedgang går godt i tråd med implementeringen af IFRS 16, da de samlede gældsforpligtelser i regnskabsåret 2019/20 er steget med 18,3 milliarder SEK, svarende til en stigning på 63,9 %, i forhold til 2018/19. Heraf lyder påvirkningen fra indregning af leasingforpligtelser på SEK 16,6 milliarder.

3.2.6 Gearing

Gearing er det næste nøgletal. Det er i høj grad med til at understøtte vores analyse omkring implementeringen af IFRS 16' indflydelse på SAS' kapitalstruktur. Gearingen oplyser nemlig udviklingen i selskabets kapitalstruktur fra en anden vinkel end den ovenfor analyseret soliditetsgrad.

Som nedenstående formel illustrerer, viser gearingen forholdet mellem de samlede gældsforpligtelser og de samlede aktiver. Jo højere gearing SAS har, jo mere risikofyldt er den økonomiske situation som SAS befinder sig i. Nedenfor er formelen for gearingen vist:

⁶¹ <https://finans.dk/erhverv/ECE12327182/sas-loeffer-renten-paa-hybride-obligationer-som-led-i-redningsplan/?ctxref=ext>.

⁶² <https://seb.dk/siteassets/private-banking/information-om-finansielle-instrumenter-og-risiko/007-virksomhedsobligationer-komplekse-gul.pdf>.

$$\text{Gearing} = \frac{\text{Gældsforpligtelser i alt}}{\text{Egenkapital}}$$

På baggrund af SAS' årsrapport har vi beregnet gearingen, som er faldet fra 5,33 gange til 4,88 gange, hvilket svarer til et fald på 0,85 gange.

Som vi også analyserede os frem til under afsnittet for soliditetsgraden, så har tiltag fra SAS grundet Corona-epidemien været med til at give et uklart syn på IFRS 16' påvirkning på SAS' kapitalstruktur.

Ligesom under vores beregning af soliditetsgraden, spiller hybrid kernekapitalen også ind på gearingen. For at se hvilken betydning implementeringen af IFRS 16 reelt har haft på SAS' gearing, har vi foretaget en ekstra beregning af gearingen, hvor vi har undladt at medtage hybridobligationerne.

Her kan det ses at gearingen er gået fra 8,78 gange i 2018/19 til 19,98 gange i 2019/20, hvilket er en stigning på 11,20 gange. Denne gearing giver et markant anderledes samt mere reelt billede af IFRS 16' påvirkning på SAS' kapitalstruktur. Udviklingen i gearingen går godt i tråd med forøgelsen af gældsforpligtelserne i forbindelse med indregning af leasingforpligtelserne.

3.2.7 Likviditetsgrad

Det sidste nøgletal vi har beregnet, er likviditetsgraden. Dette nøgletal viser hvor stor procentvis en andel omsætningsaktiverne udgør af de kortfristede gældsforpligtelser. Dette betyder at likviditetsgraden er et udtryk for hvor god betalingsevne SAS har på statusdagen.

Som tommelfingerregel siges det, at et selskabs likviditetsgrad skal være over 100 %. Dette betyder at selskabet – her SAS - er i stand til at betale dets forpligtelser, som løber 12 måneder fra statusdagen. Formlen for likviditetsgraden er vist nedenfor:

$$\text{Likviditetsgrad} = \frac{\text{Kortfristede gældsforpligtelser}}{\text{Omsætningsaktiver}}$$

Likviditetsgraden hos SAS er faldet fra 77,6 % i 2018/19 til 66,2 % i 2019/20, hvilket svarer til et fald på 11,4 %-point.

SAS' kortfristede gældsforpligtelser er steget fra SEK 15,1 milliarder i 2018/19 til SEK 18,6 milliarder i 2019/20. Dette er en stigning på SEK 3,5 milliarder, hvilket svarer til en stigning på 23,2 %. Denne stigning skyldes hovedsageligt indregning af de kortfristede leasingforpligtelser på SEK 3,1 milliarder i regnskabsåret 2019/20.

På baggrund af ovenstående analyse af SAS' likviditetsgrad kan det konkluderes at selskabets likviditet er hårdt presset under Corona-epidemien, da denne ligger langt under de 100 %.

3.2.8 Delkonklusion på nøgletalsanalyse

På baggrund af ovenstående nøgletalsanalyse kan det konkluderes at regnskabet for SAS i 2019/20 ikke overraskende er blevet påvirket af implementeringen af IFRS 16. En hurtig søgning i SAS' regnskab viser også at IFRS 16 er nævnt 75 gange. Som forventet har SAS derfor været klar over, hvilken indflydelse IFRS 16 har haft på regnskabet.

Nøgletalsanalysen bærer desværre præg af Corona-epidemien, hvorfor vi har været nødsaget til at omregne nøgletallene. Det har derfor været svært at få et validt billede af IFRS 16 indflydelse på regnskabet.

På trods af ovenstående, er det hurtigt at se, hvilken indflydelse IFRS 16 har. Jævnfør ovenstående analyse, er de fleste af nøgletallene blevet påvirket negativt, som følge af IFRS 16.

Særligt finansielle udgifter og afskrivninger er steget kraftigt som følge af IFRS 16. Dette er dog forventeligt. SAS nævner nemlig allerede i deres årsrapport for 2018/19, at IFRS 16 får en signifikant betydning for resultatopgørelse og balance⁶³.

I ovenstående afsnit har vi set effekten af IFRS 16 på specifikke nøgletal i SAS' regnskab. I følgende afsnit vil vi undersøge hvilke forskelle der er ved indregning af et leasingaktiv- og en forpligtelse efter IAS 17 kontra IFRS 16.

⁶³ SAS Årsrapport 2018/19, s. 90.

3.3 Indregning af leasingaktiv- og forpligtelse ifølge IAS 17 kontra IFRS 16

I dette afsnit vil vi analysere forskellen på den regnskabsmæssige behandling af en leasingaftale jævnfør IAS 17 kontra IFRS 16.

For at undersøge forskellen bedst muligt er der taget udgangspunkt i vores casevirksomhed. Herudover har vi udarbejdet et eksempel på hvordan indregning af en leasingaftale for et rutefly skal foretages for SAS jævnfør IAS 17 og IFRS 16. Her vil vi komme ind på hvilken indflydelse de to regnskabsstandarder hver især har på regnskabet ved anvendelse. Her vil vi både komme ind på hvilken betydning disse har for selskabets poster i resultatopgørelsen og balancen.

Der tages udgangspunkt i en leasingkontrakt for et rutefly, som opfylder kravene til en operationel leasingforpligtelse jævnfør IAS 17. Dette betyder, at der ved implementering af IFRS 16 sker markante forandringer i SAS' regnskabsmæssige behandling af denne. Dette vil vi komme nærmere ind på i dette afsnit ved hjælp af et praktisk eksempel

Nærmere beskrevet omfatter leasingaftalen et såkaldt 'Airbus A320neo' rutefly⁶⁴, der ved køb eller finansiering vil koste SAS USD 110,6 millioner, svarende til ca. DKK 704 millioner⁶⁵. Der er derfor taget udgangspunkt i denne pris ved beregning af leasingaktivet- og forpligtelsen.

3.3.1 Oplysninger til beregning - Airbus A320neo

Til brug for analysen har vi fundet frem til nedenstående oplysning:

- Anslået markedsværdi (dagsværdi): DKK 704 millioner

Den anslåede markedsværdi, også kaldt dagsværdi, har vi fundet frem til ved hjælp af en pålidelig kilde, hvor listepriisen pr. 1. november 2020 på en Airbus A320neo er opgivet til DKK 704 millioner⁶⁶.

