

Masteroppgave
ved Handelshøyskolen BI

- Inntektsføring av fraktavtaler
i shippingbransjen etter IFRS -



Eksamenskode og navn:

GRA 1920 Masteroppgave i regnskap og revisjon

Innleveringsdato:

01.09.2011

Stuedsted:

BI Oslo

Veileder:

Hans Robert Schwencke

Masteroppgaven er en del av masterstudiet i regnskap og revisjon ved Handelshøyskolen BI. Handelshøyskolen BI tar ikke ansvar for de metoder som er brukt, resultater som er funnet eller konklusjoner som er trukket.

Forord

Denne oppgaven markerer slutten på vårt masterstudium i regnskap og revisjon (MRR) ved Handelshøyskolen BI i Oslo.

Vi ble under masterstudiet introdusert for IFRS og det pågående forbedringsprosjektet for inntektsføring. Temaet for oppgaven ble valgt med bakgrunn i ønsket om å tilegne oss svært dagsaktuell kunnskap innenfor IFRS. Vi har i masteroppgaven ønsket å identifisere regnskapsreglenes virkninger ovenfor en bransje, og oppgaven er følgelig praktisk innrettet.

Arbeidet med denne oppgaven har vært krevende og veldig lærerikt. Vi har ervervet mye ny kunnskap innenfor IFRS og shippingbransjen som vi tror kommer til å bli verdifull videre i vår yrkesutøvelse.

Vi vil rette en stor takk til alle som har bidratt til at denne oppgaven har blitt til. Vi takker spesielt vår veileder Hans Robert Schwencke for nyttige diskusjoner og konstruktive tilbakemeldinger i prosessen. En stor takk rettes også til våre intervjuobjekter Torkild Haugnes (Ernst & Young) og Erlend Kvaal (Handelshøyskolen BI og Norsk Regnskapsstiftelse) for gode innspill og nyttige diskusjoner.

Oslo, 1. september 2011

Ellen Oustad

Øystein Mikal Ore

Sammendrag

ISAB og FASB etablerte i 2002 et samarbeidsprosjekt hvor formålet var å utvikle en felles standard for regnskapsføring av inntekter. Samarbeidsprosjektet har resultert i et høringsutkast til ny standard for inntektsføring. Høringsutkastet ble publisert juni 2010. Standardsetterne mottok i den påfølgende høringsrunden mange innvendinger mot den presenterte modellen for inntektsføring. I stor grad ble kritikken rettet mot kontrollbegrepet og de tilhørende bestemmelser som regulerer tidspunkt for inntektsføring. Inntektsmodellen har i tiden etter høringsrunden blitt ytterligere utviklet, noe som har resultert i flere endringer. De etterfølgende endringer har av standardsetter blitt presentert som tentative beslutninger til bruk i den endelige standarden for inntektsføring. Denne oppgaven tar utgangspunkt i høringsutkastet og de senere tentative beslutninger. Vi har i oppgaven rettet hovedfokuset mot det kontrollbaserte kriteriet for fastsettelse av tidspunkt for inntektsføring, og de konsekvenser et slikt kontrollbegrep vil medføre ved regnskapsføring av fraktavtaler i shippingbransjen.

Vi har i oppgaven analysert hvilke regnskapsmessige effekter implementering av høringsutkastet og senere tentative beslutninger vil ha ved inntektsføring av fraktavtaler i shippingbransjen. Videre har vi analysert hvordan identifiserte endringer i regnskapsføringen påvirker oppfyllelsen av kvalitetskravene i det konseptuelle rammeverk.

Problemstillingen er løst ved kvalitativ metode og juridisk drøftelse av rettskilder. Vi har i vårt arbeid undersøkt hvordan kritikken mot høringsutkastet er adressert i respondentenes høringssvar, samt gjennomført intervju med ledende fagpersoner innenfor IFRS. Intervjuene ble benyttet til å diskutere resultater fra den juridiske drøftelsen og for innhenting av intervjuobjektets synspunkter på den foreslåtte inntektsmodellen og dens følger for oppfyllelse av kvalitetskravene.

Etter gjeldende bestemmelser i IAS 18 inntektsføres fraktavtaler i shippingbransjen løpende i samsvar med ferdigstillelsen av tjenesteleveransen. Shippingforetakene praktiserer normalt en tidsperiode for inntektsføring som betegnes som "*discharge-to-discharge*". Dette kjennetegnes ved at perioden for regnskapsføring av inntekter er mellom tidspunkt for lossing ved forrige

fraktavtale til lossing av den inneværende fraktavtale. Slik den foreslåtte modellen for inntektsføring fremkommer i høringsutkastet, vil den etter vår mening ikke tillate aktivitetsbasert inntektsføring av fraktavtaler. Vi er av den oppfatning at kontrollbegrepet er svakt utformet i relasjon til tjenesteleveranser. Standardsetterne har i de senere tentative beslutninger videreutviklet kontrollbegrepet slik at det i langt større grad er tilpasset tjenesteleveranser. Hvis de tentative beslutninger for kontrollbegrepet i relasjon til tjenester tas til følge i den endelige standarden, mener vi at fraktavtaler skal inntektsføres i takt med den aktivitet som utføres. Den foreslåtte modellen for inntektsføring har imidlertid større fokus på kontrakten mellom avtalepartene sammenlignet med gjeldende IAS 18. Vi mener at et slikt kontraktsfokus medfører at fraktavtaler i større grad skal inntektsføres over tidsperioden "*load-to-discharge*". Denne inntektsperioden er tidsrommet mellom lasting og lossing av inneværende fraktavtale, og ekskluderer følgelig inntektsføring ved tidsrommet for en eventuell mobilisering av skipet i forkant av lasting.

Vi har i oppgaven hovedsaklig fokusert på de grunnleggende kvalitetskravene *relevans* og *validitet* i det konseptuelle rammeverk. De forsterkende kvalitative egenskaper er omtalt i den grad foreslått modell endrer oppnåelsen av disse ved regnskapsføring av fraktavtaler. Vi argumenterer i oppgaven for at kvalitetskravet *relevans* kun er oppfylt på en god måte der hvor fraktavtaler inntektsføres slik at regnskapsrapporteringen viser den underliggende aktivitet utført av foretaket. En slik argumentasjon leder til at inntektsføring av fraktavtaler etter høringsutkastet fører til en dårlig oppfyllelse av kvalitetskravet *relevans*. Ved oppdateringen av kapittel 3 i det konseptuelle rammeverk har det tidligere kvalitetskravet *pålitelighet* blitt erstattet med *validitet*. Vi mener at oppfyllelsen av kvalitetskravet *validitet* er god hvis regnskapsrapporteringen reflekterer de *økonomiske realiteter* ved en fraktavtale. Vi har i oppgaven definert enkelte kriterier for vurderingen av de *økonomiske realiteter* i relasjon til inntektsføring av fraktavtaler. Ved inntektsføring etter gjeldende bestemmelser i IAS 18 er det etter vår mening ikke en fullgod oppfyllelse av *validitet*. Vi konkluderer imidlertid med at regnskapsføring etter tentative beslutninger vil medføre en forbedret oppfyllelse av dette kvalitetskravet ettersom regnskapsrapporteringen i større grad vil reflektere formalitetene ved fraktavtalen.

Forkortelser

Vi har i oppgaven benyttet oss av følgende forkortelser:

App	Appendix
BC	Begrunnelsesvedlegg – (“Basic for Conclusions”)
CF	Det konseptuelle rammeverk – (“Conceptual Framework”)
CL	Comment Letter
DP	Discussion Paper
EFRAG	European Financial Reporting Advisory Group
FASB	Financial Accounting Standards Boards
HU	Høringsutkast; Inntektsføring – (“Exposure Draft”)
HU(L)	Høringsutkast; Leieavtaler – (“Exposure Draft”)
IAS	International Accounting Standard
IASB	International Accounting Standards Board
IFRS	International Financial Reporting Standards
NRS	Norsk Regnskapsstiftelse
US GAAP	United States Generally Accepted Accounting Principles

Innholdsfortegnelse

FORORD	I
SAMMENDRAG.....	II
FORKORTELSER.....	IV
INNHOLDSFORTEGNELSE	V
1 INNLEDNING.....	1
1.1 KORT OM INNTEKTER I REGNSKAPET	1
1.2 INNTEKTSFØRING – UTVIKLING INNEN IFRS.....	1
2 PROBLEMSTILLING.....	3
2.1 INTRODUKSJON TIL PROBLEMSTILLING.....	3
2.1.1 Ny modell for regnskapsføring av inntekter.....	3
2.1.2 Implementering av foreslått modell for inntektsføring i shippingbransjen	3
2.2 PROBLEMSTILLING	4
2.2.1 Aktualisering av problemstillingen	4
2.2.2 Avgrensning av problemstillingen.....	4
3 METODE	6
3.1 KORT OM VITENSKAPELIG METODE	6
3.2 VALG AV FORSKNINGSDESIGN.....	6
3.3 KVALITATIV OG JURIDISK METODE.....	6
3.4 EMPIRI.....	8
3.4.1 Primærdata	8
3.4.2 Sekundærdata.....	9
3.5 STYRKER OG SVAKHETER	10
4 INNTEKTSFØRING ETTER IFRS.....	12
4.1 REGNSKAPSSPRÅKET IFRS.....	12
4.2 REGNSKAPSFØRING AV INNTEKTER ETTER IAS 11 OG IAS 18	13
4.2.1 Definisjon av inntekt	13
4.2.2 IAS 18 Driftsinntekter	13
4.2.3 IAS 11 Anleggskontrakter	15
4.2.4 Transaksjoner i grensesnittet mellom IAS 11 og IAS 18.....	16
4.3 PRESENTASJON AV HØRINGSUTKASTET TIL DEN FORESLÅTTE MODELLEN FOR INNTEKTSFØRING	17
4.3.1 Innledning	17
4.3.2 Grunnleggende prinsipper	17
4.3.3 Virkeområde.....	18

4.3.4	<i>Hovedelementer i ny modell for regnskapsføring av inntekter</i>	19
5	KVALITETSKRAVENE SOM UNDERBYGGER IFRS	25
5.1	INNLEDNING	25
5.2	BESKRIVELSE AV DET KONSEPTUELLE RAMMEVERK	25
5.3	FORMÅLET MED FINANSIELL RAPPORTERING.....	26
5.4	KVALITETSKRAVENE.....	26
5.4.1	<i>Kvalitetskravet relevans</i>	27
5.4.2	<i>Kvalitetskravet validitet</i>	28
5.4.3	<i>Forsterkende kvalitative egenskaper</i>	28
6	KONSEPTUELLE ENDRINGER I HØRINGSUTKASTET	31
6.1	INNLEDNING	31
6.2	KONSEKVENSER AV HØRINGSUTKASTETS FOKUS PÅ KONTROLL.....	32
6.2.1	<i>Eksisterende inkonsistens elimineres</i>	32
6.2.2	<i>Kontrollbegrepets generelle tilpassning</i>	32
6.3	KONTROLLBEGREPETS TILPASNING TIL TJENESTER	33
6.3.1	<i>Kontrollbegrepets kundefokus</i>	33
6.3.2	<i>For svak veiledning vedrørende tolking av kontrollbegrepets innhold</i>	34
6.3.3	<i>Kontrollbegrepets manglende tilpassning til enkelte typer tjenester</i>	34
6.4	KONTROLLINDIKATORENES TILPASNING TIL TJENESTER.....	36
6.4.1	<i>Manglende veiledning ved kontrollindikatorene</i>	36
6.4.2	<i>Kontrollindikatorene er ikke tilpasset tjenester</i>	37
6.5	OVERORDNEDE BETRAKTNINGER VED OPPFYLLELSE AV KVALITETSKRAVENE	37
6.5.1	<i>Regnskapsmessige konsekvenser hvis løpende inntektsføring ikke er mulig</i>	37
6.5.2	<i>Konsekvenser for oppfyllelse av kvalitetskravet relevans</i>	38
6.5.3	<i>Konsekvenser for oppfyllelse av kvalitetskravet validitet</i>	39
6.5.4	<i>Konsekvenser for oppfyllelse av sammenlignbarhet</i>	41
6.5.5	<i>Vurdering av informasjon som fremkommer i noter</i>	41
6.6	OPPSUMMERENDE BETRAKTNINGER.....	42
7	FRAKTAVTALER I SHIPPINGBRANSJEN	44
7.1	INNLEDNING	44
7.2	FRAKTAVTALER SOM BENYTTES I SHIPPINGBRANSJEN.....	44
7.2.1	<i>Certepartier</i>	45
7.2.2	<i>Konnossementer</i>	46
7.2.3	<i>Andre kontraktsformer</i>	47
7.2.4	<i>Bruk av standardiserte fraktavtaler</i>	48
7.3	REGNSKAPSMESSIG KLASSIFISERING AV FRAKTAVTALER I SHIPPINGBRANSJEN.....	49
7.3.1	<i>Avgrensning mot virkeområdet for leieavtaler</i>	49
7.3.2	<i>Overordnet vurdering av virkeområdet for leieavtaler</i>	49
7.3.3	<i>Forslag til ny standard for leieavtaler – endret virkeområde for leieavtaler?</i>	52
7.3.4	<i>Oppsummerende betraktninger for klassifisering av fraktavtaler</i>	54

7.4	PRINSIPELLE BETRAKTNINGER VED FRAKTAVTALER	KLASSIFISERT SOM	
	TJENESTELEVERANSER.....		54
8	REGNSKAPSFØRING AV FRAKTAVTALER ETTER IAS 18.....		57
8.1	INNLEDNING.....		57
8.2	FASTSETTELSE AV TIDSPUNKT FOR INNTEKTSFØRING.....		57
8.3	REGNSKAPSFØRING AV FRAKTAVTALER ETTER LØPENE AVREGNINGS METODE.....		58
8.3.1	<i>Introduksjon til alternative prinsipper</i>		58
8.3.2	<i>Valg av prinsipper for inntektsføring - regnskapsmessig forankring</i>		60
8.3.3	<i>Oppsummerende betraktninger ved valg av prinsipper for løpende inntektsføring ...</i>		63
8.4	BETRAKTNINGER VED DE KVALITATIVE KVALITETSKRAV		63
8.4.1	<i>Grunnleggende betraktninger ved kvalitetskravene i relasjon til fraktavtaler.....</i>		64
8.4.2	<i>Vurdering av kvalitative kvalitetskrav i relasjon til IAS 18.....</i>		66
9	REGNSKAPSFØRING AV FRAKTAVTALER		
	ETTER DEN FORESLÅTTE MODELLEN FOR INNTEKTSFØRING		69
9.1	INNLEDNING.....		69
9.2	REGNSKAPSFØRING AV FRAKTAVTALER ETTER BESTEMMELSENE I HØRINGSUTKASTET		69
9.2.1	<i>Identifikasjon av kontrakter</i>		69
9.2.2	<i>Identifikasjon av leveranseforpliktelser</i>		70
9.2.3	<i>Fastsettelse av transaksjonspris og allokering av transaksjonspris.....</i>		73
9.2.4	<i>Fastsettelse av tidspunkt for regnskapsføring av inntekt.....</i>		74
9.3	REGNSKAPSFØRING AV KONTRAKTSKOSTNADER VED FRAKTAVTALER		80
9.4	REGNSKAPSFØRING AV FRAKTAVTALER ETTER HØRINGSUTKASTET – OPPSUMMERING OG		
	VURDERING AV KVALITETSKRAVENE		82
9.4.1	<i>Oppsummering av våre drøftelser.....</i>		82
9.4.2	<i>Vurdering av de kvalitative kvalitetskrav i relasjon til høringsutkastet.....</i>		82
9.5	STANDARDSETTER VIDEREUTVIKLER KONTROLLBEGREPET I TENTATIVE BESLUTNINGER .		83
9.5.1	<i>Klarere retningslinjer for løpende inntektsføring</i>		84
9.5.2	<i>Medfører tentative beslutninger at fraktavtaler kan inntektsføres løpende?.....</i>		85
9.5.3	<i>Oppsummerende betraktninger for endring av kontrollbegrepet.....</i>		93
9.6	TENTATIVE BESLUTNINGER – KONSEKVENSER FOR INNTEKTSFØRING AV FRAKTAVTALER		93
9.6.1	<i>Valg av inntektsprinsipp ved løpende inntektsføring.....</i>		93
9.6.2	<i>Identifisering av utført leveranseforpliktelse ved løpende inntektsføring</i>		94
9.6.3	<i>Endret inntektsføringsprinsipp for reiseCERTPARTI.....</i>		95
9.6.4	<i>Behandling av kontraktskostnader ved løpende inntektsføring.....</i>		96
9.6.5	<i>Vurdering av kvalitetskravene i relasjon til tentative beslutninger.....</i>		96
10	KONKLUSJON.....		99
10.1	KORTFATTET OPPSUMMERING AV PROBLEMSTILLING OG UTFØRT ARBEID.....		99
10.2	BESVARELSE AV PROBLEMSTILLINGEN		99
10.2.1	<i>Endringer ved regnskapsføring av fraktavtaler.....</i>		99
10.2.2	<i>Endret oppfyllelse av kvalitetskravene</i>		101

10.3	STANDARDSETTERS VIDERE ARBEID MOT EN ENDELIG STANDARD.....	102
10.4	FORSLAG TIL VIDERE ARBEID.....	102
11	REFERANSELISTE	104
	VEDLEGG	108
	VEDLEGG 1 – TABELLARISK OVERSIKT OVER UTVALGTE RESPONDENTERS SVAR	108
	VEDLEGG 2 – UNDERSØKELSE AV PRINSIPPNOTER FOR SHIPPINGFORETAK NOTERT PÅ OSLO BØRS	109

1 Innledning

1.1 Kort om inntekter i regnskapet

Omfanget av investeringer og kapitalflyt over landegrenser er økende, mens det samtidig blir en stadig økt kompleksitet i de transaksjoner som praktiseres mellom virksomheter. Enhver virksomhet har normalt flere interessenter. Hver enkelt av disse interessentene har normalt et individuelt informasjonsbehov, der informasjonsbehovet forsøkes i stor grad å bli tilfredstilt ved bruk av virksomhetens finansielle rapportering. IFRS tilhører en gruppe av regnskapsspråk som kalles brukerorientert, og hvor hovedformålet er å ivareta regnskapsbrukernes informasjonsbehov (Kvaal 2008, 3).