⁶⁴ <https://www.flybranchen.dk/2018/04/sas-koeber-50-nye-fly/>.

⁶⁵ Se bilag 2 - Valutaomregning af pris på rutefly (Airbus A320neo.o)

⁶⁶ <https://www.flybranchen.dk/2018/04/sas-koeber-50-nye-fly/>.

Herudover har vi til brug for analysen fastsat nedenstående forudsætninger:

- Fast månedlig ydelse: DKK 5 millioner
- Startdato for leasingaftale: 1. november 2020
- Leasingperiode: 6 år (72 måneder)
- Afskrivningsperiode: 6 år (72 måneder)
- Rente: 6 %
- 1. gangsydelse: Ingen

Den faste månedlige ydelse er estimeret til DKK 5 millioner. Der er i dette estimat både taget højde for den ovenfor beregnede markedsværdi på en Airbus A320neo, samt den gennemsnitlige levetid for et rutefly på omkring 21 år⁶⁷.

Herudover har vi fastsat startdatoen til 1. november 2020 hvor leasingperioden løber seks år, svarende til 72 måneder, fra og med denne dato.

Da den interne rente ikke er tilgængelig, har vi i stedet valgt at gøre brug af en alternativ lånerente, som vi har fastsat til 6 %.

Til slut er der ikke fastsat en førstegangsydelse i forbindelse med denne leasingaftale.

Ovenstående oplysninger skal bidrage til at SAS' regnskabsbrugere får dækket deres informationsbehov når de kigger i selskabets årsregnskab. Dette går godt i tråd med begrebsrammens niveau et 'Brugernes informationsbehov', som blev beskrevet tidligere i projektet.

Herudover skal ovenstående oplysninger også anvendes til at SAS' leasingaftale indregnes på korrekt vis, hvilket hænger godt sammen med begrebsrammens niveau to 'Kvalitative egenskaber', da SAS' årsregnskab hermed giver den størst mulige nytteværdi for dets regnskabsbrugere.

⁶⁷ <https://videnskab.dk/teknologi/sadan-vil-kommercielle-fly-se-ud-i-2050>.

3.3.2 Indregning efter IAS 17

Ved anvendelse af regnskabsstandarden IAS 17 skal ydelserne tilknyttet SAS' leasingaktiv - Airbus A320neo - føres direkte op i resultatopgørelsen i de perioder, som leasingydelserne vedrører.

Dette betyder at SAS hverken skal indregne et leasingaktiv- eller en forpligtelse, men kun driftsføre leasingydelserne i resultatopgørelsen. Dermed skal den månedlige leasingydelse på DKK 5 millioner bogføres som leasing under andre eksterne omkostninger i årsregnskabet.

Nedenfor vises der i en tabel hvordan fordelingen af leasingydelserne er i de seks regnskabsår, som leasingperioden for Airbus A320neo omfatter.

Ydelser i leasingperioden	
Regnskabsår	Omkostningsført i regnskabsåret
2020/21	60.000.000
2021/22	60.000.000
2022/23	60.000.000
2023/24	60.000.000
2024/25	60.000.000
2025/26	60.000.000

Tabel 4 – Ydelser i leasingperioden (Egen tilskrivning)

Ovenstående tabel viser at SAS' resultatopgørelse i hvert af leasingperiodens regnskabsår bliver påvirket af omkostninger tilknyttet leasingydelser på DKK 60 millioner.

Udover at leasingydelserne vedrørende leasingaktivet - Airbus A320neo - skal driftsføres i SAS' årsregnskab, skal der yderligere oplyses om de fremtidige leasingydelser opdelt på under et år, mellem et og fem år samt over fem år.

Nedenfor har vi i en tabel vist hvilke oplysninger der skal fremgå af SAS' note i de seks årsregnskaber, hvor SAS leaser Airbus A320neo.

Noteoplysninger i årsregnskab				
Regnskabsår	< 1 år	1-5 år	> 5 år	I alt
2020/21	60.000.000	240.000.000	-	300.000.000
2021/22	60.000.000	180.000.000	-	240.000.000
2022/23	60.000.000	120.000.000	-	180.000.000
2023/24	60.000.000	60.000.000	-	120.000.000
2024/25	60.000.000	-	-	60.000.000
2025/26	-	-	-	-

Tabel 5 – Noteoplysning (Egen tilskrivning)

På baggrund af ovenstående tabel kan det ses at SAS ved balancedagen i årsregnskabet for 2020/21 i alt har fremtidige leasingydelser for DKK 300 millioner. Heraf forfalder DKK 60 millioner til betaling indenfor et år, nærmere bestemt i regnskabsåret 2021/22, og de resterende DKK 240 millioner forfalder til betaling indenfor et og fem år, nærmere bestemt i perioden for regnskabsårene 2022/23 til 2025/26.

Herudover kan der af ovenstående tabel ses at der ved regnskabsårets afslutning for 2025/26 ikke er flere fremtidige leasingydelser som forfalder til betaling, da leasingaftalen for SAS' Airbus A320neo er udløbet ved udgangen af regnskabsåret for 2025/26.

3.3.3 Indregning efter IFRS 16

Ved anvendelse af IFRS 16 indregnes leasingaktivet- og forpligtelsen i selskabets balance ved indgåelsen, hvorefter afskrivninger og renter, knyttet til henholdsvis aktiv og forpligtelse, løbende driftsføres i resultatopgørelsen.

Ifølge IFRS 16 skal leasingaktiv- og forpligtelse indregnes i leasingtagers balance - SAS - til den laveste af følgende to værdier:

- Dagsværdi af det leasede aktiv, eller
- Nutidsværdien af minimumsydelserne

Nutidsværdien har forkortelsen 'NPV', som står for 'Net Present Value'. Nutidsværdien kan kort forklares som den samlede værdi af de tilbagediskonterede fremtidige pengestrømme, hvilket vi vil komme nærmere ind på i nedenstående afsnit.

3.3.3.1 Beregning af nutidsværdi af minimumsydelserne

Da vi allerede har opgivet dagsværdien af leasingaktivet til DKK 704 millioner, mangler vi at sammenholde denne værdi med nutidsværdien af minimumsydelserne. Vi vil derfor beregne nutidsværdien af minimumsydelserne ved brug af nedenstående formel:

$$NPV = y_0 + y_1(1+r)^{-1} + y_2(1+r)^{-2} \dots + y_{72}(1+r)^{-72}$$

I ovenstående formel for beregning af nutidsværdien står 'r' for rente. Som vist i formelen fortsætter denne til at alle terminer er medtaget, hvilket i dette er tilfælde er 72 måneder.

Herudover står 'y' for ydelse, hvor 'y₀' er førstegangsydelser som bliver forudbetalt. De bagudbetalte ydelser starter fra 'y₁', hvilket er den 1. ydelse og fremefter. I dette regneeksempel skal SAS ikke betale nogen 1. gangs ydelse hvilket betyder, at y₀ er lig med DKK 0.

I leasingaftalen for SAS vil formelen derfor se ud som vist nedenfor. For at gøre forståelsen af nedenstående formel overskuelig, har vi valgt at vise udregningen for 3 af de 72 terminer. Vi har konsekvent valgt at vise termin 1, 2 og 72 gennem hele eksemplet for at illustrere forandringen på nutidsværdien fra starten til slutningen af leasingperioden. Herudover vil vi gennemgå hvert led i processen, til beregning af nutidsværdien med ovenstående formel.

Nedenfor har vi tilføjet vores forudtalte oplysninger til beregningen af nutidsværdien for SAS' leasingaftale vedrørende ruteflyet - Airbus A320neo:

$$NPV = 5.000.000 * (1 + 0,57\%)^{-1} + 5.000.000 * (1 + 0,57\%)^{-2} \dots + 5.000.000 * (1 + 0,57\%)^{-72}$$

Hvis vi kigger nærmere på beregningen af nutidsværdien for 1. termin, er den generelle formel $y_1(1+r)^{-1}$ og formlen for SAS er derfor $5.000.000 * (1 + 0,57\%)^{-1}$. Denne formel viser den månedlige ydelse, som lyder på DKK 5 millioner, i SAS' leasingaftale. Denne ydelse bliver ganget med den månedlige alternative rente, som lyder på 0,57 %, hvori der tages højde for faktorer som renteniveau og inflation.

Inflation er en meget vigtig faktor i denne formel, da DKK 5 millioner i dag er mere værd end DKK 5 millioner i fremtiden, eksempelvis om et år.

Nedenfor har vi beregnet næste step i formlen:

$$NPV = 5.000.000 * 1,0057^{-1} + 5.000.000 * 1,0057^{-2} \dots + 5.000.000 * 1,0057^{-72}$$

Hvis vi kigger på ovenstående formel, har vi nu lagt værdierne sammen i parenteser således, at $1 + 0,57\%$ giver 1,0057. Hermed bliver parenteser også ophævet.

Da 0,57 % i decimaler skrives 0,0057 lægges dette tal sammen med tallet 1 og dette giver derfor et samlet resultat på 1,0057. Hvis vi går et step videre i formlen, vil den se ud som vist nedenfor:

$$NPV = 5.000.000 * 0,9944 + 5.000.000 * 0,9888 \dots + 5.000.000 * 0,6633$$

Hvis vi kigger på 1. termin i ovenstående formel, har potensen $1,0057^{-1}$ ændret sig til tallet 0,9944 hvilket skyldes, at vi har udregnet denne potens.

Når vi arbejder med negative eksponenter, kan potensen omskrives til en brøk, hvilket gør beregningen mere forståelig samt overskuelig at udregne. Vi kan derfor omskrive potensen med den negative eksponent for 1. termin $1,0057^{-1}$ til denne potens af en brøk $\frac{1}{1,0057}$.

Ovenstående omskrivning gør det lettere at udregne, da man først og fremmest ved 1. termin kan se bort fra eksponent-tallet 1. Regnereglerne for potenser siger nemlig, at når man arbejder med et hvilket som helst grundtal, som bliver opløftet i første, bliver resultat bare grundtallet. Vi har derfor divideret 1 med 1,0057 hvilket giver resultatet 0,9944.

For at bidrage til en bedre forståelse af denne del af formelen har vi også valgt at gennemgå denne udregning for 2. termin, vedrørende SAS' Airbus A320neo, da der ved 2. termin og fremefter gælder andre potensregneregler.

Som ved udregningen af 1. termin starter vi ligeledes ved 2. termin med at omskrive potensen med en negativ eksponent $1,0057^{-2}$ til en potens af en brøk $\frac{1}{1,0057}^2$, for at forenkle vores udregning. Det næste vi gør er at udregne denne potens af en brøk hvilket gøres ved at dividere 1 med 1,0057. På samme vis med udregningen for 1. termin giver dette et resultat på 0,9944.

Det som gør beregningen for 2. termin og frem til 72. termin anderledes end beregningen for 1. termin er, at vi ikke kan se bort fra eksponenten i disse beregninger. Tallet for eksponenten vil i hele beregningen af nutidsværdien være lig med nummeret for terminen, hvilket vil sige at eksponent-tallet for 2. termin vil være 2. Vi har derfor ganget vores foreløbige resultat på 0,9944 med sig selv, som vist med denne udregning: $0,9944 * 0,9944$, hvilket giver 0,9888.

For at færdiggøre gennemgangen af 1. termin skal vi gange den månedlige ydelse på 5.000.000 med den beregnede faktor på 0,9944, hvilket giver et beløb på DKK 4.971.880 vedrørende de tilbagediskonterede pengestrømme for 1. termin. Resultatet på DKK 4.971.880 er et udtryk for at de DKK 5.000.000 er faldet i værdi siden indgåelsen af leasingkontrakten, hvilket skyldes renter til finansiering af leasingaktivet samt inflation. Formlen vil derefter komme til at se ud således:

$$NPV = 4.971.880 + 4.943.918 \dots + 3.331.319$$

Vi har ved hjælp af ovenstående formel nu beregnet nutidsværdierne for hver af de 72 terminer. Det er kun resultatet af termin 1, 2 og 72, som fremgår af formelen ovenfor. Vi har derfor vedlagt vores resultater vedrørende nutidsværdierne for hver af de 72 terminer som bilag⁶⁸.

⁶⁸ Se bilag 3 - Beregning af nutidsværdi på rutefly (Airbus A320neo).

Nedenfor kan ses de samlede nutidsværdier fordelt ud på hver af leasingperiodens seks år. På baggrund af nedenstående sammentælling af nutidsværdien på SAS' Airbus A320neo kan vi konkludere, at nutidsværdien lyder på DKK 295.039.460.

Som det fremgår af nedenstående tabel, falder beløbet vedrørende de tilbagediskonterede fremtidige pengestrømme for hvert af leasingperiodens seks år. Faldet i de diskonterede pengestrømme, fra leasingperiodens start til slut, skyldes at værdien på den månedlige ydelse er støt nedadgående som konsekvens af rente og inflation.

Aktiv og leasinggæld		
År	Leasingbetaling	Diskonterede pengestrømme
1	60.000.000	57.851.248
2	60.000.000	54.065.526
3	60.000.000	50.527.539
4	60.000.000	47.221.073
5	60.000.000	44.130.978
6	60.000.000	41.243.096
Samlet		295.039.460
Indregning af aktiv (1. år)		295.039.460
Indregning af leasinggæld (1. år)		295.039.460

Tabel 6 – Aktiv og leasinggæld (Egen tilskrivning)

På baggrund af ovenstående udregninger kan det konkluderes at SAS' rutefly - Airbus A320neo - skal indregnes til den ovenfor beregnede nutidsværdi, lydende på DKK 295.039.460, da denne er markant mindre end dagsværdien på ruteflyet som lyder på omtrent DKK 704 millioner.

Efter ovenstående beregning vedrørende nutidsværdien af minimumsydelserne skal ruteflyet indregnes i SAS' balance, både som leasingaktiv- og forpligtelse. Vi vil i de efterfølgende afsnit i analysen undersøge hvilken påvirkning indregningen af SAS' Airbus A320neo har på selskabets balance.

For at SAS må indregne et leasingaktiv samt en leasingforpligtelse i selskabets balance skal disse opfylde kravene til definitionen på henholdsvis et aktiv og en forpligtelse. Der henvises til opgavens tidligere beskrivelse af begrebsrammens niveau tre 'Definition af elementer'.

Herudover skal både leasingaktiv- og forpligtelse kunne måles validt til kostpris eller værdi inden disse må indregnes i SAS' balance. Hertil skal det nævnes at det også skal være sandsynligt, at fremtidige økonomiske fordele vil tilflyde eller fragå virksomheden i form af henholdsvis aktiver eller forpligtelser. Der henvises til den tidligere beskrivelse af begrebsrammens niveau fire 'Indregning og måling'.