Den finansielle rapporteringen inneholder informasjon om en mengde økonomiske størrelser. Inntekter er normalt det største enkeltelement i virksomhetens regnskap, og brukerne av den finansielle informasjonen vil ofte benytte inntekter som et referansepunkt ved en vurdering av virksomhetens historiske og fremtidige resultater (Alfredson et al. 2007, 135). Videre er inntekter en vesentlig variabel i mange nøkkeltallsberegninger, og dermed anses variabelen som et av de viktigste elementene ved vurdering av virksomhetens prestasjoner (Pounder 2009, 16).

1.2 Inntektsføring – utvikling innen IFRS

Den amerikanske standardsetteren Financial Accounting Standards Board (FASB), som står for utarbeidelsen av regnskapsspråket US GAAP, sluttet i 2002 en formell intensjonsavtale med International Accounting Standards Board (IASB). Intensjonsavtalen forpliktet standardsetterne til å tilstrebe en harmonisering mellom deres respektive regnskapsspråk (Kvifte 2010, 29). Allerede samme år innledet standardsetterne et prosjekt hvor målet var å utarbeide en felles regnskapsstandard for inntektsføring.

Bakgrunnen for inntektsføringsprosjektet var fra FASB sitt utgangspunkt hovedsakelig ønsket om en forenkling av det detaljregulerte regelverket i US GAAP. IFRS har på sin side et langt mindre omfangsrikt regelverk. Imidlertid har

IFRS blitt kritisert for at det gjeldende regelverket ikke er sammenfallende med det konseptuelle rammeverk. Det har videre blitt reist kritikk mot at regelverket er innbyrdes inkonsistent ved innregningskriteriet, samt at det i stor grad mangler veiledning ved kompliserte transaksjoner. Målsetningen med prosjektet var å løse disse utfordringene, samt at endelig standard inneholdt en prinsippbasert modell for inntektsføring som kan benyttes på et vidstrakt spekter av transaksjoner og bransjer.

Fellesprosjektet til standardsetterne resulterte i at IASB i desember 2008 publiserte diskusjonsnotatet "*Preliminary Views on Revenue Recognition in Contracts with Customers*" (IASB 2008). Diskusjonsnotatet ble gjenstand for en høringsrunde, hvor responsen var stor. Majoriteten av respondentene mente at den foreslåtte modellen var svært kontroversiell (Kvifte 2010, 29). Standardsetterne videreutviklet inntektsmodellen som ble presentert i diskusjonsnotatet, og i juni 2010 publiserte IASB høringsutkastet "*Revenue from Contracts with Customers*" (IASB 2010d). Høringsutkastet har også blitt gjenstand for en høringsrunde, hvor det ble registret nærmere tusen hørings svar. Høringsrunden viste at respondentene i langt større grad støttet modellen slik den ble presentert i høringsutkastet, selv om de fleste respondentene mente modellen måtte gjennomgå ytterligere forbedringer før implementering av den endelige standarden (IASB 2010e, 5). Standardsetterne har i tiden etter høringsrunden videreutviklet modellen ytterligere. Resultatet av disse forbedringene blir av standardsetterne omtalt som tentative beslutninger for mulig bruk i endelig standard. IASB har publisert tentative beslutninger løpende siden januar 2011. Den endelige dato for ferdigstilling av ny inntektsstandard er ikke fastsatt, men det formodes fra IASB at den skal foreligge i løpet av 2012 (IASB 2011f).

2 Problemstilling

2.1 Introduksjon til problemstilling

2.1.1 Ny modell for regnskapsføring av inntekter

Den foreslåtte modellen for regnskapsføring av inntekter har en tilnærming til inntektsføringen som er konseptuelt forskjellig fra de gjeldende inntektsstandardene i IFRS. Enkelte personer i fagmiljøet har hevdet tilnærmingen er så vesentlig endret at man kan sammenligne den nye modellen med det å lære et helt nytt språk (KPMG 2010). Konseptuelt legger den foreslåtte modellen til grunn at regnskapsprodusenten skal innta en metodisk tilnærming til transaksjonen som skal inntektsføres (Ernst & Young 2010, 4). Det mest sentrale momentet i modellen er tidspunktet for regnskapsføring av inntekter (Kvifte 2010, 42).

Selv om IAS 18 har blitt kritisert for å inneha en rekke svakheter, blir standarden likevel ansett i de fleste tilfeller å gi regnskapsbrukerne beslutningsnyttig informasjon (Fardal 2009, 29). Det er en vanlig oppfatning å anse dette som den største fordelen ved den gjeldende inntektsmodellen (Kvaal, 2011). Den foreslåtte modellen, slik den foreligger i høringsutkastet, har derimot blitt sterkt kritisert for at innregningskriteriene ikke vil gi regnskapsbrukerne beslutningsnyttig informasjon ved enkelte transaksjoner (IASB 2010e, 6). IASB har i sitt konseptuelle rammeverk lagt til grunn at hovedformålet med regnskapsrapportering nettopp er å gi brukerne beslutningsnyttig informasjon (IASB 2010b, OB2). For at informasjonen skal være beslutningsnyttig må den oppfylle kvalitetskravene som er fastsatt i det konseptuelle rammeverk.

2.1.2 Implementering av foreslått modell for inntektsføring i shippingbransjen

Transaksjonene i shippingbransjen kjennetegnes ved at det inngås en fraktavtale hvor kunden betaler et vederlag for å få adgang til å benytte seg av et shippingforetak sine eiendeler eller tjenester. Det praktiseres flere forskjellige typer kontrakter innenfor bransjen. Det ene ytterpunktet er hvor kontrakten gir kunden full disposisjonsrett over et skip for en lengre periode. Det andre ytterpunktet er de tilfellene hvor kontrakten kun innebærer kjøp av en mindre

andel av et skips lastekapasitet for en spesifikk transport. Fraktavtalene i shippingbransjen kjennetegnes imidlertid ved at det innenfor de enkelte kontraktsegmenter er en stor grad av likhetstrekk i kontraktsutformingen.

Inntektsføring av transporttjenester er en type transaksjon som av mange har blitt fremhevet som vanskelig å vurdere i forhold til innregningskriteriene til den foreslåtte modellen for inntektsføring. En slik påstand har blant annet blitt fremsatt av Norsk Regnskapsstiftelse (NRS) i deres hørings svar til høringsutkastet (CL 583, 4).

2.2 Problemstilling

Med bakgrunn i det overstående ønsker vi i denne masteroppgaven å besvare følgende problemstilling:

Vil IASB sin foreslåtte modell for inntektsføring medføre endringer i regnskapsføring av fraktavtaler i shippingbransjen, og vil eventuelle endringer medføre en endret oppfyllelse av kvalitetskravene i det konseptuelle rammeverk?

2.2.1 Aktualisering av problemstillingen

Vår erfaring er at enkelte selskaper ofte er sent ute med å gjøre vurderinger knyttet til foreslåtte endringer i regnskapsstandarder. Det er i stor grad først etter endringer har blitt endelig vedtatt at selskapene tar inn over seg hvilke konsekvenser regelendringene medfører. Vår observasjon er at det foreligger lite helhetlig arbeid om hvordan den foreslåtte modellen for inntektsføring vil påvirke regnskapsføringen av fraktavtaler i shippingbransjen. Likeledes hvordan eventuelle endringer vil påvirke oppfyllelse av kvalitetskravene. Vi mener derfor at denne masteroppgaven vil omhandle et tema som kan være av interesse for både shippingforetak og øvrige instanser som har tilknytning til shippingbransjen.

2.2.2 Avgrensning av problemstillingen

Drøftelsen i oppgaven har sitt hovedfokus på normale transaksjoner knyttet til fraktavtaler. Vi avgrenser derfor oppgaven mot eventuelle øvrige momenter som

kan ha sitt opphav i den foreslåtte modellen for inntektsføring, hvor et slikt eksempel er vurderinger av tapskontrakter.

Oppgaven avgrenses videre mot vurderinger av inntektstransaksjoner som ligger utenfor IFRS. Vi vil således ikke drøfte hvorvidt det blir endringer i regnskapsføringen av fraktkontrakter for foretak som benytter US GAAP.

3 Metode

3.1 Kort om vitenskapelig metode

Metode betyr en planmessig fremgangsmåte. Valg av metode legger premisser for hvordan vi innhenter informasjon til undersøkelsen. Den påvirker hvordan vi skal analysere informasjon, og vil dermed legge premisser for hvordan oppgaven formes. Det skilles mellom deduktiv metode (fra teori til empiri) og induktiv metode (fra empiri til teori) (Johannessen, Tufte og Kristoffersen 2004, 48). Vi har i oppgaven først opparbeidet oss kunnskap om gjeldende og foreslåtte regnskapsregler, og med dette som referanseramme har vi analysert virkningene av de foreslåtte endringer i regelverket mot utvalgte fraktavtaler. Med dette ønsker vi å knytte teori opp mot bestemte typer kontrakter og anvender følgelig en deduktiv metode.

3.2 Valg av forskningsdesign

Valg av forskningsdesign gir et rammeverk for innhenting og analyse av data. Forskningsdesignene kan deles inn i ekstensive og intensive studier. Ved ekstensive studier undersøkes *mange* enheter i *bredden* for å få en presis beskrivelse av ett fenomen på tvers av ulike kontekster. Intensive studier innebærer å gå i *dybden* av *ett* fenomen for å få fram flest mulig nyanser og detaljer. Formålet ved intensive studier er å få en helhetlig forståelse av forholdet mellom undersøkelsesenheten og den konteksten undersøkelsesenheten inngår i. Vår oppgave har som formål å studere aspekter ved den foreslåtte modellen som påvirker inntektsføringen i shippingbransjen. Ved å fokusere kun på kontrakter innenfor en bransje er bredden på undersøkelsen begrenset. Vi har undersøkt de regnskapsmessige konsekvensene av kontraktene inngående, og undersøkelsen går følgelig i dybden på undersøkelsesobjektene. Vår oppgave innehar derfor karakteristika til intensive studier.

3.3 Kvalitativ og juridisk metode

Vi ønsker å besvare vår problemstilling ved hjelp av både juridisk og kvalitativ metode. Besvarelsen er utført med utgangspunkt i de bestemmelser som foreligger

i gjeldende regelverk, samt høringsutkastet og tentative beslutninger til den foreslåtte modellen for inntektsføring.

Kvalitativ metode kjennetegnes ved at fortolket data sier noe om problemstillingen i form av ord. Metoden tar sikte på en helhetlig forståelse og analytisk beskrivelse av spesielle forhold, og går normalt mer i dybden enn i bredden. Kvalitativ metode er interaktiv, og det er følgelig mulig å endre problemstilling og metode for datainnsamling etter hvert som ny informasjon kommer til (Ghauri og Grønhaug 2010, 199). Dette er noe vi har praktisert løpende i vårt arbeid.

Vi har i drøftelsen lagt til grunn en teoretisk tilnærming til fraktkontraktene i shippingbransjen. Denne tilnærmingen operasjonaliseres ved at vi bygger drøftelsen på de grunnleggende karakteristikaene for fraktavtalene. Der vi mener det teoretiske perspektivet må suppleres med elementer av bransjepraksis blir dette eksplisitt tatt inn som forutsetninger i drøftelsen.

Den delen av oppgaven som innebærer tolkning av gjeldende og foreslått modell for inntektsføring har blitt utført etter juridisk metode. Vi har i hovedsak drøftet ordlyden i høringsutkastet og de senere tentative beslutninger ved vurdering av hvorvidt den foreslåtte modellen vil endre inntektsføring av fraktavtaler og oppfyllelse av kvalitetskravene. Der lovteksten gir uklare retningslinjer er komplementære kilder benyttet.

Ettersom juridisk metode benyttes i deler av vår oppgave er rettskildelæren sentral (GRA 6276 2010). Rettskildelæren innebærer hvordan rettsregler identifiseres gjennom tolkning av relevante rettskildefaktorer. Benyttede rettskilder i vår oppgave har forankring i IFRS. Den norske rettskildelæren vil derfor ikke være relevant, og er av denne grunn ikke beskrevet i oppgaven. Vi har benyttet standarder, høringsutkast, appendiks og begrunnelsesvedlegg ("Basis for Conclusions") som rettskilder for å besvare vår problemstilling. Appendiksene har i høringsutkastet status som en integrert del av den foreslåtte standarden (IASB 2010d, 39). Begrunnelsesvedlegg har derimot ikke status som en integrert del av standarden, og er følgelig kun å anse som en kilde (IASB 2010a, 6). Det vil imidlertid falle inn under det kildehierarkiet karakteriserer som "annen

regnskapslitteratur” (nivå 3c), og kan derfor vektlegges ved tolkning av høringsutkastet (Kvifte og Johnsen 2008, 50).

3.4 Empiri

Det skilles mellom to typer data, primær- og sekundærdata. Primærdata er data som vi selv samler inn til undersøkelsen (Ghauri og Grønhaug 2010, 99). Sekundærdata er data som allerede er samlet inn og eventuelt analysert av andre. Idealet er å benytte både primær- og sekundærdata, da disse kan underbygge hverandre og dermed styrke resultatene fra undersøkelsen.

3.4.1 Primærdata

Intervjuer utgjør oppgavens primærdata. For best mulig å få frem intervjuobjektens synspunkter på inntektsmodellen, samt for å være åpne for nye innfallsvinkler og tanker om temaet, har intervjuene blitt utformet som semi-strukturerte. Rekkefølgen og vektlegging av temaene vil ved en slik intervjuform kunne endres underveis i intervjuet på grunnlag av responsen fra intervjuobjektet. Vi har gjennomført intervjuene med utgangspunkt i en intervjuguide. Intervjuguiden gir en oversikt over temaer og generelle spørsmål som omhandles i intervjuet.

Inntektsprosjektet er fremdeles i en utviklingsfase, og den endelige standard har ikke forventet dato for ikrafttredelse før 2013. Vi antar derfor at omfanget av personer med god detaljkjennskap til høringsutkastet og etterfølgende utvikling av den foreslåtte modellen for inntektsføring er noe begrenset. Det forventes imidlertid at fagavdelingene i de største revisjonsselskapene og fagorganene hos standardsettere har opparbeidet inngående kunnskap om den foreslåtte modellen. Vi har derfor valgt å intervjuer Torkild Haugnes ved Ernst & Young og Erlend Kvaal ved Norsk Regnskapsstiftelse. Haugnes er leder av Fagavdeling regnskap i Ernst & Young i Norge, og har lang erfaring med IFRS. Kvaal er leder av Fagorgan IFRS ved Norsk Regnskapsstiftelse, og har skrevet stiftelsens høringssvar til høringsutkastet. Intervjuene ble benyttet til å diskutere resultater fra den juridiske drøftelsen og for innhenting av intervjuobjektets synspunkter på den foreslåtte inntektsmodellen og dens følger for oppfyllelse av kvalitetskravene.