3.3.3.2 Amortisationsplan for leasingforpligtelse

SAS skal jævnfør IFRS 16 indregne en leasingforpligtelse på leasingaftalen vedrørende deres leasede rutefly - Airbus A320neo - hvor de for hver af de 72 terminer betaler DKK 5 millioner i ydelse. En del af denne månedlige ydelse bogføres som renter i resultatopgørelsen og det resterende beløb bogføres som afdrag på leasingforpligtelsen under passiverne.

Nedenfor vises udviklingen i leasingforpligtelsen på årsbasis, hvoraf det fremgår hvor stor en del af den betalte ydelse der går til selve afdraget på gælden samt hvor stort et beløb der er knyttet til renter på leasinggælden.

Leasinggæld					
År	Leasinggæld primo	Afdrag	Renter	Betalinger	Leasinggæld ultimo
1	295.039.460	41.243.096	18.756.904	60.000.000	253.796.364
2	253.796.364	44.130.978	15.869.022	60.000.000	209.665.385
3	209.665.385	47.221.073	12.778.927	60.000.000	162.444.313
4	162.444.313	50.527.539	9.472.461	60.000.000	111.916.774
5	111.916.774	54.065.526	5.934.474	60.000.000	57.851.248
6	57.851.248	57.851.248	2.148.752	60.000.000	0
I alt		295.039.460	64.960.540	360.000.000	

Tabel 7 – Leasinggæld (Egen tilskrivning)

Som det fremgår af ovenstående amortisationsplan, er den samlede ydelse for leasingperiodens seks år DKK 360 millioner, hvoraf afdrag og renter udgør henholdsvis DKK 295.039.460 og DKK 64.960.540. Yderligere kan det ses at renterne er størst i leasingperiodens begyndelse og at i takt med at der afdrages af på leasinggælden bliver renterne også lavere i løbet af leasingperioden. Derfor bliver resultatopgørelsen mest påvirket af rentekomkostninger i starten af leasingperioden. Dette vil sige at udviklingen i renterne følger en degressiv funktion.

Eftersom renterne bliver lavere i løbet af leasingperioden, øges afdragets andel af ydelsen også i selvsamme periode. Dette vil sige at udviklingen i afdragene følger en progressiv funktion. Der henvises til vedlagte bilag for amortisationsplan specificeret ud på alle 72 terminer⁶⁹.

3.3.3.3 Afskrivningsperiode for leasingaktiv

Udover at SAS skal indregne en leasingforpligtelse skal der også indregnes et leasingaktiv i SAS' balance, hvilket vi vil gennemgå i dette afsnit.

Under SAS' aktiver skal der indregnes et leasingaktiv med en værdi på DKK 295.039.460, hvor der afskrives lineært. En lineær afskrivningsfunktion er kendetegnet ved at der ved hver termin afskrives med samme beløb i hele leasingperioden. Dette vil sige at der skal afskrives DKK 4.097.770 hver måned i hele leasingperioden, hvilket svarer til en årlig afskrivning på DKK 49.173.243. Nedenfor er det vist hvordan SAS' leasingaktiv - Airbus A320neo - bliver afskrevet på årsbasis i løbet af hele leasingperioden.

Aktiv			
År	Leasingaktiv primo	Afskrivninger	Leasingaktiv ultimo
1	295.039.460	49.173.243	245.866.217
2	245.866.217	49.173.243	196.692.973
3	196.692.973	49.173.243	147.519.730
4	147.519.730	49.173.243	98.346.487
5	98.346.487	49.173.243	49.173.243
6	49.173.243	49.173.243	0

Tabel 8 – Aktiv (Egen tilskrivning)

⁶⁹ Bilag 4 - Amortisationsplan leasingforpligtelse (Airbus A320neo).

Som det fremgår af ovenstående tabel, kan det ses at leasingaktivet afskrives med det samme beløb hvert år. Dette vil sige at resultatopgørelsen påvirkes af afskrivningerne med et fast beløb i hele leasingperioden.

Vi har vedlagt en specificeret tabel under opgavens bilag, som viser udviklingen af afskrivningerne på månedsbasis⁷⁰.

3.3.4 Delkonklusion på indregning af leasingaktiv- og forpligtelse

På baggrund af ovenstående regneeksempel for vores casevirksomhed - SAS - kan det konkluderes at SAS' årsregnskab i leasingperioden for Airbus A320neo bliver markant forandret ved at gå fra anvendelse af regnskabsstandarden IAS 17 til IFRS 16.

Den mest påfaldende forskel på de ovenstående to regnskabsstandarde er, at SAS ved anvendelse af IFRS 16 skal indregne leasingaktiv- og forpligtelsen for Airbus A320neo i selskabets balance, hvilket ikke er tilfældet ved anvendelse af IAS 17.

Ved anvendelse af IFRS 16 skal leasingaktiv- og forpligtelse indregnes til den laveste af følgende to værdier:

- dagsværdi af det leasede aktiv eller
- nutidsværdien af minimumsydelserne

I dette regneeksempel er sidstnævnte værdi den laveste, lydende på DKK 295 millioner.

Ved anvendelse af IAS 17 føres den månedlige leasingydelse på DKK 5 millioner direkte op i SAS' resultatopgørelse og der skal hverken indregnes et leasingaktiv- eller en forpligtelse i selskabets balance. Herimod skal SAS oplyse, i selskabets noter, omkring de fremtidige leasingydelser opdelt på under et år, mellem et og seks år og over seks år.

Resultatopgørelsen i SAS' årsregnskab bliver påvirket i samme grad af omkostninger tilknyttet leasingaftalen for Airbus A320neo, målt over den 6-årige leasingperiode, ved anvendelse af IAS 17 eller IFRS 16. Resultatopgørelsen bliver ved anvendelse af begge regnskabsstandarde samlet set

⁷⁰ Bilag 5 - Afskrivningsperiode for leasingaktiv (Airbus A320neo).

påvirket med DKK 360 millioner, men der er forskel på hvordan disse omkostninger fordeles ud over den 6-årige leasingperiode.

Ved anvendelse af IAS 17 føres der for hvert af de seks år af leasingaftalen DKK 60 millioner op i driften, nærmere beskrevet under andre eksterne omkostninger, hvorimod fordelingen af omkostningerne i driften er anderledes ved anvendelse af IFRS 16.

Ved anvendelse af IFRS 16 afskrives der lineært med omtrent DKK 49 millioner om året, hvilket driftsføres i resultatopgørelsen for hvert af de seks år af leasingaftalen. Herudover betales der også renter vedrørende leasingforpligtelsen, som er højest i starten af leasingperioden og er støt faldende i hele leasingperioden i takt med at der afdrages på leasingforpligtelsen.

4 Konklusion

Sondringen mellem finansiel og operationel leasing efter IAS 17, har mødt stor kritik igennem årene. IASB har derfor indført regnskabsstandarden IFRS 16, som skulle gøre op med den sondring og al leasing skal fremover indregnes som finansiel leasing.

IFRS 16 er af mange vurderet som den standard, der har fået den største betydning for regnskabstallene. Med udgangspunkt i SAS som casevirksomhed har opgaven undersøgt, hvor stor indflydelse implementeringen af IFRS 16 har haft på SAS' regnskab for 2019/20.

Vi har i vores analyse yderligere undersøgt forskellen på den regnskabsmæssige behandling af en leasingaftale jævnfør IAS 17 og IAS 16. Her har vi udarbejdet et regneeksempel for SAS, som viser forskellen af den regnskabsmæssige behandling ved anvendelse af disse to regnskabsstandarder.

Regneeksemplet som vedrører indregning af en leasingaftale af et rutefly - Airbus A320neo - viser tydeligt at der er stor forskel på den regnskabsmæssige behandling af leasingaftaler ved brug af IAS 17 og IFRS 16. Resultatopgørelsen bliver ved anvendelse af begge regnskabsstandarder samlet set påvirket med DKK 360 millioner. Der er dog forskel på hvordan disse omkostninger fordeles ud over den 6-årige leasingperiode.

Ved anvendelse af IAS 17 føres den månedlige leasingydelse på DKK 5 millioner direkte op i SAS' resultatopgørelse og der skal hverken indregnes et leasingaktiv eller en leasingforpligtelse i selskabets balance. Driften påvirkes dermed ligeligt over den 6-årige leasingperiode.

Ved anvendelse af IFRS 16 afskrives der lineært med omtrent DKK 49 millioner om året, hvilket driftsføres i resultatopgørelsen for hvert af de seks år af leasingaftalen. Herudover betales der også renter vedrørende leasingforpligtelsen, som er højest i starten af leasingperioden og er støt faldende i hele leasingperioden i takt med at der afdrages på leasingforpligtelsen.

Denne analyse i form af et regneeksempel for SAS, vedrørende leasing af et rutefly, er med til at understøtte vores redegørelse samt nøgletalsanalyse omkring den store ændring, som implementeringen af IFRS 16 har haft på SAS' årsregnskab for 2019/20.

Vi har yderligere foretaget en nøgletalsanalyse. Ud fra den har vi undersøgt hvilken indflydelse implementeringen af IFRS 16 har haft på SAS' regnskab. Vi har først og fremmest beregnet forskellige relevante nøgletal for SAS' regnskaber for 2018/19 og 2019/20, hvilket henholdsvis var før og efter selskabets implementering af IFRS 16.

Udover at IFRS 16 er blevet implementeret hos SAS i regnskabsåret 2019/20, ramte Corona-epidemien også verden i starten af dette regnskabsår. Dette udbrud satte en stopper for store dele af flytrafikken, hvilket man også kan se på SAS' store omsætningsnedgang i 2019/20. Denne udefrakommende faktor og de dertilhørende tiltag hos SAS' har vi på bedste vis taget højde for i vores beregninger, da vi ønskede de mest retvisende resultater af vores analyse.

Af vores beregninger fremgår det tydeligt at implementeringen af IFRS 16 har påvirket SAS' regnskab for 2019/20 i høj grad. Det ses blandt andet ved vores beregning af SAS' ROIC(AT) hvor de finansielle udgifter er steget markant i regnskabsåret 2019/20 i forhold til regnskabsåret 2018/19. Denne stigning i de finansielle udgifter skyldes implementeringen af IFRS 16, da der nu under passiverne i balancen, er indregnet forpligtelser, på alle selskabets leasingaftaler. Her vil der løbende over leasingperioden, blive driftsført renter knyttet til leasingforpligtelserne.

Der vil dog ved indregning af leasingperioden være tale om et såkaldt "front load" af renteomkostninger. Da indregningen af renterne følger en degressiv funktion, betyder dette at driftspåvirkningen fra disse er størst i starten af leasingperioden og falder i takt med at der afdrages på leasingforpligtelsen.

Herudover har vi i forbindelse med vores beregning af EBIT-marginen undersøgt udviklingen i afskrivningerne, hvor det tydeligt kan ses at disse er steget i forbindelse med implementeringen af IFRS 16. Dette skyldes at SAS' leasingaktiver i regnskabsåret 2019/20 er blevet indregnet i selskabets balance og afskrivninger, der er knyttet til disse aktiver, nu vil blive driftsført ligeligt over aktivernes leasingperiode.

Yderligere har vi beregnet nøgletallene - soliditetsgrad og gearing - som begge fokuserer på udviklingen i SAS' kapitalstruktur. Når vi i disse beregninger tager højde for tiltaget omkring udstedelse

af hybridobligationer i forbindelse med udbruddet af Corona-epidemien. Så giver resultatet af disse beregninger et klart billede af hvor stor indflydelse implementeringen af IFRS 16, har haft på SAS' balanceposter.

Som konsekvens af leasingforpligtelserne nu er indregnet i balancen, er SAS' soliditetsgrad faldet markant fra regnskabsåret 2018/19 til 2019/20. Herudover kan denne udvikling i selskabets kapitalstruktur understøttes af den kraftige stigning i SAS' gearing, som skyldes at forholdet mellem selskabets samlede gældsforpligtelser og egenkapital er forøget.

Til slut kan vi også konkludere hvordan SAS' likviditet er blevet påvirket af implementeringen af IFRS 16 ved at beregne selskabets likviditetsgrad. Resultaterne fra disse beregninger viser at selskabets likviditet, er faldet betydeligt fra regnskabsåret 2018/19 til 2019/20. Dette fald i likviditetsgraden skyldes at der i SAS' balance for 2019/20, nu indgår kortfristede gældsforpligtelser vedrørende leasingaftaler.

Den altoverskyggende forskel mellem IAS 17 og IFRS 16, er at al leasing fremover skal indregnes som finansiell leasing. Som beskrevet i ovenstående afsnit får implementeringen af IFRS 16 store talmæssige ændringer ikke blot for SAS, men for alle selskaber, hvor leasing indgår i regnskabet.

5 Perspektivering

Som nævnt er finansieringsmulighederne mange. I opgaven har vi valgt at fokusere på de nye regler for indregning af leasing efter IFRS 16. Opgaven tager udgangspunkt i SAS som casevirksomhed. En anden vinkel på opgaven, kunne også have været, hvis vi havde taget udgangspunkt i flere selskaber i flybranchen. På den måde, kunne vi have sammenlignet regnskaber, for om alle selskaber i branchen også er påvirket af IFRS 16. Yderligere kunne opgaven have undersøgt selskaber og regnskaber, som ikke gør brug af IFRS 16 og sammenlignet nøgletal for disse.

I 2020 har hele verden været ramt af Corona-epidemien og for SAS er dette ingen undtagelse. I nøgletalsanalysen kan vi konkludere, at regnskabet er blevet hårdt ramt, som følge af Corona-epidemien. En helt anden vinkel for opgaven, kunne derfor være at undersøge, hvor stor en indflydelse Corona-epidemien har haft på regnskaber sammenlignet med forskellige brancher.

Vi har i vores projekt valgt at fokusere på den regnskabsmæssige behandling af leasingaftaler hos leasingtager. Vi kunne også have valgt at kigge på hvordan implementeringen af IFRS 16 har påvirket leasinggivers regnskab. Dog er leasinggiver ikke i lige så høj grad påvirket af denne implementering, som leasingtager er.

Vores projekt har fokus på den regnskabsmæssige behandling af leasingaftaler jævnfør IFRS 16, men vores opgave kunne også have haft fokus på andre områder. Vi kunne have valgt at rette vores fokus på de revisionsmæssige forhold herunder hvilke handlinger, der skulle foretages ved revision af leasingaftaler jævnfør IAS 17 og IFRS 16.

Yderligere kunne vi også have valgt at rette vores analyse mod de regnskabsmæssigt skøn, som der er i forbindelse med indregningen af leasingaftaler. Et eksempel på disse skønsmæssige forhold er fastsættelse af leasingperioden, da leasingaftalerne ofte indeholder væsentlige skøn i form af udnyttelse af købsoptioner og forlængelse af leasingaftaler. Disse muligheder skal leasingtager træffe beslutninger omkring i fremtiden.