3.4.2 Sekundærdata

Sekundærdata benyttes for å besvare problemstillingen, og er i tillegg nyttig for å opparbeide seg en bedre forståelse av problemstillingen. Ved bruk av sekundærdata er det viktig at vi har et bevisst forhold til hvilke data som benyttes, hvor dataene kommer fra og hvem som har samlet dem inn (Ghauri og Grønhaug 2010, 96). Vi har anvendt sekundærdata i form av faglitteratur, herunder bøker og artikler, samt utvalgte hørings svar til høringsutkastet og årsrapporter fra shippingforetak.

Analyse av utvalgte hørings svar gir oss kunnskap om hva sentrale aktører som standardsettere, revisjonsselskaper og regnskapsprodusenter mener om den foreslåtte modellen for inntektsføring. Det ble i høringsutkastet presentert 18 spørsmål som standardsetter ønsket at respondentene skulle besvare i sine hørings svar. En analyse av alle momentene som disse spørsmålene omhandler medfører at oppgaven blir uforholdsmessig omfangsrik. Vi har derfor valgt å fokusere på de spørsmålene vi finner mest relevante for vår problemstilling.

Totalt foreligger det 973 hørings svar fra ulike selskaper og faginstitusjoner. Vi har valgt å analysere hørings svar fra ni respondenter, og har i det følgende benevnt disse respondentene som *referansegruppen*. Valg av respondenter ble foretatt med utgangspunkt i referansegruppens bakgrunn og yrkesgruppe. Utvalgsmetoden åpner således ikke for generalisering av de synspunkter som referansegruppen representerer.

Referansegruppen består av følgende respondenter:

Revisjonsselskaper:

PricewaterhouseCoopers LLP, Ernst & Young Global Limited, KPMG, Deloitte Touche Tohmatsu Limited, og BDO IFR Advisory Limited.

Regnskapsregulerende organisasjoner/fagorganisasjoner:

Norsk Regnskapsstiftelse (NRS), og European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG)

Regnskapsprodusenter:

The Japanese Shipowners` Association, og A.P. Møller-Mærsk A/S

Norge er verdens femte største maritime nasjon, et faktum som også gjenspeiler seg på Oslo Børs. Målt i antall noterte selskaper er Oslo Børs den nest største shippingbørs i Europa og den tredje største i verden (Oslo Børs 2011). Vi har derfor benyttet revisjonsselskaper med virksomhet Norge i vår referansegruppe. Utvalget består av de fem største revisjonsselskapene i Norge ettersom vi antar at disse selskapene representerer det mest kompetente fagmiljøet innenfor IFRS. Valg av høringssvar fra revisjonsbransjen og standardsettere begrunnes med at disse respondentene vurderer høringsutkastet nøytralt, og ikke nødvendigvis argumenterer for løsninger som vil begunstige deres virksomhet. Ved valg av høringssvar fra regnskapsprodusenter har vi vektlagt respondenter innen shippingbransjen. Regnskapsprodusenter har i større grad fokusert på spesifikke problemstillinger innenfor deres bransje. Vi mener at analyse av høringssvar fra revisjonsselskaper og standardsettere gir generell kunnskap som kan overføres til andre bransjer, mens høringssvar fra shippingbransjen i større grad identifiserer bransjespesifikke problemstillinger. Vår problemstilling omhandler endringer i IFRS, og vi har derfor utelatt høringssvar som fokuserer på endringer i US GAAP.

Vi har i vårt arbeid for å opparbeide tilstrekkelig bransjekunnskap undersøkt årsrapporter for 2010 til 10 shippingforetak som er notert på Oslo Børs (Vedlegg 2). Formålet med undersøkelsen var å innhente informasjon fra prinsippnotene om benyttet inntektsføringsprinsipp ved regnskapsføring av fraktavtaler. Valg av undersøkelsesobjekt ble foretatt tilfeldig ut fra de shippingforetak som er listet på Oslo Shipping Index.

3.5 Styrker og svakheter

Ved evaluering av hvor formålstjenlig vår undersøkelse er må vi vurdere undersøkelsens reliabilitet (pålitelighet) og validitet (gyldighet). Validitet deles inn i ekstern og intern validitet, og er et uttrykk for hvor godt undersøkelsen måler det den har til hensikt å måle. Reliabilitet omhandler i hvilken grad man kan stole på at de resultater som presenteres er pålitelige (Gripsrud, Olsson og Silkoset 2004, 72).

Intern validitet innebærer i hvilken grad den sammenheng som påvises er gyldig internt i vårt utvalg. Vår bruk av et intensivt forskningsdesign sørger for intern

validitet ved å få frem relevant data, gå i dybden, samt omfatte mange detaljer. Videre har vi sikret intern validitet ved både å inkludere flere respondenters synspunkter og ved å intervju fagpersoner. Våre synspunkter i oppgaven er underbygget av relevant litteratur, innspill fra intervjuobjektene, årsrapporter til shippingforetak, samt meningsytringer fra referansegruppen.

Som studenter har vi begrenset erfaring med standardtolkning innenfor regnskap. Vår kjennskap til shippingbransjen er tilsvarende begrenset, og omfatter kunnskap vi har tilegnet oss gjennom arbeid med denne oppgaven. Vår bruk av erfarne intervjuobjekter veier til dels opp for disse svakhetene. At vi har benyttet intervjuobjekter med lang erfaring fra regnskap og standardtolkning er en styrke, og medvirker til at reliabiliteten ved oppgaven forsterkes.

En svakhet med kvalitativ metode er at det gis små muligheter for generalisering, et aspekt som gjør at ekstern validitet ikke tilfredstilles ved vår oppgave. Ekstern validitet innebærer i hvilken grad resultatene fra undersøkelsen kan overføres til lignende situasjoner (Gripsrud, Olsson og Silkoset 2004, 70). Muligheten for å overføre resultatene til andre situasjoner og bransjer reduseres ettersom vår oppgave foretar et lite og ikke-statistisk utvalg fra populasjonen. Det må imidlertid påpekes at dette også er en styrke, ettersom vi har bedre forutsetninger for å tolke komplekse data ved å undersøke dybden på et lite utvalg

Denne oppgaven omhandler i stor grad IASB sin foreslåtte modell for inntektsføring. Ettersom modellen fortsatt er under utvikling er det ikke mulig å teste den virkelige bruken av inntektsmodellen. Tolkninger og analyser relatert til den foreslåtte modellen vil følgelig være basert på våre skjønnsmessige vurderinger og tolkninger av de benyttede kilder. Hvorvidt tolkningene og utøvelse av skjønn kan gi et feilaktig bilde av realitetene ved modellen kan følgelig være en svakhet ved oppgaven.

4 Inntektsføring etter IFRS

Vi ønsker i dette kapitlet å gi en introduksjon til gjeldende standarder for inntektsføring, samt den foreslåtte modellen for inntektsføring slik den fremkommer i høringsutkastet. Denne introduksjonen danner et fundament for oppgavens senere drøftelser rundt inntektsføring av fraktavtaler innen shippingbransjen. Vi har innledningsvis kort presentert sammensetningen av regnskapsspråket IFRS og dets forbindelse til norske foretak.

4.1 Regnskapsspråket IFRS

International Financial Accounting Standards (IFRS) er benevnelsen på regnskapsspråket som fastsettes av International Accounting Standards Board (IASB). Regnskapsspråket IFRS består av et konseptuelt rammeverk, standarder og fortolkninger.

IASB er som standardsetter en uavhengig og selvfinansiert organisasjon.

Organisasjonen utarbeider og vedlikeholder de standarder som omfattes av regnskapsspråket IFRS. Regnskapsstandarder publisert før 2001 ble utarbeidet av International Accounting Standards Committee (IASC), og er benevnt International Accounting Standards (IAS). Disse standardene er adoptert av IASB og inngår som en del av regnskapsspråket IFRS.

Fortolkningene benevnes IFRIC og fungerer som veiledninger til standardene for å trygge en fast og ensartet anvendelse av regelverket. Det er International Financial Reporting Interpretation Committee (IFRIC) som publiserer disse fortolkningene. IFRIC er organisasjonsmessig frittstående fra IASB. Tidligere ble fortolkningene publisert av Standard Interpretation Committee. Disse tolkningene er betegnet SIC, og har tilsvarende blitt adoptert i det gjeldende IFRS regelverket.

Børsnoterte selskaper hjemmehørende i land som er underlagt EU-medlemskap eller underlagt EØS-avtalen ble fra 2005 pålagt krav om å rapportere deres konsernregnskap etter IFRS. Børsnoterte selskaper hjemmehørende i Norge må i kraft av Norges EØS-medlemskap følgelig benytte IFRS som regnskapsspråk ved finansiell rapportering av konsernregnskap.

4.2 Regnskapsføring av inntekter etter IAS 11 og IAS 18

4.2.1 Definisjon av inntekt

Det konseptuelle rammeverk er balanseorientert. Definisjonen av inntekter ("income") tar derfor utgangspunkt i eiendeler og gjeld, og består av følgende hoveddeler; *"increases in economic benefits, decreases of liabilities, or a combination of this that result in increases in equity"*, jf. CF 4.25, bokstav a. Denne definisjonen omfatter både inntekter og gevinster, jf. CF 4.29. Regnskapsføring av inntekter innenfor IFRS reguleres av en rekke ulike regnskapsstandarder. Hovedprinsippene for inntektsføring fremkommer imidlertid i IAS 11 *Anleggskontrakter* og IAS 18 *Driftsinntekter*. IAS 11 regulerer inntektsføring av langsiktige tilvirkningskontrakter. IAS 18 er den generelle standarden for inntektsføring, og regulerer inntektstyper som *ikke* omfattes av spesifikke standarder. Eksempler på slike spesifikke standarder er IAS 17 *Leieavtaler* og IAS 39 *Finansielle instrumenter – innregning og måling*.

4.2.2 IAS 18 Driftsinntekter

Regnskapsføring av driftsinntekter

IAS 18 regulerer utelukkende inntektsføring av driftsinntekter ("revenue"). Driftsinntekter defineres i standarden som følgende, jf. IAS 18.7:

"The gross inflow of economic benefits during the period arising in the course of the ordinary activities of an entity when those inflows result in increases in equity, other than increases relating to contributions from equity participants."

Definisjonen er nært knyttet til definisjonen av en eiendel og sammenfallende med definisjonen av inntekt i IASB sitt konseptuelle rammeverk. Virkeområdet til standarden er imidlertid begrenset til inntekter fra transaksjoner og hendelser med opphav i varesalg, tjenesteyting, samt andres bruk av eiendeler i form av renteinntekter, utbytte og royalty, jf. IAS 18.1

Standardsetter konstaterer i innledningen til standarden at den dominerende problemstillingen ved regnskapsføring av inntekter er fastsettelse av tidspunkt for inntektsføring. Hvilken type transaksjon som skal inntektsføres avgjør hvilke innregningskriterier regnskapsprodusenten skal benytte ved vurdering av tidspunkt for inntektsføringen. Felles for dem er imidlertid at det er

transaksjonenes substans og ikke form som danner grunnlaget for inntektsføringen (Gjesdal, Kvaal og Kvifte 2006, 162). Standarden legger følgelig til grunn at de økonomiske forhold overstyrer de juridiske vilkår ved en transaksjon.

Ved tilfeller hvor transaksjonen er sammensatt av flere bestanddeler angir IAS 18.13 retningslinjer for separering av transaksjoner. Dette kan eksempelvis bli aktuelt der en transaksjon består av elementer fra både varesalg og tjenesteyting. Bestemmelsen fastsetter at innregningskriteriene skal anvendes på de ulike identifiserbare bestanddelene separat hvis det er nødvendig for at transaksjonenes økonomiske innhold reflekteres i regnskapsrapporteringen. Bestemmelsen gir også retningslinjer for kombinasjon av flere transaksjoner ved tilfeller hvor en serie transaksjoner må vurderes i sammenheng for å reflektere det økonomiske innholdet.

Inntekter ved varesalg

Standarden fastsetter fem kumulative vilkår som må være oppfylt før inntekt kan regnskapsføres. Vilkåret *overgang av risiko og fordeler*, samt vilkåret *overgang av kontroll* står svært sentralt ved inntektsføring fra varesalg (Walton og Aerts 2009, 106). Standarden legger til grunn at det vesentligste av risiko og fordeler må være overført til kunden før inntektsføring kan finne sted, jf. IAS 18.14, bokstav a. Videre må det foreligge overveiende sannsynlighet for at de økonomiske fordeler ved transaksjonen vil tilflyte foretaket, samt at inntektsbeløp og utgifter kan måles pålitelig, jf. IAS 18.14.

Inntekter ved tjenesteyting

Driftsinntekter fra tjenesteleveranser skal normalt regnskapsføres på bakgrunn av transaksjonens fullføringsgrad på rapporteringstidspunktet. En slik inntektsføring er avhengig av at utfallet ved transaksjonen kan estimeres på en pålitelig måte, jf. IAS 20. Standarden legger til grunn fire kumulative vilkår ved dette innregningskriteriet. Vilkårene ved tjenesteleveranser er i noen grad sammenfallende med vilkårene for varesalg. Det foreligger tilsvarende krav om at inntektsbeløp og utgifter skal kunne måles på en pålitelig måte, jf. IAS 18.20, bokstav a og d. For tjenesteleveranser skal imidlertid fullføringsgraden også kunne måles på en pålitelig måte, jf. IAS 18.20, bokstav c. Videre foreligger det tilsvarende krav om at de økonomiske fordelene ved transaksjonen med

overveiende sannsynlighet vil tilflytte foretaket, jf. IAS 18.20, bokstav b. Vilkåret ved varesalg som omhandler overføring av risiko og kontroll skal imidlertid ikke anvendes ved tjenesteleveranser.

Fullføringsgraden fastsettes med utgangspunkt i foretakets utførte andel av den totale tjenesteleveransen. Inntektsføring på grunnlag av fullføringsgrad betegnes som *løpende avregnings metode*, og medfører at inntekt normalt regnskapsføres i samsvar med foretakets inntektsgenererende aktiviteter, jf. IAS 18.21. Det fremkommer i IAS 18.21 en spesifikk henvisning til IAS 11 *Anleggskontrakter*. Henvisningen presiserer at løpende avregnings metode slik den fastsettes i IAS 11 også kan anvendes ved inntektsføring av tjenesteyting som faller utenfor virkeområdet til IAS 11.

Oppsummerende betraktninger

IAS 18 fastsetter hovedsaklig to ulike prinsipper ved inntektsføring avhengig av hvorvidt inntekten har oppstått på bakgrunn av varesalg eller tjenesteyting. Ved varesalg utløser en kritisk hendelse inntektsføringen. En slik hendelse forekommer normalt ved endelig levering av varen. Ved tjenesteytelse skal imidlertid inntektsføringen gjennomføres løpende over leveranseperioden og frem til tjenesteleveransen er fullført. Standardens bruk av to ulike prinsipper for inntektsføring har potensial til å skape uensartet regnskapspraksis. Identiske transaksjoner kan bli regnskapsført på ulike måter hvis det foreligger uklarerheter om hvorvidt det selges en vare eller ytes en tjeneste til kunden. Slike utfordringer er ofte fremtredene ved transaksjoner som omfatter salg av software (Ernst & Young 2009, 347).

4.2.3 IAS 11 Anleggskontrakter

En anleggskontrakt er en kontrakt særskilt fremhandlet for tilvirkning av en eiendel eller en kombinasjon av nært tilknyttede eiendeler når det gjelder utforming, teknologi og funksjon, jf. IAS 11.3. Utførelse av anleggskontrakter pågår ofte over flere regnskapsperioder, og IAS 11 fastsetter hvordan inntekter og kostnader i forbindelse med anleggskontrakter skal fordeles mellom de ulike regnskapsperiodene.

Formålet med reglene i IAS 11 er at regnskapsrapporteringen skal reflektere aktiviteten i tiden fra kontrakten blir signert og frem til det endelige produktet blir levert (Fardal 2009, 29). Standarden fastsetter at prinsippet *løpende avregnings metode* normalt skal benyttes ved inntektsføring, jf. IAS 11.22. Et slikt prinsipp medfører at fordelingen av inntekter og kostnader mellom regnskapsperiodene skal fastsettes i samsvar med transaksjonens fullføringsgrad.

4.2.4 *Transaksjoner i grensesnittet mellom IAS 11 og IAS 18*

Til tross for klart definerte virkeområder for IAS 11 og IAS 18 innehar enkelte transaksjoner karakteristika som medfører uklarheter om hvorvidt de omfattes av virkeområdet til IAS 11 eller IAS 18. Standardene er kritisert for å være innbyrdes inkonsistente ettersom de foreskriver ulike prinsipper ved inntektsføring. IAS 11 foreskriver normalt inntektsføring basert på utførte aktiviteter, mens IAS 18 legger til grunn inntektsføring basert på overføring av risiko og fordeler (Fardal 2009, 29). Ettersom standardene fastsetter ulike prinsipper for regnskapsføring, kan valg av standard være svært utslagsgivende for rapportert inntekt ved den enkelte regnskapsperiode.

En kontrakt må være særskilt fremhandlet for tilvirkning av en eiendel eller en kombinasjon av nært tilknyttede eiendeler for å bli omfattet av virkeområdet til IAS 11, jf. IAS 11.3. Hvilke karakteristika som må være til stede for at en kontrakt anses som særskilt fremhandlet for tilvirkning drøftes i fortolkningen IFRIC 15. Denne fortolkningen har til hensikt å fremme ensartet regnskapsføring blant foretak som utvikler fast eiendom. Hvilket prinsipp for inntektsføring som skal følges er avhengig av vilkårene i avtalen og forholdene for øvrig (Fardal 2008, 18). Hvis en kontrakt ikke oppfyller kravene i IFRIC 15 for regnskapsføring etter IAS 11 skal kontrakten regnskapsføres som varesalg etter IAS 18. Prinsippene i IFRIC 15 er utformet spesielt for inntektsføring ved fast eiendom, men kan benyttes analogisk på øvrige kontraktstyper (Ernst & Young 2009, 272).

4.3 Presentasjon av høringsutkastet til den foreslåtte modellen for inntektsføring

4.3.1 Innledning

IASB har i høringsutkastet presentert en prinsippbasert modell for inntektsføring. Modellen følger tilsynelatende en balanseorientert forankring i sin tilnærming til inntektsføringen. Standardsetter har imidlertid valgt en transaksjonsrettet inntektsføring basert på avtalt vederlag. Modellen avviker følgelig fra den tradisjonelle balanseorienteringen med måling av virkelig verdi på balansestørrelser (Kvifte 2010, 41).

Det forventes at den foreslåtte modellen skal erstatte følgende standarder og tolkningsuttalelser i gjeldende regelverk:

- IAS 11 *Anleggskontrakter*
- IAS 18 *Driftsinntekter*
- Flere tolkningsuttalelser, herunder IFRIC 15

Vi ønsker i det følgende først å redegjøre for de grunnleggende prinsippene i den foreslåtte modellen. Deretter vil vi ta for oss de mest sentrale bestemmelser ved modellen slik de er presentert i høringsutkastet til den foreslåtte modellen for inntektsføring.

4.3.2 Grunnleggende prinsipper

Standardsetter har i diskusjonsnotatet redegjort for de grunnleggende balanseorienterte prinsippene som er lagt til grunn ved utarbeidelsen av forslaget til ny modell for inntektsføring. Tilsvarende redegjørelse er delvis videreført av standardsetter i veiledningen til høringsutkastet, jf. BC 27 mv.

Modellen legger til grunn et inntektsføringsprinsipp hvor foretaket skal regnskapsføre inntekt basert på et sluttet kontraktsforhold, og hvor det enkelte kontraktsforhold består av to grunnleggende elementer; en kontraktsrettighet og en kontraktsforpliktelse. Foretaket får en rettighet til et vederlag fra kunden, og samtidig oppstår det en forpliktelse til å levere en eller flere eiendeler i form av varer eller tjenester til kunden. Kombinasjonen av rettighet og forpliktelse gir en

netto kontraktsposisjon for den enkelte kontrakt. Kontraktsposisjonen vil endres hvis kunden overfører vederlag til foretaket og således helt eller delvis oppfyller foretakets rettighet. Alternativt vil den endres hvis foretaket helt eller delvis oppfyller sin forpliktelse ved å overføre en eiendel til kunden. Netto kontraktsdisposisjon vil uttrykkes som en kontraktseiendel hvis foretakets rettighet er større enn forpliktelsen. Den uttrykkes som en kontraktsforpliktelse hvis foretakets forpliktelse er større enn rettigheten. Alternativt uttrykkes den som en netto nullposisjon hvis rettighet og forpliktelse er identisk av størrelse.

Den foreslåtte modellen legger til grunn at foretaket løpende skal identifisere netto kontraktsposisjon basert på de resterende rettighetene og forpliktelsene som ligger i kontrakten. Foretaket skal som utgangspunkt regnskapsføre inntekter når en kontraktseiendel øker eller en kontraktsforpliktelse reduseres, alternativt en kombinasjon av dette. Det er imidlertid ikke slik at alle endringer i netto kontaktposisjon gir opphav til inntektsføring. Den foreslåtte modellen legger til grunn at det kun er grunnlag for inntektsføring når foretaket helt eller delvis oppfyller sin forpliktelse ovenfor kunden. Vi har ved illustrasjonen nedenfor oppsummert hvordan endringer i kontraktsposisjon utløser inntektsføring ved en kontrakt.

	Netto kontraktsposisjon	Kontraktseiendel	Kontraktsforpliktelse
Kunden overfører vederlag (betaler)	Reduksjon	Reduksjon	Økning
Foretaket overfører eiendeler til kunden	Økning	Økning (Utløser inntektsføring for foretaket)	Reduksjon (Utløser inntektsføring for foretaket)

Figur 1: Virkninger ved foretakets og kundens oppfyllelse av kontraktsvilkår. Illustrasjonen er hentet fra diskusjonsnotatet, jf. DP pkt. 2.32.

4.3.3 Virkeområde

Den foreslåtte modellen skal benyttes ved regnskapsføring av inntekter som oppstår ved kontraktsforhold med kunder, jf. HU pkt. 1. Det er her to begreper

som er essensielle for å forstå omfanget av virkeområdet til den foreslåtte modellen; begrepet *inntekter* og begrepet *kontraktsforhold med kunde*.

Begrepet *inntekter* ("revenue") er i den foreslåtte standarden definert som følgende, jf. HU App A:

"Income arising in the course of an entity's ordinary activities."

Høringsutkastets definisjon av inntekt har likheter med definisjonen av inntekt som foreligger i IAS 18. Det er følgelig kun inntekter som oppstår ved foretakets ordinære aktivitet ("ordinary activities") som omfattes av virkeområdet. Begrepet *kontraktsforhold med kunde* er i høringsutkastet definert som følgende, jf. HU App A:

"An agreement between two or more parties that creates enforceable rights and obligations."

Standardsetter har valgt å ekskludere flere typer inntekter ved å benytte en slik definisjon. Alle inntekter som har opphav fra andre kilder enn kontrakter med kunder vil følgelig ikke omfattes av modellens virkeområde.

Standardsetter har avgrenset modellens virkeområde ved å fastsette hvilke typer kontrakter som skal reguleres av øvrige standarder, jf. HU pkt. 6. Den foreslåtte modellen skal blant annet ikke benyttes på kontrakter med kunder som omfattes av følgende virkeområder:

- Leieavtaler som omfattes av IAS 17 *Leieavtaler*
- Forsikringskontrakter som omfattes av IFRS 4 *Forsikringskontrakter*
- Kontraktrettigheter og forpliktelser som omfattes av IFRS 9 *Finansielle instrumenter* og IAS 39 *Finansielle instrumenter – innregning og måling*

4.3.4 Hovedelementer i ny modell for regnskapsføring av inntekter

Høringsutkastet presenterer en femtrinns prosess for regnskapsføring av inntekter. Prosessen fremstår som en metodisk tilnærming til transaksjonen som skal inntektsføres, og skal benyttes for alle typer inntekter som omfattes av virkeområdet til den foreslåtte modellen. De fem trinnene i prosessen kan kort oppsummeres som følgende, jf. HU pkt. IN9:

1. Identifikasjon av kontrakter
2. Identifikasjon av leveranseforpliktelser

3. Fastsettelse av transaksjonspris
4. Allokering av transaksjonspris
5. Fastsettelse av tidspunkt for inntektsføring

Vi vil i det følgende presentere de fremtredende elementene innenfor det enkelte trinn i prosessen.

1. Identifikasjon av kontrakter

Regnskapsprodusenten skal identifisere kontrakter de har med kunder. Kontrakter må ikke nødvendigvis være skriftlige avtaler, da også muntlige avtaler samt øvrige avtaler basert på vanlig bransjepraksis kan tilfredsstille definisjonen til en kontrakt, jf. HU pkt. 9. Høringsutkastet lister opp fire kumulative vilkår for at en avtale skal anses som en kontrakt etter den foreslåtte standard, jf. HU pkt. 10. Kvifte (2010, 42) oppsummerer vilkårene med at det må være inngått en bindende avtale mellom partene, og at avtalen må kunne håndheves i rettsapparatet.

Høringsutkastet legger til grunn at de fleste avtaler vil ha en kontrakt i modellens forstand i et én til én forhold. Det er imidlertid enkelte avtaler som skal splittes i to eller flere kontrakter, samt to eller flere avtaler som skal kombineres i én kontrakt. Vilkåret for en slik kombinerings eller segmentering av kontrakter følger grad av avhengighet ved prising av de forskjellige elementene i leveransene til kunden, jf. HU pkt. 12 mv.

2. Identifikasjon av leveranseforpliktelser

Leveranseforpliktelser ("performance obligations") er i den foreslåtte standard definert som følger, jf. HU App A:

"An enforceable promise (whether explicit or implicit) in a contract with a customer to transfer a good or service to the customer."

En kontrakt kan ha én eller flere leveranseforpliktelser. Hvorvidt det foreligger flere leveranseforpliktelser i en kontrakt kan fremkomme eksplisitt, eksempelvis hvor det i en avtale klart fremkommer at det skal leveres en vare og en tilhørende tjeneste, eller implisitt. Identifisering av leveranseforpliktelser innebærer ikke bare en vurdering av separering mellom et vare- og tjenesteelement, men også mellom flere vareelementer eller flere tjenesteelementer.

Flere leveranseforpliktelser i samme kontrakt skal regnskapsmessig behandles separat dersom de er adskilt ("distinct"), jf. HU pkt. 22. Høringsutkastet angir to vilkår for vurdering av hvorvidt en kontrakt har leveringsforpliktelser som skal behandles separat, jf. HU pkt. 23:

- a) *"The entity, or another entity, sells an identical or similar good or service separately; or*
- b) *The entity could sell the good or service separately because the good or service meets both of the following conditions:*
 - i. *It has a distinct function.*
 - ii. *It has a distinct profit margin."*

3. Fastsettelse av transaksjonspris

Den foreslåtte modellen legger så til grunn en todelt tilnærming for måling av inntektene. Først identifiseres total transaksjonspris for den enkelte kontrakt, og deretter allokeres den totale transaksjonspris til de identifiserte leveringsforpliktelsene i kontrakten, jf. HU pkt. 35 mv.

Først må den *totale* transaksjonsprisen for kontrakten identifiseres. For fastprisavtaler vil transaksjonsprisen i utgangspunktet være det vederlaget som ligger til grunn i avtalen. Ved avtaler hvor der foreligger variable priselementer skal den forventede transaksjonsprisen estimeres så fremt det er mulig å utarbeide et rimelig estimat på vederlaget. Hvorvidt det kan utarbeides et rimelig estimat skal vurderes i forhold til foretakets kunnskap til denne type avtale, eller kunnskap som andre foretak med relevant erfaring til denne type avtale innehar, jf. HU pkt. 38.

Høringsutkastet angir også øvrige forhold som skal vurderes ved fastsettelse av den totale transaksjonspris. Eksempler på dette er vurderinger ved kundens manglende betalingsevne, tidsverdi av vederlag ved lange betalingsfrister, samt verdsettelse av annet vederlag enn penger, jf. HU pkt. 42.

4. Allokering av transaksjonspris

Den totale transaksjonsprisen allokeres til leveringsforpliktelse(n) i kontrakten. Ved allokering av transaksjonspris til leveringsforpliktelsene legges egenverdien ("stand-alone selling price") ved den enkelte leveringsforpliktelse til grunn, jf. HU

pkt. 50. Høringsutkastet fastsetter at observerbare priser ved salg av tilsvarende eiendeler er det foretrukne bevis for egenverdi. Hvis det ikke foreligger observerbare priser skal foretaket estimere egenverdien, jf. HU pkt. 51.

5. Fastsettelse av tidspunkt for inntektsføring

Den foreslåtte modellen legger grunn at inntektsføring skal skje på det tidspunktet foretaket helt eller delvis oppfyller sin leveranseforpliktelse ved avtalen ovenfor kunden. Dette er konsistent med de grunnleggende prinsippene som ligger til grunn for modellen, hvor endringer i netto kontraktsposisjon utløst av foretakets oppfyllelse av den enkelte leveringsforpliktelse medfører inntektsføring. Oppfyllelse av leveringsforpliktelsen skjer når foretaket overfører vare eller tjeneste i henhold til avtalen de har med kunden. For at en slik overførsel av vare eller tjeneste har blitt gjennomført legges det til grunn at kunden har oppnådd *kontroll* over varen eller tjenesten.

Kontroll ("control") er i det den foreslåtte standarden definert som følgende, jf. HU App A:

"An entity's ability to direct use of, and receive the benefit from, a good or service."

Kontrollbegrepet er todelt. Første vilkåret i kontrollbegrepet, *evnen til å styre bruken av* ("ability to direct use of"), henspeler på hvem som har den nåværende rett til å bruke eller forbruke varen eller tjenesten, jf. HU pkt. 27. Det andre elementet i kontrollbegrepet, *å motta fordeler av* ("receive the benefit from"), henspeler på hvem av partene som har nåværende rett til å motta de fremtidige kontantstrømmer fra varen eller tjenesten jf. HU pkt. 27. Kontrollbegrepet skal videre anses oppfylt hvis kunden innehar evnen til å forhindre øvrige kunder fra å styre bruken av og å motta fordeler fra varen eller tjenesten, jf. HU pkt. 26. Ved å tillegge et slikt vilkår har standardsetter etter vår mening også inkludert en negativ avgrensning av kontrollbegrepet.

Vurderinger av hvorvidt kontrollovergang har blitt oppfylt krever utøvelse av skjønn. Den foreslåtte modellen legger til grunn at vurderingen av kontrollovergang skal gjennomføres fra et kundeperspektiv, jf. BC pkt. 63. Modellen lister opp fire indikatorer som skal gi veiledning ved vurdering om hvorvidt det har vært en overføring av kontroll, jf. HU pkt. 30. Indikatorene er

ikke vilkår for kontrollovergang, og de skal dermed ikke være begrensende for den totale vurderingen for overgang av kontroll. Vi vil i det følgende kort redegjøre for hovedelementene ved kontrollindikatorerne i høringsutkastets pkt. 30:

- bokstav a): Kunden har en ubetinget forpliktelse til å betale.

Modellen legger til grunn at i de tilfeller hvor kunden har en ubetinget forpliktelse til å betale foretaket, så er dette sammenfallende med at det har vært en overføring av kontroll fra foretaket til kunden. En slik ubetinget forpliktelse til å betale kjennetegnes ved at det bare er passering av tid som gjenstår før betaling forfaller.

- bokstav b): Kunden har en juridisk eiendomsrett til varen eller tjenesten

Modellen legger til grunn at den part som besitter juridiske eiendomsrett ofte er sammenfallende med den part som har *evnen til å styre bruken av og å motta fordeler av* varen eller tjenesten. Dette konkretiseres ytterligere ved at høringsutkastet redegjør for at juridisk eiendomsrett innbefatter mulighet til å videreselge, bytte bort, belåne eller pantsette den aktuelle varen eller tjenesten.