6 Litteraturliste

6.1 Publikationer og hjemmesider

Publikationer:

- *Indsigt i årsregnskabsloven - EY's praktiske guide til forståelse af loven*, 7. udgave 2020/21.
<https://assets.ey.com/content/dam/ey-sites/ey-com/dam/dk/topics/assurance/pdf/ey-indsigt-i-aarsregnskabsloven-2020-21.pdf>
- Steffensen, Henrik. Lassen, Kim Tang. Albrecht, Sahra.: *Leasing efter IFRS 16*, Hentet fra:
<https://www.pwc.dk/da/nyt/2018/ifrs-16.pdf>.
- Lassen, Kim Tang. *Hvad betyder den nye leasingstandard, IFRS 16 for din virksomhed?* Hentet fra:
<https://www.pwc.dk/da/nyt/2016/leasingstandard-ifrs-16.pdf>
- Deloitte, *IFRS – Oversigt over nye og ændrede standarder og fortolkningsbidrag for regnskabsår begyndende 1. januar 2018 eller senere*. Hentet fra:
<https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/dk/Documents/audit/Downloads/Nye%20og%20C3%A6ndrede%20standarder%2030-06-2018.pdf>
- Steffensen, Henrik. Lassen, Kim Tang. Albrecht, Sahra. m.fl.: *Regnskabshåndbogen 2020*. Hentet fra: <https://www.pwc.dk/da/publikationer/2020/regnskabshaandbogen-2020-ny.pdf>.
- Deloitte, *IFRS 16*. Hentet fra:
<https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/dk/Documents/audit/64344%20Deloitte%20IFRS-bog%202016%20IFRS%2016.pdf>

Hjemmesider:

- <https://finans.dk/erhverv/ECE10686590/nye-regnskabsregler-giver-sas-hovedpine-kan-sparke-gevaldigt-til-bundlinjen/?ctxref=ext> - Besøgt d. 6. april 2021.
- <https://finans.dk/erhverv/ECE12327182/sas-loeffer-renten-paa-hybride-obligationer-som-led-i-redningsplan/?ctxref=ext> - Besøgt d. 23. april 2021.
- <https://www.iasplus.com/en/standards/ias/ias17> - Besøgt d. 17. april 2021.
- <https://finans.dk/erhverv/ECE11144221/sas-leaser-tre-fly-til-lanqdistanceflyvninger/?ctxref=ext> - Besøgt d. 10. april 2021.
- <https://videnskab.dk/teknologi/sadan-vil-kommercielle-fly-se-ud-i-2050> - Besøgt d. 24. april 2021.

- <https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2013/sas-gennemfører-salg-og-leaseback-af-seks-fly/>. - Besøgt d. 29. april 2021.
- <https://scandinaviantraveler.com/dk/fly/spoerg-piloten-hvorfor-bliver-flyvemaskiner-naesten-altid-malet-hvide>. - Besøgt d. 6. april 2021.
- <https://finans.dk/erhverv/ECE12783213/se-tallene-disse-brancher-blev-ramt-haardest-af-coronakrisen/?ctxref=ext>. - Besøgt d. 8. april 2021.
- <https://seb.dk/siteassets/private-banking/information-om-finansielle-instrumenter-og-risiko/007-virksomhedsobligationer-komplekse-gul.pdf>. - Besøgt d. 9. april 2021.
- <https://www.flybranchen.dk/2018/04/sas-koeber-50-nye-fly/>. - Besøgt d. 9. april 2021.
- <https://videnskab.dk/teknologi/sadan-vil-kommercielle-fly-se-ud-i-2050>. - Besøgt d. 2. april 2021.
- <https://www.fsr.dk/ny-regnskabsstandard-om-leasing-er-udsendt> - Besøgt d. 6. april 2021.
- <https://simpleflying.com/what-is-aircraft-wet-leasing/> - Besøgt d. 4. april 2021.

6.2 Bøger

- Andersen, IB: *Den skinbarlige virkelighed*, 5. Udgave, 2013: Samfundslitteratur
- Andersen, IB: *Den skinbarlige virkelighed*, 3. Udgave, 2005: Samfundslitteratur
- Elling, Jens Oluf. Kyhnaav-Andersen, Carsten. Kyhnaav-Andersen, Henrik. Kyhnaav-Andersen, Peter.: *Finansiell Rapportering - teori og regulering*, 5 udgave, 2019: Gjellerup/Gads forlag

6.3 Årsrapporter

- SAS Årsrapport 2018/19
- SAS Årsrapport 2019/20

6.4 Regnskabsstandarder og love

- Årsregnskabsloven
- IFRS 16
- IAS 17

7 Bilag

7.1 Bilag 1 - Beregninger til nøgletalsanalyse

Resultatopgørelse (fra 1/11 til 31/10)				
	2019/20 (i MSEK)	2018/19 (i MSEK)	Ændring (i MSEK)	Ændring (i %)
Omsætning	20.513	46.112	-25.599	-55,5%
Personaleomkostninger	-7.969	-9.934	1.965	-19,8%
Flybrændstof omkostninger	-5.626	-9.672	4.046	-41,8%
Afgifter til flytrafik	-1.872	-4.194	2.322	-55,4%
Andre eksterne omkostninger	-7.782	-19.324	11.542	-59,7%
Indtægter fra kapitalandele i tilknyttede virksomheder	7	-10	17	-170,0%
Indtægter fra salg af fly og andre anlægsaktiver	2	112	-110	-98,2%
Resultat før af- og nedskrivninger (EBITDA)	-2.727	3.090	-5.817	-188,3%
Af- og nedskrivninger	-6.822	-1.924	-4.898	254,6%
Resultat før finansielle poster (EBIT)	-9.549	1.166	-10.715	-919,0%
Finansielle indtægter	806	172	634	368,6%
Finansielle omkostninger	-1.408	-544	-864	158,8%
Resultat før skat (EBT)	-10.151	794	-10.945	-1378,46%
Årets skat	876	-173	1.049	-606,36%
Årets resultat (EAT)	-9.275	621	-9.896	-1593,56%

Balance pr. 31/10				
Aktiver				
	2019/20 (i MSEK)	2018/19 (i MSEK)	Ændring (i MSEK)	Ændring (i %)
Anlægaktiver				
Immaterielle aktiver	1.273	1.416	-143	-10,1%
Fly og reservedele	15.630	11.696	3.934	33,6%
Andre immaterielle aktiver	736	802	-66	-8,2%
Forudbetalinger til fly	2.495	3.071	-576	-18,8%
Leasingaktiver	17.264	0	17.264	I/R
Kapitalandele i tilknyttede virksomheder	19	14	5	35,7%
Andre kapitalandele	9	9	0	0,0%
Pensionsfonde, netto	3.172	2.004	1.168	58,3%
Langfristede tilgodehavender	2.863	2.519	344	13,7%
Udskudt skatteaktiv	1.640	750	890	118,7%
Anlægaktiver i alt	45.101	22.281	22.820	102,4%
Omsætningsaktiver				
Varebeholdninger og brugbare reservedele	510	346	164	47,4%
Debitorer	318	1.233	-915	-74,2%
Andre tilgodehavender	800	543	257	47,3%
Forudbetalte omkostninger og periodeafgrænsningsposter	473	846	-373	-44,1%
Likvider	10.231	8.763	1.468	16,8%
Omsætningsaktiver i alt	12.332	11.731	601	5,1%
Aktiver i alt	57.433	34.012	23.421	68,9%