- bokstav c): Kunden er i fysisk besittelse av eiendelen

Modellen legger til grunn at den part som har fysisk besittelse av eiendelen ved de fleste tilfeller er ensbetydende med *evnen til å styre bruken av* varen eller tjenesten. Det vil følgelig ha forekommet en overføring av kontroll fra foretaket til kunden.

- bokstav d): Eiendelens utforming eller funksjon er kundespesifikk

Modellen legger til grunn at en vare eller tjeneste som i utførelse eller funksjon er kundespesifikk ved mange tilfeller har en lav verdi ved alternativ utnyttelse. Foreligger en slik kundespesifikk vare eller tjeneste indikeres det fra standardsetters side at det normalt vil være en løpende overføring av kontroll til kunden basert på grad av ferdigstilling ved vare- eller tjenesteleveransen.

Oppsummerende betraktning rundt kontrollovergang

Inntektsføringen utløses av overgang av kontroll. Tidspunktet for kontrollovergang anses dermed som svært sentral i den foreslåtte modellen for inntektsføring. Standardsetter har i høringsutkastet valgt en modell for

kontrollbegrepet hvor leveranse av varer og tjenester vurderes mot identiske innregningskriterier. Ved ordinære vareleveranser vil identifisering av kontrollovergang normalt være ukomplisert. Kontrollovergang vil ved slike tilfeller som oftest finne sted ved tidspunkt for overlevering av vare. Ved tjenesteleveranser kan identifisering av tidspunkt for kontrollovergang være langt mer komplisert. Det fremstår ikke åpenbart hvordan regnskapsprodusenten skal argumentere ved fastsettelse av tidspunktet kunden oppnår kontroll over tjenesten. En slik oppfattelse av kontrollbegrepet støttes også av Kvifte (2010, 43). Vi vil i kapittel 6 drøfte kontrollbegrepet i relasjon til inntektsføring av tjenesteleveranser mer inngående.

5 Kvalitetskravene som underbygger IFRS

5.1 Innledning

Vi ønsker i dette kapitlet å gi en introduksjon av IASB sitt konseptuelle rammeverk og dets kvalitative kvalitetskrav ("qualitative characteristics"). Denne introduksjonen gir et teoretisk fundament for oppgavens videre drøftelse av hvorvidt gjeldende og foreslått modell for inntektsføring oppfyller kvalitetskravene.

Det konseptuelle rammeverk ved IFRS er for tiden under endring. IASB og FASB har blitt enige om å konvergere deres respektive konseptuelle rammeverk for å ha et optimalt fundament til videre utvikling av felles prinsippbaserte regnskapsstandarder. Rammeverksprosjektet er delt inn i flere faser, hvor den første fasen ble fullført i september 2010 (Ernst & Young 2011a). IASB publiserte på dette tidspunktet kapittel 1 *The objective of general purpose financial reporting* og kapittel 3 *Qualitative characteristics of useful financial information*. Kapitlene innarbeides løpende i det eksisterende rammeverket, og gis virkning etter hvert som de publiseres (Haugnes og Mamelund 2010b, 36).

5.2 Beskrivelse av det konseptuelle rammeverk

Det konseptuelle rammeverk representerer en samling underliggende forutsetninger og prinsipper som utarbeidelse og presentasjon av regnskapsrapportering skal bygge på, jf. CF OB1. Det konseptuelle rammeverk skal være en rettesnor for standardsettere og regnskapsprodusenter, samt øke forståelsen og tillit hos regnskapsbrukerne (Kvifte og Johnsen 2008, 42). Regnskapsbrukerne er definert til å være potensielle og eksisterende investorer, långivere og andre kreditorer, jf. CF OB2. IASB tilkjenner at det konseptuelle rammeverk har begrensninger ettersom regnskapene nødvendigvis ikke vil gi all den informasjonen brukerne trenger, men formoder at det konseptuelle rammeverk er harmoniseringsfremmende og øker sammenlignbarheten mellom regnskap (IASB 2010b, 6). Det konseptuelle rammeverk fremsetter videre at regnskapsrapportering ikke utarbeides for å gi verdien av selskapet, men for å gi

informasjon som kan hjelpe regnskapsbrukerne med å estimere denne verdien (Haugnes og Mamelund 2010b, 37).

Av struktur er det konseptuelle rammeverk hierarkisk, og består av følgende nivåer: 1) regnskapets målsetninger, 2) regnskapets kvalitetskrav, 3) definisjoner av poster i regnskapet, 4) regnskapsføring og 5) måling (Kvifte og Johnsen 2008, 41). Det konseptuelle rammeverk ved IFRS har ikke status som regnskapsstandard. IAS 8 *Regnskapsprinsipper, endringer i regnskapsmessige estimater og feil* henviser kun til bruk av det konseptuelle rammeverk dersom en problemstilling ikke kan løses ut fra en bestemt standard.

5.3 Formålet med finansiell rapportering

IASB fastsetter at hovedformålet med regnskapsrapportering er å gi brukerne økt beslutningsnytte ved å presentere informasjon om finansiell stilling og resultater fra virksomheten (IASB 2010b, 5). På grunnlag av regnskapet skal brukerne kunne fatte bedre og mer velgrunnede beslutninger (Gjesdal, Kvaal og Kvifte 2006, 42).

Regnskapsinformasjon har et beslutningsformål og et kontrollformål, jf. CF OB2 mv. Formålene har lik prioritering, jf. CF BC 1.27. Kontrollformål refererer til oppfølging av ledelsens forvaltning, jf. CF BC 1.28. Ved et kontrollformål kreves det tilgang på tilbakeskuende informasjon. Regnskapsbruker skal ha mulighet til å vurdere ledelsens prioriteringer og de økonomiske resultatene som er oppnådd på grunnlag av prioriteringene. Ved et beslutningsformål er formålet fremadskuende, og fokuserer på at brukernes økonomiske beslutninger skal underbygges av relevant informasjon om fremtidige forventninger.

5.4 Kvalitetskravene

Det konseptuelle rammeverk skiller mellom to typer kvalitetskrav; de grunnleggende kvalitetskravene ("fundamental qualitative characteristics") og forsterkende kvalitative egenskaper ("enhancing qualitative characteristics") (Haugnes og Mamelund 2010b, 37). "Relevance" og "faithful representation" utgjør de grunnleggende kvalitetskravene. *Faithful representation* har i

forbindelse med revisjon av det konseptuelle rammeverk erstattet det tidligere kvalitetskravet *pålitelighet* ("reliability"). Vi har videre i oppgaven valgt å oversette *faithful representation* med *validitet*. Dette er i samsvar med oversettelsen Haugnes og Mamelund (2010b, 37) har benyttet i sin presentasjon av det reviderte rammeverket.

Regnskapsinformasjon som oppfyller kvalitetskravene vil normalt være beslutningsnyttig for brukerne av regnskapet, jf. CF QC1. Det kan imidlertid være vanskelig å oppnå en fullgod tilfredsstillelse av alle kvalitetskravene. De grunnleggende kvalitetskravene betraktes nå som komplementære kvaliteter, og ikke motstridene slik de tidligere kvalitetskravene *relevans* og *pålitelighet* til dels var. Vi mener at de grunnleggende kvalitetskravene etter det gjeldende konseptuelle rammeverk i stor grad har overlappende virkeområde. Et slikt synspunkt støttes også av Kvaal (2011). Etter revisjon av rammeverket skal det søkes å maksimere det enkelte kvalitetskrav. Det foreligger dermed en endring fra den forrige utgave av det konseptuelle rammeverk, hvor kvalitetskravene i større grad måtte avveies mot hverandre.

Målsetningen om beslutningsnyttig informasjon må avveies mot en kostnad-nytte betraktning og en vesentlighetsvurdering. Det forutsettes at informasjonsnytten skal overstige kostnadene som kreves for å fremskaffe informasjonen. Videre kreves en vesentlighetsvurdering ved maksimering av kvalitetskravene. Informasjon som verken kan unnlates eller feilrapporteres uten at beslutningsutfallet påvirkes er beslutningsnyttig. Disse to aspektene benevnes som begrensninger i kvalitetskravene (Kvifte og Johnsen 2008, 77).

5.4.1 *Kvalitetskravet relevans*

Relevans ("relevance") omfatter hvorvidt informasjon i regnskapet har betydning for beslutningstakeren i en bestemt situasjon ved at den utgjør en forskjell, jf. CF QC6. Regnskapsinformasjonen er relevant hvis den er aktuell, egnet til å skape forventninger og/eller egnet til kontrollformål (Kvifte og Johnsen 2008, 63). Relevant informasjon gjør en forskjell i beslutningssituasjonen ved å bidra til at brukerne kan utarbeide forventninger om utfallet av tidligere og fremtidige hendelser, jf. CF QC7. Informasjonen har forutsiende verdi hvis den kan skape

forventninger ved utfallet av fremtidige hendelser i form av risiko og inntjening, jf. CF QC8. Brukerne kan utarbeide forventninger om tidligere hendelser hvis informasjonen er bekreftende. Dette oppnås hvis informasjonen er relevant i forhold til tidligere vurderinger, jf. CF QC9.

5.4.2 *Kvalitetskravet validitet*

Validitet ("faithful representation") omfatter hvorvidt informasjonen måler det den gir seg ut for å måle, og således reflekterer de økonomiske realiteter, jf. CF QC12. Valid informasjon fremstiller den økonomiske substansen av en transaksjon *fullstendig* ("complete"), *nøytralt* ("neutral") og *uten feil* ("free from error"). Målet er å maksimere disse tre egenskapene, men en perfekt oppnåelse vil sjelden være mulig, jf. CF QC12.

Fullstendig informasjon innebærer at all informasjon som er nødvendig for en regnskapsbruker for å forstå en hendelse eller transaksjon fremkommer, jf. CF QC13.

Nøytral informasjon innebærer at den er upartisk og fremstilt på en slik måte at den ikke villeder eller manipulerer regnskapsbrukerne. Dette betyr riktignok ikke at informasjon ikke skal påvirke brukernes beslutninger, heller tvert om, jf. CF QC14.

At informasjonen er uten feil innebærer at det ikke foreligger feil eller utelatelse i beskrivelsen eller prosessen ved utarbeidelse av informasjonen. Dette betyr imidlertid ikke at informasjonen skal være absolutt presis, jf. CF QC15.

5.4.3 *Forsterkende kvalitative egenskaper*

Nytten av finansiell informasjon som er både relevant og valid forsterkes hvis den innehar forsterkende kvalitative egenskaper, jf. CF QC19. De forsterkende kvalitative egenskapene består av *sammenlignbarhet* ("comparability"), *aktualitet* ("timeliness"), *verifiserbarhet* ("verifiability") og *forståelighet* ("understandability").

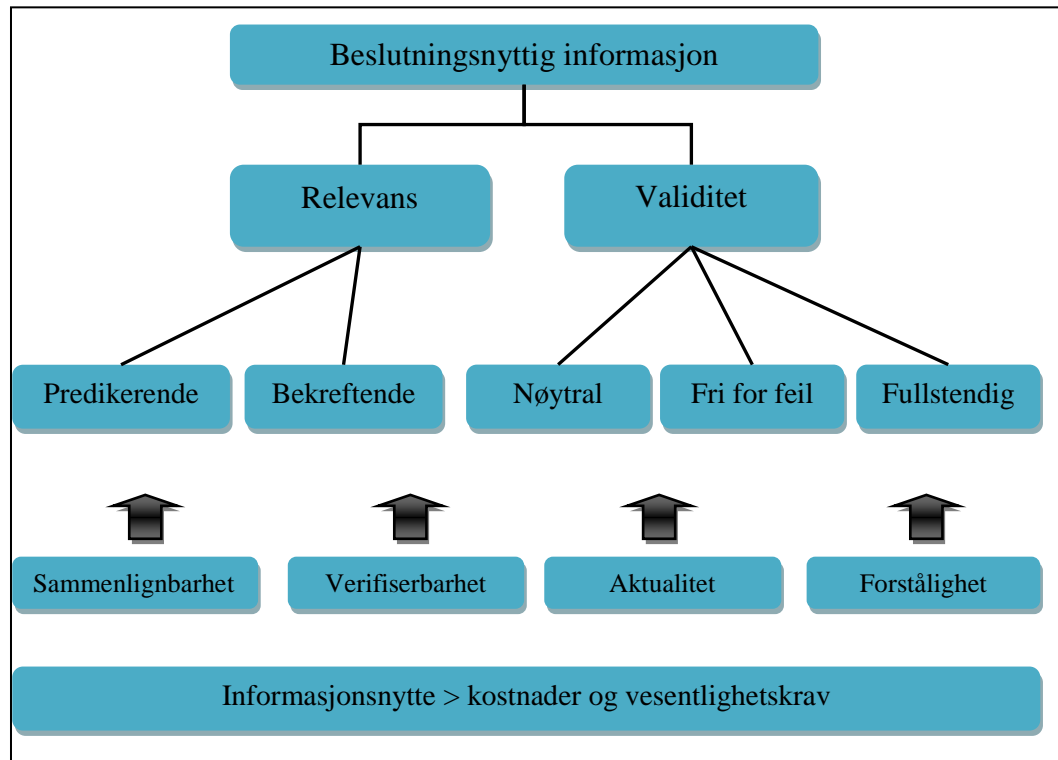
Sammenlignbarhet innebærer at regnskapsinformasjon kan sammenlignes mellom forskjellige foretak og mellom ulike regnskapsperioder, jf. CF QC20. Informasjon må være konsistent og presenteres slik at det er mulig for brukerne å identifisere likheter og ulikheter mellom to sett av økonomiske fenomener. Brukerne skal være i stand til å vurdere endringer i selskapets økonomiske situasjon over tid. Dette forutsetter ensartet og uniform prinsippapplikasjon (Huneide et al. 2010, 85).

Aktualitet stiller krav til at brukerne mottar informasjon på et tidspunkt hvor den faktisk kan påvirke de økonomiske beslutninger. Nytt av informasjonen vil generelt reduseres over tid, med unntak av informasjon som eksempelvis er nødvendig for å identifisere og vurdere trender over lengre tidsrom, jf. CF QC29.

Verifiserbarhet sikrer at regnskapsinformasjonen representerer den økonomiske transaksjonen den utgir seg for å representere, jf. CF QC26. Dette innebærer at ulike kunnskapsrike og uavhengig aktører vil kunne oppnå enighet om informasjonens betydning.

Forståelighet innebærer at regnskapsinformasjonen skal være forståelig for brukerne. Det skal imidlertid forutsettes at brukerne har et rimelig kunnskapsnivå om økonomisk aktivitet og regnskapsavleggelse, samt vilje til å sette seg inn i den informasjonen som regnskapet gir, jf. CF QC32. Gjesdal et al. (2006, 45) poengterer at full informasjon til en begrenset krets av brukere er viktigere enn begrenset informasjon til en større gruppe brukere. Dette innebærer at informasjon som er nyttig for enkelte brukergrupper bør tas med selv om den er vanskelig å forstå for andre grupper, jf. CF QC31.

En oppsummerende figur av kvalitetskravene og de forsterkende kvalitative egenskapene i det reviderte konseptuelle rammeverket kan fremstå som følgende:



Figur 2: Illustrasjon av de kvalitative kvalitetskrav (egenutviklet).

6 Konseptuelle endringer i høringsutkastet

6.1 Innledning

Inntektsføring utløses etter høringsutkastet ved overgang av kontroll, og følgelig anser vi tidspunktet for kontrollovergang som det mest sentrale ved den foreslåtte modellen for inntektsføring. Både Fardal (2009, 31) og O'Donovan (2010, 69) fremsetter i sine artikler at kontrollbegrepet som grunnlag for oppfyllelse av leveranseforpliktelsen er den grunnleggende nyskapningen i modellen. O'Donovan trekker frem at overgang til kontrollbegrepet vil være av stor interesse for foretak som etter den gjeldende modellen benytter *løpende avregnings metode*. Kontrollovergang som det avgjørende for inntektsføring er imidlertid svært omdiskutert (IASB 2010e, pkt. 46). Ved analyse av et utvalg hørings svar til høringsutkastet observerer vi at modellens fokus på kontrollovergang får stor oppmerksomhet.

Foreslått fokus på kontrollovergang vil ved enkelte typer transaksjoner medføre konseptuelle endringer ved inntektsføring. Vi valgte derfor å fordype oss i tilbakemeldinger som omhandler overgang av kontroll ved vår analyse av utvalgte hørings svar. Det gis av respondentene i referansegruppen (Vedlegg 1) generelt støtte til at kontrollovergang skal være avgjørende for inntektsføring, med unntak av EFRAG og A. P. Møller-Mærsk A/S (Mærsk) som ikke støtter modellens fokus på kontroll (CL 394, 1) (CL 371, 1). Deloitte er også til dels skeptisk til fokuset på kontroll, da de mener at terminologien fremstår unaturlig i sammenheng med inntekter (CL 393, 7). Analysen av hørings svarene viser at referansegruppen mener høringsutkastets veiledning vedrørende tidspunkt for når kunden har oppnådd kontroll ikke er tilstrekkelig. Respondentene i referansegruppen påpeker at en konsekvens av dette vil være at veiledningen kan tolkes på en rekke ulike måter, og dermed medføre uensartet praksis ved inntektsføring. Det blir videre påpekt at kontrollbegrepet i høringsutkastet er dårlig tilpasset enkelte typer tjenesteleveranser, blant annet fordi kontrollindikatorerne har en for varemessig tilnærming. Flertallet av respondentene i referansegruppen antyder at høringsutkastet derfor kan medføre at den inntektsskapende aktivitet ikke blir reflektert i regnskapsrapporteringen. Enkelte respondenter har på bakgrunn av dette fremsatt ønske om ytterligere kontrollindikatorer tilpasset tjenester.

6.2 Konsekvenser av høringsutkastets fokus på kontroll

6.2.1 Eksisterende inkonsistens elimineres

IAS 18 legger for varesalg til grunn et prinsipp for inntektsføring der utgangspunktet er overføring av risiko og fordeler. Ved inntektsføring av tjenester er det fullføringsgraden og dermed utført aktivitet som er avgjørende. Som tidligere påpekt i kapittel 4.2.2 foreligger det dermed etter IAS 18 en uheldig todeling i hva som fastsetter tidspunktet for regnskapsføring av inntekter. Det kan synes som om standardsetter har tatt konsekvensen av dette ved utforming av den foreslåtte inntektsmodellen. Endringen til at kun overførsel av kontroll skal være styrende for innregningstidspunktet skyldes standardsetters ønske om en mer konsistent inntektsføring, jf. BC pkt. 60, bokstav b. Det argumenteres fra standardsetters side for at endringen i begrepsapparatet vil medføre at kontrakter med like økonomiske realiteter i større grad sikres en ensartet regnskapspraksis.

Bruk av kontrollbegrepet som innregningskriterium vil i tillegg oppfylle ønsket om økt konsistens ved å eliminere eksisterende svakhet forbundet med at IAS 11 og IAS 18 er innbyrdes inkonsistente vedrørende innregningsprinsippet for vareleveranser (CL 394, 1).

6.2.2 Kontrollbegrepets generelle tilpassning

Ved de fleste transaksjoner med varesalg er tidspunktet for overførsel av risiko og kontroll sammenfallende. Normalt vil et endret fokus fra overgang av risiko til overgang av kontroll derfor ikke medføre en realitetsendring i forhold til tidspunktet for regnskapsføring av inntekter fra varesalg. Dette kan ses i sammenheng med at kontrollbegrepet generelt er godt tilpasset varer (IASB 2010e, pkt. 48). Overgang til fokuset på kontroll vil imidlertid ha konsekvenser for inntektsføring av tjenesteleveranser. Mens den gjeldende inntektsmodellen legger fullføringsgraden til grunn ved inntektsføring, er vi av den oppfatning at tidspunktet for en kritisk hendelse i større grad vil være avgjørende ved den foreslåtte inntektsmodellen. Man går med dette bort fra at aktiviteten er den utløsende faktor. NRS uttrykker også denne oppfatningen i sitt hørings svar (CL 583, 1):

”The proposed principle will not necessarily reflect the revenue generating activities. We believe that information about the revenue generating activities is decision useful.”

6.3 Kontrollbegrepets tilpasning til tjenester

Kontrollbegrepet i den foreslåtte modellen har etter vår mening flere svakheter i forhold til tjenesteleveranser. En bokstavfortolkning av kontrollbegrepet vil kunne medføre at vilkårene for løpende inntektsføring vil være vanskelig å tilfredsstille for noen tjenesteleveranser og anleggskontrakter. Dette har i følge uttalelser fra IASB ikke vært intensjonen (Kvifte 2010, 43). En av grunnene til at denne konsekvensen oppstår er at ordlyden i HU pkt. 26 og 27 fremstår noe uklar. Terminologien som benyttes synes å passe dårlig til tjenester. Det kan for eksempel være vanskelig å fastslå når *evnen til å styre bruken av* for en del typer tjenester er oppfylt grunnet deres art. Veiledningen som blir gitt i HU pkt. 27 vil heller ikke alltid være treffende. Det faktum at HU pkt. 27 refererer til en eiendel (”an asset”) fremstår også noe forvirrende.

6.3.1 Kontrollbegrepets kundefokus

Kontrollbegrepet har også blitt kritisert for å være for kundefokusert (CL 583, 4). Hvorvidt kontroll har gått over skal vurderes fra kundens perspektiv. Vi er av den oppfatning at det vil være mer formålstjenelig for regnskapsbrukerne om vurderingen gjøres fra et leverandørperspektiv. Dette støttes av både EFRAG (CL 394, 8) og Kvaal (2011). Respondentene fremsetter kundeperspektivet som en av årsakene til at kontrollbegrepet er dårlig tilpasset enkelte typer tjenesteleveranser. Ved å innta et leverandørperspektiv rettes fokuset mot når foretaket *oppgir* kontroll fremfor når kunden *oppnår* kontroll. Således vil et leverandørperspektiv fokusere på når forpliktelsene ikke lenger eksiterer for foretaket. Regnskapsrapporteringen vil i større grad reflektere selskapets evne til å utføre aktiviteter for å oppfylle sine forpliktelser fremfor å vise i hvilken grad kunden har mottatt en tjeneste. Et leverandørperspektiv vil dermed sikre at de økonomiske realiteter i større grad blir gjengitt i regnskapsrapporteringen. Vi mener at slik regnskapsinformasjon vil være av større interesse for regnskapsbrukerne og dermed mer formålstjenelig.

6.3.2 *For svak veiledning vedrørende tolking av kontrollbegrepets innhold*

Det gis etter vår mening for lite veiledning om hvordan bestemmelsene i høringsutkastets pkt. 26 og 27 skal tolkes. NRS er også av den oppfatning at ytterligere veiledning er nødvendig, og påpeker at dette er et tegn på at kontrollprinsippet ikke er tilstrekkelig robust (CL 583, 4). Den veiledningen som gis fremstår dårlig tilpasset for enkelte tjenesteleveranser og anleggskontrakter grunnet deres art. Det faktum at veiledningen er dårlig tilpasset kan etter vår oppfatning medføre at kontrollbegrepet tolkes uensartet.

En mulighet til utvidet tolkning av kontrollbegrepet kan medføre opportunistiske tilpasninger ved vurderinger av kontrollovergang for å oppnå ønsket periodisering av inntekter. Like økonomiske transaksjoner vil av denne grunn kunne behandles ulikt. Dette ble påpekt av flere respondenter i referansegruppen, hvor blant annet Deloitte var svært klar i sin uttalelse (CL 393, 1):

”Our main concern with the ED is that material in relation to “control” is neither well developed nor clearly explained. As drafted, the guidance could be interpreted in a number of ways, which could lead to significant diversity in practice.”

Deloitte anbefaler at den endelige standarden inneholder ytterligere veiledning om når man skal regnskapsføre inntekter løpende. Vi er også av den oppfatning at ytterligere veiledning er nødvendig for å sikre konsistent inntektsføring. Med ytterligere veiledning som er tilpasset tjenestetransaksjoners art vil man i større grad sikre at like transaksjoner får identisk inntektsføring.

6.3.3 *Kontrollbegrepets manglende tilpassning til enkelte typer tjenester*

Vi er av den oppfatning at aktivitet utført for å oppfylle en kontrakt kun resulterer i umiddelbar inntektsføring dersom overføring av kontroll skjer samtidig med den utførte aktivitet. Dette kan illustreres med eksemplet standardsetter har presentert i høringsutkastets pkt. B67. Det foreligger her en seksmåneders kontrakt om utførelse av konsulenttjenester i forbindelse med analyse av kundens salgstrend. Foretaket har i kontrakten forpliktet seg til å underrette kunden hver måned om undersøkelsens foreløpige resultater, og skal avslutningsvis utarbeide en rapport som overleveres kunden ved kontraktsperiodens slutt. Kunden skal betale et fastsatt vederlag hver måned. I dette eksempelet indikerer kontraktens utforming

og realiteter at kunden månedlig vil ha *evnen til å styre bruken av og å motta fordeler* av den utførte konsulenttjenesten, jf. HU pkt. 26. Kunden har hver måned en ubetinget plikt til å betale før analysen fortsetter, jf. HU pkt. 30, indikator a. Tjenesten må i tillegg anses å være kundespesifikk ettersom informasjonen som blir utarbeidet har svært liten verdi for noen andre foretak, jf. HU pkt. 30, indikator d. Kontrollbegrepet og indikatorene oppfylles dermed hver måned, og foretaket oppfyller sin leveranseforpliktelse løpende. Aktiviteten foretaket utfører for å oppfylle kontrakten resulterer i løpende inntektsføring ettersom kontroll overføres løpende.

Når tjenesteleveransens karakter er av en slik art at kontroll ikke overføres løpende vil regnskapsføring av inntekter ikke kunne skje i takt med den aktiviteten som utføres. Dette kan blant annet gjøre seg gjeldende ved revisjonstjenester. Ved utførelsen av ordinær revisjon for årsregnskap vil revisjonsarbeidet normalt bli startet i siste halvdel av regnskapsåret og avsluttes i første halvdel påfølgende regnskapsår. Det er i kontraktene normalt ikke tatt inn som vilkår at revisjonsselskapet skal avgi noen form for tilbakemelding eller erklæring før avleggelse av revisjonsberetningen. Dersom revisor avslutter samarbeidet dagen før utstedelse av revisjonsberetningen vil ingen revisjonsberetning utstedes (uavhengig av årsak) og leveranseforpliktelsen blir ikke oppfylt. Kunden kan på dette tidspunkt ikke overta arbeidet som revisor har utført, og har dermed ikke *evnen til å styre bruken av* tjenesten hvis revisjonsberetning ikke utstedes. Ettersom revisor ikke gir løpende tilbakemeldinger på revisjonen vil kunden heller ikke ha mulighet til å *motta fordel* av tjenesten før revisjonsberetningen mottas. Slik kontrollbegrepet er formulert vil kunden derfor ikke på noe tidspunkt ha kontroll over tjenesten før revisjonsberetningen er utstedt. Kontrollindikatorene gir heller ikke støtte for at kontroll er overført til kunden før revisjonsberetningen er avgitt. Forutsetter vi at det ikke foretas noen akonto-betalinger vil kunden ikke ha en ubetinget forpliktelse til å betale hvis revisjonsberetning ikke avgis. Indikator a i høringsutkastets pkt. 30 vurderes derfor ikke oppfylt. Vi anser heller ikke at indikator d i høringsutkastets pkt. 30 for å være oppfylt. Begrepet *kundespesifikk* skal etter vår forståelse henspeile på kundens mulighet til å påvirke og spesifisere tjenestens design og funksjon, jf. App B pkt. B63. Kunden har ikke mulighet til å utøve en slik påvirkning ved revisjonstjenesten. At verken kontrollbegrepet i

høringsutkastets pkt. 26 eller kontrollindikatorerne i høringsutkastets pkt. 30 oppfylles medfører at inntektene knyttet til revisjonstjenesten ved dette eksemplet ikke kan inntektsføres løpende.

Vi er imidlertid av den oppfatning at hvis revisor løpende gir kunden tilbakemeldinger om funn som er avdekket ved revisjon vil det være mer nærliggende å konkludere med at kontroll bli overført løpende. Kunden vil ved et slikt tilfelle løpende ha mulighet til å *motta fordel av tjenesteleveransen*. Revisjonstjenesten vil under slike forutsetninger inneha tilsvarende karakteristika som ved eksemplet med konsulenttjenesten. En slik betraktning medfører at revisjonstjenesten skal være gjenstand for løpende inntektsføring. Dette er en oppfatning som også støttes av Kvaal (2011).

6.4 Kontrollindikatorernes tilpasning til tjenester

6.4.1 Manglende veiledning ved kontrollindikatorerne

Enkelte av respondentene i referansegruppen har uttrykt bekymring for at kontrollindikatorerne i høringsutkastets pkt. 30 kun vil bli benyttet som en sjekkliste for vurdering av kontrollovergang. Respondentene begrunner en slik påstand med at standardsetter har gitt for lite veiledning til bruken av indikatorerne. Deloitte poengterer dette klart i sitt høringssvar (CL 393, 8):

”The relevance of some of the indicators to the guiding principle is not sufficiently well explained. This result may be that some entities will take a “checklist” approach to the indicators.”

Ernst & Young uttrykker også en annen bekymring i forhold til indikatorerne. Selskapet er av den oppfatning at indikatorernes oppfyllelse ikke nødvendigvis er sammenfallende med at kontroll er overført til kunden (CL 419, 8):

”We believe there will be a large number of situations where two or more of the indicators have been met while the customer still does not have control of the good until completion.”

Vi støtter Ernst & Young i deres påstand. For å fjerne den uklarheten som nå foreligger mener vi at den endelige standarden bør inneholde veiledning som klargjør hvordan kontrollindikatorerne skal vektlegges ved vurdering av kontrollovergang.

6.4.2 Kontrollindikatorene er ikke tilpasset tjenester

På grunnlag av det som er eksemplifisert i kapittel 6.3.3 mener vi kontrollindikatorene er dårlig tilpasset noen tjenesteleveranser. Deloitte (CL 393, 8) og PWC (CL 190, 8) har bemerket tilsvarende observasjoner i sine høringsvar. PWC fremsetter i denne forbindelse et ønske om at standardsetter utarbeider ytterligere indikatorer som er spesielt tilpasset tjenesteleveranser i den endelige standarden. For anleggskontrakter blir det i veiledningen til høringsutkastet argumentert fra standardsetters side for at vurderingene etter den foreslåtte modellen skal være konsistente med de gjeldende bestemmelsene i IFRIC 15, jf. BC pkt. 66. Det fremstår relativt klart at standardsetter også har benyttet prinsippene som fremkommer i IFRIC 15 pkt. 10 til 12 ved utarbeidelse av indikatoren for løpende kontrollovergang, jf. HU pkt. 30, bokstav d. Slik vi ser det vil imidlertid en analogi fra IFRIC 15 være lite egnet ved vurdering av løpende inntektsføring i forhold til tjenesteleveranser.

Etter vår mening synes kontrollindikatorene i for stor grad å være utformet for transaksjoner som omfatter varer. Denne påstanden støttes av Ernst & Young, hvor selskapet i sitt høringsvar har påpekt at indikatorene er for fokusert mot varer og at de av denne grunn ikke er tilstrekkelig utformet for tjenester (CL 419, 9). Vi mener at indikatorenes manglende tilpasning til tjenesteleveranser i stor grad også har en sammenheng med den foreslåtte inntektsmodellen sitt kundeperspektiv ved vurdering av kontrollovergang.

6.5 Overordnede betraktninger ved oppfyllelse av kvalitetskravene

6.5.1 Regnskapsmessige konsekvenser hvis løpende inntektsføring ikke er mulig

Slik vi observerte i eksempelet med revisjonstjenester kan kontrollbegrepets og kontrollindikatorenes utforming medføre at regnskapsføring av inntekter ikke kan utføres løpende for denne type tjeneste. Konsekvensen av dette vil bli en utsatt inntektsføring sammenlignet med den gjeldende inntektsmodellen. Denne endringen kan illustreres med følgende eksempel:

Prosjekt	Fullføringsgrad pr rapporteringsdag i x1	Inntekt etter gjeldende modell	Inntekt etter foreslått modell
A	80%	80%	0%
B	20%	20%	0%

I de tilfeller der kontroll ikke er overført til kunden gir den foreslåtte inntektsmodellen ikke anledning til å regnskapsføre inntekter pr rapporteringsdag i x1. Den aktiviteten som er utført i periode x1 vil ikke reflekteres i selskapets regnskapsrapportering. Selv om prosjekt A i vesentlig større grad er ferdigstilt sammenlignet med prosjekt B, vil det ikke reflekteres inntekter fra verken prosjekt A eller B i foretakets resultatregnskap pr rapporteringsdag i x1. Det kan på grunnlag av dette sies at regnskapet pr rapporteringsdag i x1 kun viser i hvilken grad leveranseforpliktelsen er oppfylt, og ikke den aktiviteten som selskapet har utført. Denne konsekvensen av høringsutkastet er blitt sterkt kritisert, deriblant av Kvifte (2010, 43), Haugnes (2011) og NRS (CL 583, 1).