Passiver				
	2019/20 (i MSEK)	2018/19 (i MSEK)	Ændring (i MSEK)	Ændring (i %)
Egenkapital				
Selskabskapital	8.650	7.690	960	12,5%
Anden kapital	2.899	170	2.729	1605,3%
Reserver	-216	112	-328	-292,9%
Hybridobligationer	7.615	1.500	6.115	407,7%
Overført resultat	-8.458	-4.100	-4.358	106,3%
Egenkapital i alt	10.490	5.372	5.118	95,3%
Langfristede gældsforpligtelser				
Rentebærende gæld	11.219	9.450	1.769	18,7%
Rentebærende leasinggæld	13.499	0	13.499	I/R
Anden gæld	1.999	1.926	73	3,8%
Provisioner	1.322	1.966	-644	-32,8%
Udskudt skat	282	183	99	54,1%
Langfristede gældsforpligtelser i alt	28.321	13.525	14.796	109,4%
Kortfristede gældsforpligtelser				
Rentebærende gæld	3.773	1.833	1.940	105,8%
Rentebærende leasinggæld	3.105	0	3.105	I/R
Kreditore	1.191	1.700	-509	-29,9%
Uoptjent gæld for transportindtægter	5.346	6.049	-703	-11,6%
Gæld til skat	3	17	-14	-82,4%
Anden gæld	667	755	-88	-11,7%
Forudbetalte indtægter og periodeafgrænsningsposter	2.265	3.202	-937	-29,3%
Provisioner	2.272	1.559	713	45,7%
Kortfristede gældsforpligtelser i alt	18.622	15.115	3.507	23,2%
Gældsforpligtelser i alt	46.943	28.640	18.303	63,9%
Passiver i alt	57.433	34.012	23.421	68,9%

Managerial balance pr. 31/10				
	2019/20 (i MSEK)	2018/19 (i MSEK)	Ændring (i MSEK)	Ændring (i %)
Aktiver				
Likvider	10.231	8.763	1.468	16,8%
Anlægaktiver	45.101	22.281	22.820	102,4%
WCR				
- Tilgodehavender	1.591	2.622	-1.031	-39,3%
- Varebeholdning	510	346	164	47,4%
- Gældsforpligtelser	-15.347	-17.357	2.010	-11,6%
Samlet investeret kapital	42.086	16.655	25.431	152,7%
Passiver				
Egenkapital	10.490	5.372	5.118	95,3%
Kortfristet gæld (finansiel gæld)	6.878	1.833	5.045	275,2%
Langfristet gæld (finansiel gæld)	24.718	9.450	15.268	161,6%
Samlet finansieret kapital	42.086	16.655	25.431	152,7%

7.2 Bilag 2 - Valutaomregning af pris på rutefly (Airbus A320neo)

Valutaomregner

 US dollar

 Danske Kroner

110600000USD

704.046.420,00DKK

 01-11-2020

Nulstil

↔

Valutakurser

Fra Nationalbanken (01-11-2020)

Populære

 US dollar	USD	636.5700
---	-----	----------

7.3 Bilag 3 - Beregning af nutidsværdi på rutefly (Airbus A320neo)

Aktiv og leasinggæld		
År	Leasingbetaling	Diskonterede pengestrømme
1	5.000.000	4.971.880
2	5.000.000	4.943.918
3	5.000.000	4.916.114
4	5.000.000	4.888.466
5	5.000.000	4.860.973
6	5.000.000	4.833.635
7	5.000.000	4.806.451
8	5.000.000	4.779.419
9	5.000.000	4.752.540
10	5.000.000	4.725.812
11	5.000.000	4.699.234
12	5.000.000	4.672.806
13	5.000.000	4.646.526
14	5.000.000	4.620.394
15	5.000.000	4.594.409
16	5.000.000	4.568.570
17	5.000.000	4.542.876
18	5.000.000	4.517.327
19	5.000.000	4.491.922
20	5.000.000	4.466.660
21	5.000.000	4.441.539
22	5.000.000	4.416.560
23	5.000.000	4.391.721
24	5.000.000	4.367.022
25	5.000.000	4.342.462
26	5.000.000	4.318.040
27	5.000.000	4.293.756
28	5.000.000	4.269.608
29	5.000.000	4.245.596
30	5.000.000	4.221.718
31	5.000.000	4.197.976
32	5.000.000	4.174.366
33	5.000.000	4.150.890
34	5.000.000	4.127.545
35	5.000.000	4.104.332
36	5.000.000	4.081.249
37	5.000.000	4.058.296
38	5.000.000	4.035.473
39	5.000.000	4.012.777
40	5.000.000	3.990.209

41	5.000.000	3.967.769
42	5.000.000	3.945.454
43	5.000.000	3.923.265
44	5.000.000	3.901.200
45	5.000.000	3.879.260
46	5.000.000	3.857.443
47	5.000.000	3.835.749
48	5.000.000	3.814.177
49	5.000.000	3.792.726
50	5.000.000	3.771.396
51	5.000.000	3.750.186
52	5.000.000	3.729.095
53	5.000.000	3.708.122
54	5.000.000	3.687.268
55	5.000.000	3.666.531
56	5.000.000	3.645.910
57	5.000.000	3.625.406
58	5.000.000	3.605.016
59	5.000.000	3.584.742
60	5.000.000	3.564.581
61	5.000.000	3.544.534
62	5.000.000	3.524.600
63	5.000.000	3.504.778
64	5.000.000	3.485.067
65	5.000.000	3.465.467
66	5.000.000	3.445.977
67	5.000.000	3.426.597
68	5.000.000	3.407.326
69	5.000.000	3.388.163
70	5.000.000	3.369.108
71	5.000.000	3.350.160
72	5.000.000	3.331.319
Samlet		295.039.460
Indregning af aktiv (1. år)		295.039.460
Indregning af leasinggæld (1. år)		295.039.460

7.4 Bilag 4 - Amortisationsplan leasingforpligtelse (Airbus A320neo)

Leasinggæld					
År	Leasinggæld primo	Afdrag	Renter	Betalinger	Leasinggæld ultimo
1	295.039.460	3.331.319	1.668.681	5.000.000	291.708.141
2	291.708.141	3.350.160	1.649.840	5.000.000	288.357.980
3	288.357.980	3.369.108	1.630.892	5.000.000	284.988.872
4	284.988.872	3.388.163	1.611.837	5.000.000	281.600.709
5	281.600.709	3.407.326	1.592.674	5.000.000	278.193.383
6	278.193.383	3.426.597	1.573.403	5.000.000	274.766.786
7	274.766.786	3.445.977	1.554.023	5.000.000	271.320.809
8	271.320.809	3.465.467	1.534.533	5.000.000	267.855.342
9	267.855.342	3.485.067	1.514.933	5.000.000	264.370.275
10	264.370.275	3.504.778	1.495.222	5.000.000	260.865.498
11	260.865.498	3.524.600	1.475.400	5.000.000	257.340.898
12	257.340.898	3.544.534	1.455.466	5.000.000	253.796.364
13	253.796.364	3.564.581	1.435.419	5.000.000	250.231.782
14	250.231.782	3.584.742	1.415.258	5.000.000	246.647.040
15	246.647.040	3.605.016	1.394.984	5.000.000	243.042.024
16	243.042.024	3.625.406	1.374.594	5.000.000	239.416.618
17	239.416.618	3.645.910	1.354.090	5.000.000	235.770.708
18	235.770.708	3.666.531	1.333.469	5.000.000	232.104.177
19	232.104.177	3.687.268	1.312.732	5.000.000	228.416.910
20	228.416.910	3.708.122	1.291.878	5.000.000	224.708.787
21	224.708.787	3.729.095	1.270.905	5.000.000	220.979.693
22	220.979.693	3.750.186	1.249.814	5.000.000	217.229.507
23	217.229.507	3.771.396	1.228.604	5.000.000	213.458.112
24	213.458.112	3.792.726	1.207.274	5.000.000	209.665.385
25	209.665.385	3.814.177	1.185.823	5.000.000	205.851.209
26	205.851.209	3.835.749	1.164.251	5.000.000	202.015.460
27	202.015.460	3.857.443	1.142.557	5.000.000	198.158.016
28	198.158.016	3.879.260	1.120.740	5.000.000	194.278.756
29	194.278.756	3.901.200	1.098.800	5.000.000	190.377.556
30	190.377.556	3.923.265	1.076.735	5.000.000	186.454.291
31	186.454.291	3.945.454	1.054.546	5.000.000	182.508.837
32	182.508.837	3.967.769	1.032.231	5.000.000	178.541.068
33	178.541.068	3.990.209	1.009.791	5.000.000	174.550.859
34	174.550.859	4.012.777	987.223	5.000.000	170.538.082
35	170.538.082	4.035.473	964.527	5.000.000	166.502.609
36	166.502.609	4.058.296	941.704	5.000.000	162.444.313
37	162.444.313	4.081.249	918.751	5.000.000	158.363.063
38	158.363.063	4.104.332	895.668	5.000.000	154.258.731
39	154.258.731	4.127.545	872.455	5.000.000	150.131.186
40	150.131.186	4.150.890	849.110	5.000.000	145.980.297

41	145.980.297	4.174.366	825.634	5.000.000	141.805.930
42	141.805.930	4.197.976	802.024	5.000.000	137.607.955
43	137.607.955	4.221.718	778.282	5.000.000	133.386.236
44	133.386.236	4.245.596	754.404	5.000.000	129.140.641
45	129.140.641	4.269.608	730.392	5.000.000	124.871.033
46	124.871.033	4.293.756	706.244	5.000.000	120.577.277
47	120.577.277	4.318.040	681.960	5.000.000	116.259.236
48	116.259.236	4.342.462	657.538	5.000.000	111.916.774
49	111.916.774	4.367.022	632.978	5.000.000	107.549.752
50	107.549.752	4.391.721	608.279	5.000.000	103.158.030
51	103.158.030	4.416.560	583.440	5.000.000	98.741.470
52	98.741.470	4.441.539	558.461	5.000.000	94.299.931
53	94.299.931	4.466.660	533.340	5.000.000	89.833.272
54	89.833.272	4.491.922	508.078	5.000.000	85.341.350
55	85.341.350	4.517.327	482.673	5.000.000	80.824.023
56	80.824.023	4.542.876	457.124	5.000.000	76.281.146
57	76.281.146	4.568.570	431.430	5.000.000	71.712.576
58	71.712.576	4.594.409	405.591	5.000.000	67.118.167
59	67.118.167	4.620.394	379.606	5.000.000	62.497.773
60	62.497.773	4.646.526	353.474	5.000.000	57.851.248
61	57.851.248	4.672.806	327.194	5.000.000	53.178.442
62	53.178.442	4.699.234	300.766	5.000.000	48.479.208
63	48.479.208	4.725.812	274.188	5.000.000	43.753.396
64	43.753.396	4.752.540	247.460	5.000.000	39.000.856
65	39.000.856	4.779.419	220.581	5.000.000	34.221.437
66	34.221.437	4.806.451	193.549	5.000.000	29.414.986
67	29.414.986	4.833.635	166.365	5.000.000	24.581.351
68	24.581.351	4.860.973	139.027	5.000.000	19.720.378
69	19.720.378	4.888.466	111.534	5.000.000	14.831.912
70	14.831.912	4.916.114	83.886	5.000.000	9.915.798
71	9.915.798	4.943.918	56.082	5.000.000	4.971.880
72	4.971.880	4.971.880	28.120	5.000.000	0

7.5 Bilag 5 - Afskrivningsperiode for leasingaktiv (Airbus A320neo)

Aktiv			
År	Leasingaktiv primo	Afskrivninger	Leasingaktiv ultimo
1	295.039.460	4.097.770	290.941.690
2	290.941.690	4.097.770	286.843.919
3	286.843.919	4.097.770	282.746.149
4	282.746.149	4.097.770	278.648.379
5	278.648.379	4.097.770	274.550.609
6	274.550.609	4.097.770	270.452.838
7	270.452.838	4.097.770	266.355.068
8	266.355.068	4.097.770	262.257.298
9	262.257.298	4.097.770	258.159.527
10	258.159.527	4.097.770	254.061.757
11	254.061.757	4.097.770	249.963.987
12	249.963.987	4.097.770	245.866.217
13	245.866.217	4.097.770	241.768.446
14	241.768.446	4.097.770	237.670.676
15	237.670.676	4.097.770	233.572.906
16	233.572.906	4.097.770	229.475.136
17	229.475.136	4.097.770	225.377.365
18	225.377.365	4.097.770	221.279.595
19	221.279.595	4.097.770	217.181.825
20	217.181.825	4.097.770	213.084.054
21	213.084.054	4.097.770	208.986.284
22	208.986.284	4.097.770	204.888.514
23	204.888.514	4.097.770	200.790.744
24	200.790.744	4.097.770	196.692.973
25	196.692.973	4.097.770	192.595.203
26	192.595.203	4.097.770	188.497.433
27	188.497.433	4.097.770	184.399.662
28	184.399.662	4.097.770	180.301.892
29	180.301.892	4.097.770	176.204.122
30	176.204.122	4.097.770	172.106.352
31	172.106.352	4.097.770	168.008.581
32	168.008.581	4.097.770	163.910.811
33	163.910.811	4.097.770	159.813.041
34	159.813.041	4.097.770	155.715.271
35	155.715.271	4.097.770	151.617.500
36	151.617.500	4.097.770	147.519.730
37	147.519.730	4.097.770	143.421.960
38	143.421.960	4.097.770	139.324.189
39	139.324.189	4.097.770	135.226.419
40	135.226.419	4.097.770	131.128.649

41	131.128.649	4.097.770	127.030.879
42	127.030.879	4.097.770	122.933.108
43	122.933.108	4.097.770	118.835.338
44	118.835.338	4.097.770	114.737.568
45	114.737.568	4.097.770	110.639.798
46	110.639.798	4.097.770	106.542.027
47	106.542.027	4.097.770	102.444.257
48	102.444.257	4.097.770	98.346.487
49	98.346.487	4.097.770	94.248.716
50	94.248.716	4.097.770	90.150.946
51	90.150.946	4.097.770	86.053.176
52	86.053.176	4.097.770	81.955.406
53	81.955.406	4.097.770	77.857.635
54	77.857.635	4.097.770	73.759.865
55	73.759.865	4.097.770	69.662.095
56	69.662.095	4.097.770	65.564.324
57	65.564.324	4.097.770	61.466.554
58	61.466.554	4.097.770	57.368.784
59	57.368.784	4.097.770	53.271.014
60	53.271.014	4.097.770	49.173.243
61	49.173.243	4.097.770	45.075.473
62	45.075.473	4.097.770	40.977.703
63	40.977.703	4.097.770	36.879.933
64	36.879.933	4.097.770	32.782.162
65	32.782.162	4.097.770	28.684.392
66	28.684.392	4.097.770	24.586.622
67	24.586.622	4.097.770	20.488.851
68	20.488.851	4.097.770	16.391.081
69	16.391.081	4.097.770	12.293.311
70	12.293.311	4.097.770	8.195.541
71	8.195.541	4.097.770	4.097.770
72	4.097.770	4.097.770	-