Vi ønsker ytterligere å eksemplifisere hvordan den foreslåtte modellen vil påvirke inntektsføringen av tjenester som strekker seg over flere regnskapsperioder der kontroll ikke overføres løpende. Dette gjøres ved hjelp av eksemplet over. Vi forutsetter at selskapet utfører prosjektene over tre regnskapsperioder. Overgang av kontroll og dermed inntektsføringen vil i henhold til høringsutkastet først bli aktuelt i periode 3 ved ferdigstilling av prosjektene. Inntektsføring etter høringsutkastet resulterer dermed i utsatt inntektsføring sammenlignet med den gjeldende inntektsmodellen. Den aktivitet som blir utført i periode 1 og periode 2 vil etter den foreslåtte inntektsmodellen ikke bli reflektert i regnskapsrapporteringen for de respektive regnskapsperiodene. Vi ser følgelig at hvis regnskapsføring av inntekter først skal utføres ved kontrollovergang kan dette kunne medføre økt volatilitet i foretakets inntekter mellom de enkelte rapporteringsperioder.

6.5.2 *Konsekvenser for oppfyllelse av kvalitetskravet relevans*

Vi er kritiske til hvorvidt regnskapsinformasjonen som blir presentert i perioderegnskapene ved eksemplet over vil bidra til at brukerne kan utarbeide

korrekte forventninger om utfallet av tidligere og fremtidige hendelser. En beslutning tatt i for eksempel periode 1 vil ta utgangspunkt i regnskapsinformasjon som viser lavere fremtidig inntjening enn reelt, mens en beslutning i periode 3 vil ta utgangspunkt i en for optimistisk fremtidig inntjening. Forventningene om fremtiden og fortiden kan dermed bli feil hvis man vurderer regnskapsrapportering fra periode 1 og periode 3 hver for seg. At den aktivitetsbaserte tilnærmingen som blir benyttet i gjeldende inntektsmodell ved *løpende avregnings metode* faller bort vil etter vår mening medføre redusert *relevans* i regnskapsinformasjonen som blir presentert. Informasjon som ikke gjenspeiler utført aktivitet i selskapet er etter vårt syn verken tilstrekkelig predikerende eller bekreftende. Den vil ikke være egnet til å skape korrekte forventninger om fremtiden eller fortiden, og er dermed ikke relevant. En slik påstand støttes av både av Haugnes (2011) og Kvaal (2011). De er begge av den mening at utført aktivitet og verdiskapning må fremkomme i regnskapsrapporteringen for den tilhørende regnskapsperiode hvis regnskapsinformasjon skal være relevant.

Flere respondenter i referansegruppen fremhever i deres høringssvar at kvalitetskravet *relevans* blir svekket hvis tidspunktet for overgang av kontroll ikke er sammenfallende med tidspunktet for utført aktivitet. Ernst & Young poengterer dette klart i sitt høringssvar med følgende tilbakemelding (CL 419, 2):

"We believe that a pure control based approach would not provide decision useful information in all circumstances."

BDO har i denne sammenheng ikke gjort betraktninger ved brukernytten av informasjonen, men poengterer følgende ved inntektsføring etter kontrollbegrepet i høringssvaret (CL 403, 2):

"We note that it would not reflect the economic activities of the supplier."

6.5.3 Konsekvenser for oppfyllelse av kvalitetskravet validitet

Validitet innebærer at informasjonen måler det den gir seg ut for å måle, og således reflekterer de økonomiske realiteter ved en transaksjon. Vi mener at presentasjon av de økonomiske realiteter i stor grad vil være sammenfallende med at regnskapsrapporteringen reflekterer den aktivitet og verdiskapning som er utført ved foretakets inntektsgenererende prosesser i rapporteringsperioden. I kapittel

6.5.1 presenterte vi de regnskapsmessige konsekvensene fra eksempelet med revisjonstjenester, hvor illustrasjonen poengterte at regnskapsrapporteringen ikke vil reflekterte den utførte aktivitet. Vi mener følgelig at en slik inntektsføring fører til lav oppfyllelse av kvalitetskravet validitet. Et slikt resonnement støttes av Ernst & Young i deres høringssvar, hvor selskapet poengterer at løpende inntektsføring medfører bedre oppfyllelse av validitet ved tjenesteleveranser (CL 419, 9):

”The discussion paper stated that services are, by their nature, consumed as they are provided and therefore the revenue should be recognized over time. We believe that this more faithfully represents the transfer of control of a service and should be included in the final document.”

I det reviderte rammeverket er kravet til *substans over form* som et eget vilkår ekskludert. Standardsetter har imidlertid redegjort for følgende i begrunnelsesvedlegget (BC) til det reviderte rammeverket (IASB 2010b, BC3.26):

”Substance over form is not considered a separate component of faithful representation because it would be redundant. Faithful representation means that financial information represents the substance of an economic phenomenon rather than merely representing its legal form. Representing a legal form that differs from the economic substance of the underlying economic phenomenon could not result in a faithful representation.”

Det fremgår av sitatet at implisitt i kvalitetskravet validitet foreligger et krav til substans over form. Ved at kontrakter i foreslått inntektsmodell har status som inndata for inntektsføringen innebærer dette at den juridiske formen er avgjørende for inntektsføringen. Fardal (2009, 32) påpeker i sin artikkel at fremtidig inntektsføring kommer til å bli styrt av hvordan kontraktene er utformet. BDO fremsetter en lignende påstand i sitt høringssvar (CL 403, 2):

”There is a risk that the guidance as drafted might also result in the structuring of contractual arrangements in order to qualify for continuous transfer.”

Vi støtter Fardal og BDO i dette synet, og mener at den foreslåtte modellen i utgangspunktet er i konflikt med kravet om at substans skal stå over form. Det fremstår litt bemerkningsverdig at standardsetter har valgt å sette kontrakter i et så fremtredene fokus som i den foreslåtte modellen med tanke på den uttalelse som gis i begrunnelsesvedlegget (BC) til rammeverket. Fokuset på kontrakt kan redusere regnskapets validitet. At foreslått modell legger kontrakten til grunn som inndata, stiller etter vår mening større krav til utforming av regnskapsreglene i

modellen enn om aktivitet lå til grunn ved inntektsføringen. Kontrakt som inndata forvansker at utdata (regnskapsinformasjonen) reflekterer den økonomiske realiteten. Utdata fra transaksjonen skal oppfylle kravet til validitet, og i henhold til uttalelsen fra standardsetter vise substans over form.

Det faktum at foreslått inntektsmodell gir lite veiledning til hvordan regnskapsprodusentene skal tolke kontrollbegrepet og kontrollindikatorerne kan også påvirke regnskapsrapporteringens validitet. Muligheter for opportunistiske vurderinger fordi det er uklarheter ved bestemmelsene, kan medføre en trussel mot de underliggende faktorene *nøytralt* og *uten feil* til kvalitetskravet validitet.

6.5.4 *Konsekvenser for oppfyllelse av sammenlignbarhet*

Ettersom den foreslåtte inntektsmodellen gir begrenset med veiledning til hvordan kontrollbegrepet og kontrollindikatorerne skal tolkes, kan oppfyllelsen av den forsterkende kvalitative egenskapen *sammenlignbarhet* bli redusert. Uklarheten ved bestemmelsene kan medføre ulik regnskapspraksis mellom selskaper. At den inntektsgenererende aktivitet for enkelte tjenesteleveranser ikke fremkommer i regnskapsrapporteringen vil etter vår mening medføre en tilsvarende trussel mot oppfyllelse av sammenlignbarhet. Spesielt synes sammenlignbarhet mellom regnskapsperioder å bli svekket ved tilfeller hvor foreslått modell medfører økt volatilitet i inntekter. Sammenlignbarhet mellom foretak vil også svekkes i den grad regnskapsprodusentene gjør kontraktmessige tilpasninger for å kunne regnskapsføre inntekten løpende. Tilnærmet like transaksjon kan grunnet kontraktmessige tilpasninger bli behandlet svært ulikt i regnskapsrapporteringen.

6.5.5 *Vurdering av informasjon som fremkommer i noter*

Vi har ovenfor påpekt at kontrollbegrepet og kontrollindikatorerne for enkelte typer tjenesteleveranser vil medføre at den inntektsgenererende aktiviteten ikke reflekteres i resultatregnskapet. Det må derfor vurderes om høringsutkastets økte krav til noteinformasjon kan erstatte den reduserte informasjon i resultatregnskapet. Ved slike vurderinger må det utføres en vesentlighetsvurdering. Informasjon som ikke kan unnlates fra resultatregnskapet uten at beslutningsutfallet påvirkes anses som vesentlig og beslutningsnyttig. Vi

mener at informasjonen som fremkommer i resultatregnskapet er viktigere for oppfyllelse av kvalitetskravene enn den informasjon som fremkommer i noter fordi informasjonen som fremkommer i notene fremstår mindre tilgjengelig. Haugnes (2011) har en tilsvarende oppfatning. Han poengterer at regnskapsbrukerne er vant til å lese regnskapet på en slik måte at det er mest hensiktsmessig å vise aktiviteten i resultatregnskapet fremfor i notene. At informasjon som er svært sentral for å forstå de økonomiske aspekter ved et foretak fremkommer til dels i resultatregnskapet og til dels i noter vil eksempelvis gjøre analyse- og verdsettelsesarbeidet mer komplisert.

Respondentene i referansegruppen er generelt enige om at det er nødvendig med ytterligere regnskapsinformasjon for inntekter. Enkelte i referansegruppen, deriblant NRS (CL 583, 7) og PWC (CL 190, 16), påpeker imidlertid at slik som opplysningskravene er foreslått i høringsutkastet vil kravene kunne medføre at vesentlig informasjon blir skjult fordi opplysningsplikten virker uforholdmessig stor. Nyttig informasjon kan derfor bli skjult av volumet. Vi deler denne oppfatningen. Det faktum at nyttig informasjon grunnet informasjonsvolumet blir skult, vil etter vår mening være en trussel mot regnskapets oppnåelse av *validitet* ettersom den underliggende faktoren *fullstendighet* synes truet. Et annet aspekt ved de foreslåtte notekravene er at kostnadene ved å innføre økt noteinformasjon trolig vil overstige nytten. Denne konsekvensen ble påpekt av både Ernst & Young (CL 419, 3) og EFRAG (CL 394, 18) i deres høringssvar. Vi er i likhet med disse respondentene av den oppfatning at nytten blir størst hvis viktig informasjon presenteres direkte i resultatregnskapet. Dette på grunnlag av at regnskapsbrukerne, slik som Haugnes (2011) påpeker, har forventninger om at beslutningsnyttig informasjon fremkommer i resultatregnskapet.

6.6 Oppsummerende betraktninger

IAS 18 og IAS 11 legger for tjenester og anleggskontrakter normalt til grunn prinsippet *løpende avregnings metode* ved inntektsføring. Vi er av den oppfatning at gjeldende inntektsmodell på en god måte reflekterer verdiskapningen i regnskapsrapporteringen. Denne oppfatningen deles med respondentene i referansegruppen (Vedlegg 1), samt Haugnes (2011) og Kvaal (2011). I den foreslåtte modellen blir kontrolløvergang avgjørende for når inntektsføringen skal

gjennomføres. For enkelte tjenesteleveranser er tidspunkt for kontrollovergangen først ved ferdigstilling av hele tjenesteleveransen. Aktiviteten som utføres for å oppfylle leveranseforpliktelsen vil i disse tilfellene ikke presenteres løpende i regnskapsrapporteringen. Vi mener at inntektsgenererende aktiviteter bør reflekteres i regnskapsinformasjonen for at kvalitetskravene skal oppfylles. Den realitet at foreslått modell ekskluderer muligheten for løpende regnskapsføring av inntekter for enkelte transaksjoner anses dermed å redusere oppfyllelsen av kvalitetskravene. Vi støtter dermed den kritikk som har kommet mot høringsutkastet i forbindelse med at modellen fremstår dårlig tilpasset tjenesteleveranser.

7 Fraktavtaler i shippingbransjen

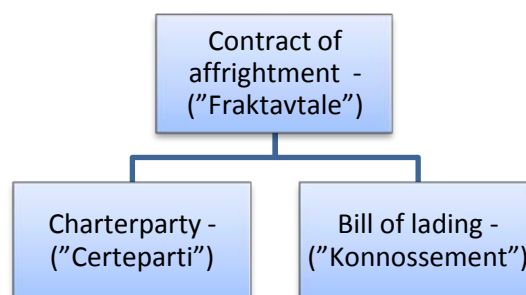
7.1 Innledning

Vi ønsker i dette kapitlet å introdusere de forskjellige typer fraktavtaler som blir benyttet ved utførelse av transporttjenester i shippingbransjen. De enkelte fraktavtaler innehar normalt forskjellige avtalevilkår og karakteristika. Dette medfører at regnskapsprodusentene må vurdere hvorvidt fraktavtalen faller innenfor virkeområdet til IAS 18 og den foreslåtte modellen for inntektsføring. Vi vil i kapitlet redegjøre for grensedragningen mellom regnskapsføring etter inntektsstandard og inntektsføring etter øvrige regnskapsstandarder. Avslutningsvis drøfter vi likheter mellom de enkelte typer fraktavtaler fra et regnskapsmessig standpunkt.

7.2 Fraktavtaler som benyttes i shippingbransjen

En fraktavtale ("contract of affrighment") defineres som en avtale hvor en reder (heretter omtalt som *bortfrakter*), enten direkte eller gjennom en agent, påtar seg å frakte last via sjø eller stiller et skip til disposisjon for tilsvarende formål (Wilson 2010, 3).

Det forekommer en rekke forskjellige typer fraktavtaler innenfor shipping. Fraktavtalene blir ofte inndelt i forskjellige grupper, hvor kontraktene i den enkelte gruppe har særegne likhetstrekk. En grafisk fremstilling på en slik hovedinndeling av fraktavtaler kan fremstå som følger:



Figur 3: Inndeling av fraktkontrakter (Wilson 2010, 3).

På den ene side ytes det transporttjenester hvor bortfrakteren stiller hele skipets lastekapasitet til disposisjon for motparten i avtalen (heretter omtalt som *befrakter*) for enten en bestemt reise eller et avtalt tidsrom. Denne type transporttjenester blir normalt nedfelt i en fraktavtale som benevnes som et certeparti ("charterparty"). På den annen side ytes det transporttjenester hvor bortfrakteren benytter skipets lastekapasitet ovenfor flere avtalemotparter på samme reise. Denne type transporttjenester blir normalt nedfelt i et konnossement ("bill of lading"). En annen grunnleggende forskjell ved de to overnevnte hovedkategoriene er at fraktavtaler i form av certeparti har fokus på skipet som skal benyttes ved utførelse av transporten, mens fraktavtaler under konnossementene i større grad har fokus på lasten som skal transporteres (Møllmann 2007, 95).

7.2.1 Certepartier

Det eksisterer tre forskjellige typer certepartier innen shipping, hvor forskjellen mellom dem hovedsakelig er relatert til befrakters rådighet over skipet som blir benyttet ved oppfyllelse av fraktavtalen (Møllmann 2007, 95). De tre typer certeparti benevnes som følger:

- Reisecerteparti ("voyage charter")
- Tidscerteparti ("time charter")
- Bareboat-kontrakter ("bareboat" eller "demise charter")

Vi vil i det følgende gjennomgå de grunnleggende karakteristikaene, samt de fremtredende forskjellene for de tre typer certeparti.

Reisecerteparti

Et reisecerteparti kan defineres som følgende (Brodie 2007, 243):

"Contract of carriage in which the charter pays for the use of a ship's cargo space for one, or sometimes more than one, voyage. (...) Freight is generally paid per unit of cargo, such as tone, based on an agreed quantity, or as a lump sum irrespective of the quantity loaded."

En fraktavtale nedfelt som et reisecerteparti innebærer altså at befrakteren kun betaler et avtalt vederlag for bruk av et skips lastekapasitet. Befrakter vil ved

kontraktinngåelsen gi bortfrakteren instruksjoner om destinasjoner for lasting og lossing, mens bortfrakteren har det fulle operatøransvar for skipet.

Tidscerteparti

Et tidscerteparti kan defineres som følgende (Brodie 2007, 238):

”The hiring of a ship from shipowner for a period of time. Under this type of contract, the shipowner places his ship, with crew and equipment, at the disposal of the charterer, for which the charterer pays hire money. Subject to any restrictions in the contract, the charterer decides the type and quantity of cargo to be carried and ports of loading and discharging. (...) The technical operation and navigation of the ship remain the responsibility of the shipowner.”

En fraktavtale nedfelt som et tidscerteparti gir befrakteren en rett til å bruke skip og tilhørende besetning etter eget ønske over en avtalt tidsperiode. Den vesentligste forskjellen fra et reisecerteparti er at et tidscerteparti legger til grunn vederlag for et avtalt tidsrom uavhengig av antall reiser, mens reisecerteparti legger til grunn vederlag for en avtalt reise. Bortfrakter vil ved begge typer avtaler ha operatøransvar for skipet.

Bareboat-kontrakt

En bareboat-kontrakt kan defineres som følgende (Brodie 2007, 36):

”The hiring or leasing of a ship for a period of time during which the shipowner provides only the ship while the charterer provides the crew together with all stores and bunkers and pays all operating costs.”

En bareboat-kontrakt er i seg selv ikke en fraktavtale på lik linje som overnevnte certepartier, men leie av et tomt skip (Gram 1977, 214). En slik karakterisering av denne type avtale støttes også av Møllmann (2007, 96). Reder stiller ved denne form for avtale kun et tomt skip til fri disposisjon for en leietaker for et avtalt tidsrom.

7.2.2 Konnossementer

Konnossementer inneholder vilkår og bestemmelser som dekker både bortfrakters kvittering for å ha mottatt last, samt bortfrakters løfte om å levere lasten på det

avtalte bestemmelsessted (Gram 1977, 106). Et konnossement dekker således et bredere virkeområde enn selve avtalen om transport. Det eksisterer et bredt bruksområde for fraktavtaler i form av konnossementer. Vi vil i vår redegjørelse kun trekke frem *linjekonnossementer*, ettersom linjekonnossementer kjennetegnes ved å ha nedfelt fraktavtalen i avtaledokumentet (Gram 1977, 106).

Linjekonnossementer

Linjekonnossementer benyttes i linjetransport (Gram 1977, 116). Linjetransport kan defineres som følgende (Brodie 2007, 213):

”Company which operates a ship or ships between advertised ports on a regular basis and offers space for goods in return for freight based on tariff of rates.”

Fraktavtaler av en slik utforming blir i praksis benyttet ved eksempelvis befraktning på skip som går i faste ruter til annonserte tidspunkter. Elementene i denne type fraktavtale har mange likhetstrekk med et reisecerteparti ettersom kjøper av frakttjenesten betaler for en andel av skipes lastekapasitet. Avtaleformen innehar imidlertid en stor forskjell fra reisecerteparti, da det ved linjetransport alltid vil være andre kjøpere av lastekapasitet på samme transport.

7.2.3 Andre kontraktsformer

En annen avtaleform som er vanlig å benytte, og som ikke direkte kan klassifiseres som et certeparti eller konnossement, er transportkontrakter (Gram 1977, 162).

Transportkontrakter (COA)

Transportkontrakter innbefatter befraktning av et mer eller mindre nøyaktig bestemt kvantum over en gitt tid, hvor skipningene gjennomføres mer eller mindre regelmessig (Gram 1977,162). Kontraktsformen kan eksemplifiseres på følgende måte (Stoepford 2009, 183): Bortfrakter inngår en kontrakt hvor foretaket forplikter seg til å frakte 10 skipslaster fra Colombia til Rotterdam i løpet av en 12 måneders periode, der hver last skal inneholde 50 000 tonn med kull og hvor vederlaget fastsettes pr. tonn fraktet kull.

Denne kontraktsformen blir ofte også benevnt som en "contract of affreightment", "COA", eller en "kvantumskontrakt". Spesielt kan den engelske terminologien lett skape forvirringer ettersom tilsvarende begrep benyttes som samlebegrep for alle former for fraktavtaler.

Vederlag i transportkontrakter fastsettes på bakgrunn av benyttet lastekapasitet, og ikke på tidsforbruk. Kontraktsformen har således likhetstrekk til fraktavtaler i form av reisecerteparti, og det er ikke uvanlig at det for den enkelte reise benyttes en underavtale som nedfelles som et reisecerteparti. Transportkontrakter fremstår derfor på mange måte som en formell paraply for underliggende delkontrakter. Det er imidlertid sjelden at det blir inngått fraktavtaler av denne type hvor et skip er fullbeskjeftiget ved kun én transportkontrakt (Gram 1977, 162). En annen forskjell fra reisecerteparti er at fraktavtalen ikke inneholder noen vilkår om hvilket skip som skal benyttes for transport, noe som medfører at bortfrakter fritt kan benytte det skipet han selv ønsker for den enkelte transport (Gram 1977, 163).

7.2.4 *Bruk av standardiserte fraktavtaler*

Det er i shippingbransjen, som forøvrig i avtaleretten, i utgangspunktet ingen begrensinger av hvilke avtaler som kan inngås mellom to parter. Shippingbransjen benytter i stor grad standardiserte fraktavtaler innenfor de forskjellige kontraktsegmentene, og det er mindre vanlig at det utarbeides særegne avtaler (Møllmann 2007, 100). Utviklingen av disse standardavtalene har i stor grad blitt ledet av interesseorganisasjoner for redere. Organisasjonen *The Baltic and International Maritime Conference* (heretter benevnt BIMCO) er et eksempel på en interesseorganisasjon som utarbeider slike standardavtaler. Standardavtaler utformet av BIMCO blir ofte benyttet ved inngåelse av fraktavtaler (Møllmann 2007, 101). Eksempler på fraktavtaler utarbeidet av BIMCO er GENCON 94 (for reisecerteparti), BALTIME 1939 (for tidscerteparti), og GENCOA (for kvantumskontrakter).

Reisecerteparti utformet etter GENCON 94 er den mest populære kontraktsform innenfor denne type fraktavtaler (BIMCO 2011). Kontrakten er ikke utformet for en spesiell type last, og benyttes av den grunn som en generell kontrakt innenfor en rekke fraktsegmenter (Brodie 2007, 118). Standardkontrakten GENCOA er i

større grad segmentspesifikk, og blir benyttet ved kvantumskontrakter innenfor tørrlastsegmentet.

7.3 Regnskapsmessig klassifisering av fraktavtaler i shippingbransjen

7.3.1 Avgrensning mot virkeområdet for leieavtaler

Fraktavtalene innenfor shipping er svært forskjellige. Redegjørelsen ovenfor viser at innholdet i avtalene strekker seg fra utleie av et tomt skip til linjetransport. Det er derfor svært viktig å vurdere karakteristikaene ved den enkelte type fraktavtale mot virkeområdet til den foreslåtte modellen for inntektsføring. Fraktavtalene innenfor shipping er utformet på en slik måte at de har elementer som går i retning av både inntektsføring etter virkeområdet for den foreslåtte standarden for inntekter, og i retning av virkeområdet til IAS 17 *Leieavtaler*. En riktig regnskapsmessig klassifisering av fraktavtalene er derfor helt essensielt når regnskapsprodusenter skal vurdere hvordan den enkelte fraktavtale skal inntektsføres. Den gjeldende standard for regnskapsføring av leieavtaler er IAS 17. Det er således IAS 17 som er utgangspunkt ved en vurdering om hvorvidt en fraktavtale regnskapsmessig skal klassifiseres som en leieavtale. En leieavtale er i IAS 17 definert som følgende:

”A lease is an agreement whereby the lessor conveys to the lessee in return for a payment or series of payments the right to use an asset for an agreed period of time.”

Den foreslåtte modellen for inntektsføring legger i høringsutkastet til grunn at det er kriteriene i IAS 17 som skal benyttes ved avgjørelse om hvorvidt en fraktavtale skal anses å være en leieavtale, jf. HU pkt. 6. Hvis en fraktavtale regnskapsmessig klassifiseres som en leieavtale vil det være IAS 17 som skal benyttes ved regnskapsføringen, og den foreslåtte modellen for inntektsføring kommer således ikke til anvendelse.

7.3.2 Overordnet vurdering av virkeområdet for leieavtaler

IAS 17 gir svært lite veiledning ved avgjørelse om hvorvidt en avtale skal klassifiseres som en regnskapsmessig leieavtale. Det er derfor hensiktsmessig ved slike vurderinger å trekke inn de tolkninger som fremkommer i IFRIC 4 *Fastsettelse av hvorvidt en avtale inneholder en leieavtale*. IFRIC 4 legger til

grunn to kumulative vilkår ved avgjørelse av om det foreligger en leieavtale. Det første vilkåret henspeler på hvorvidt avtalens oppfyllelse er *avhengig av bruken av en særskilt eiendel eller eiendeler* ("dependent on the use of a specific asset or assets"), mens det andre vilkåret henspeler på om avtalen *overdrar en rettighet til å bruke eiendelen* ("conveys a right to use the asset"), jf. IFRIC 4.6. IFRIC 4 gir også utdypende veiledning til vurderingen om hvorvidt vilkårene er oppfylt.

Bareboat-kontrakter

Bareboat-kontrakter oppfyller ved sin natur vilkåret om overdragelse av bruksrettighet, da skipet overleveres til leietaker for fri disposisjon. Normalt vil også de økonomiske og praktiske forhold tilsi at det ikke er aktuelt å benytte et alternativt skip ved gjennomføring av avtalen. Kravet om bruk av særskilt eiendel er derfor også oppfylt (Ernst & Young 2009, 705). Således er begge vilkårene som foreligger i IFRIC 4 oppfylt. Dette medfører at bestemmelsene i IAS 17 skal legges til grunn ved inntektsføringen, og følgelig faller denne type fraktavtale utenfor virkeområdet til den foreslåtte standarden for inntekter.

Tidscerteparti

En fraktavtale i form av et tidscerteparti består av to elementer. Sett fra befrakters side gir en slik fraktavtale først og fremst tilgang til en bruksrett for skipet, men det er også tilgang på tjenester knyttet til drift og vedlikehold av skipet. Befrakters tilgang til et tjenesteelement er ikke til hinder for at IAS 17 skal legges til grunn ved inntektsføringen av slike avtaler, jf. IAS 17.3. Den delen av et tidscerteparti som vedrører leie av skipet skal således vurderes tilsvarende som bareboat-kontrakter.

Det fastsettes i IFRIC 4 at bortfrakter skal regnskapsføre tjenesteelementet i henhold til en annen standard enn IAS 17, jf. IFRIC 4.12. Den foreslåtte standarden for inntektsføring skal således benyttes for inntektsføring av slike tjenesteelementer. Dette er imidlertid under forutsetning av at betaling for tjenesteelementet kan skilles fra øvrige kontraktselementer på en pålitelig ("reliably") måte, jf. IFRIC 4.15. Hvis ikke betaling for tjenesteelementet kan identifiseres på en pålitelig måte skal hele avtalen regnskapsføres etter IAS 17. Det er i de fleste tilfeller ved tidscerteparti kun oppgitt et totalt vederlag som omfatter både skipet og tjenesteelementet (Ernst & Young 2009, 706). Ved slike

tilfeller foreskriver IFRIC 4 at det skal benyttes estimeringsteknikker for å skille elementene, jf. IFRIC 4.14. Vi ønsker imidlertid ikke å drøfte inntektsføring av tjenesteelementer ved tidscerteparti nærmere, da vi mener dette faller utenfor det primære fokuset ved denne oppgaven.

Reisecerteparti

Reisecerteparti vil i de fleste tilfeller utføres med et bestemt skip. Eksempelvis innehar kontrakt i form av GENCON 94 et eget felt i kontrakten som er dedikert skipets navn. Vilåret i IFRIC 4 om hvorvidt avtalen innebærer bruk av en særskilt eiendel vil således være oppfylt hvis denne fraktavtalen legges til grunn.

Det springende vilkår vil derfor være om befrakter overdrar en rettighet til å bruke eiendelen. IFRIC 4 angir tre alternative underliggende vilkår ved en slik avgjørelse, jf. IFRIC 4.9.

Det første underliggende vilkår omhandler hvorvidt befrakter (eller en annen part utpekt av befrakter) har evne eller rettighet til å drifte eiendelen. Slik vi vurderer denne type fraktavtale vil det i alle tilfeller være bortfrakter som drifter eiendelen. Befrakter vil ikke ha noen beslutningsmyndighet under reisen. Vilåret er således ikke oppfylt.

Det andre underliggende vilkår er hvorvidt befrakter har evne eller rettigheten til å kontrollere den fysiske tilgangen av skipet. Det er bortfrakter som har operatøransvaret ved en slik fraktavtale, og befrakter vil ikke ha mulighet til å kontrollere fysisk tilgang til skipet. Vilåret er således ikke oppfylt.

Det tredje underliggende vilkår er todelt, hvor det sentrale punkt er hvorvidt det er direkte sammenheng mellom befraktningen som utføres og det vederlag som skal betales for befraktningen. En direkte sammenheng vil medføre at vilåret *ikke* er oppfylt. Vi mener at det for denne type fraktavtale er en direkte sammenheng mellom utført frakttjeneste og vederlag. Vilåret er således ikke oppfylt.

Vi mener med bakgrunn i overnevnte drøftelse at vilkårene for at reisecerteparti skal klassifiseres som en leieavtale ikke er oppfylt. Inntekter som har sitt opphav fra reisecerteparti skal således regnskapsføres etter den foreslåtte modellen for

inntekter. Vår konklusjonen understøttes også av Ernst & Young, hvor det presiseres at en fraktkontrakt i form av reiseCERTeparti innbærer kjøp av transporttjenester (Ernst & Young 2009, 705).

Linjekonnossementer

Befraktning med linjetransport går i faste ruter. Linjekonnossementet vil i sin natur aldri medføre at bortfrakter får en særegen bruksrett til skipet. Vilåårene for å klassifiseres som en leieavtale i IFRIC 4 er således ikke oppfylt, og denne type fraktavtale skal regnskapsføres etter den foreslåtte modellen for inntekter.

Transportkontrakter

Transportkontrakter vil som tidligere beskrevet ved de fleste tilfeller utføres med det skip bortfrakter fastsetter etter eget ønske. Transportkontrakter vil derfor ikke tilfredsstillere vilååret om å være en særskilt eiendel i IFRIC 4, og skal følgelig regnskapsføres etter den foreslåtte modellen for inntekter.

7.3.3 Forslag til ny standard for leieavtaler – endret virkeområde for leieavtaler?

IASB og FASB har for tiden også et pågående forbedringsprosjekt for regnskapsføring av leieavtaler. Standardsetterne publiserte i august 2010 et høringsutkast for dette prosjektet, og det forventes at en endelig standard skal være ferdig i første del av 2012 (IASB 2010c) (IASB 2011e). Vi ønsker i det følgende å gjennomføre en kort drøftelse om hvorvidt det foreligger endringer i virkeområdet mellom gjeldende IAS 17 og den foreslåtte standarden for leieavtaler. Avslutningsvis vil vi drøfte hvorvidt eventuelle endringer medfører endret regnskapsmessig klassifiseringer av fraktavtaler.

Den foreslåtte standarden skal benyttes ved regnskapsføring av alle avtaler som defineres som en leieavtale, jf. HU(L) pkt. 5. En leieavtale er i den foreslåtte standarden definert som følgende, jf. HU(L) App A:

” A contract in which the right to use a specified asset is conveyed, for a period of time, in exchange for consideration.”

Standardsetter har i vedlegg til den foreslåtte standarden gitt ytterligere avgrensning av begrepet. Det fastsettes i vedlegget at regnskapsprodusentene skal vurdere hvorvidt det foreligger en leieavtale med utgangspunkt i følgende vilkår, jf. HU(L) App B pkt. B1;

- a) *The fulfilment of the contract depends on providing a specified asset or assets (the "underlying asset"); and*
- b) *The contract conveys the right to control the use of a specified asset for an agreed period of time.*

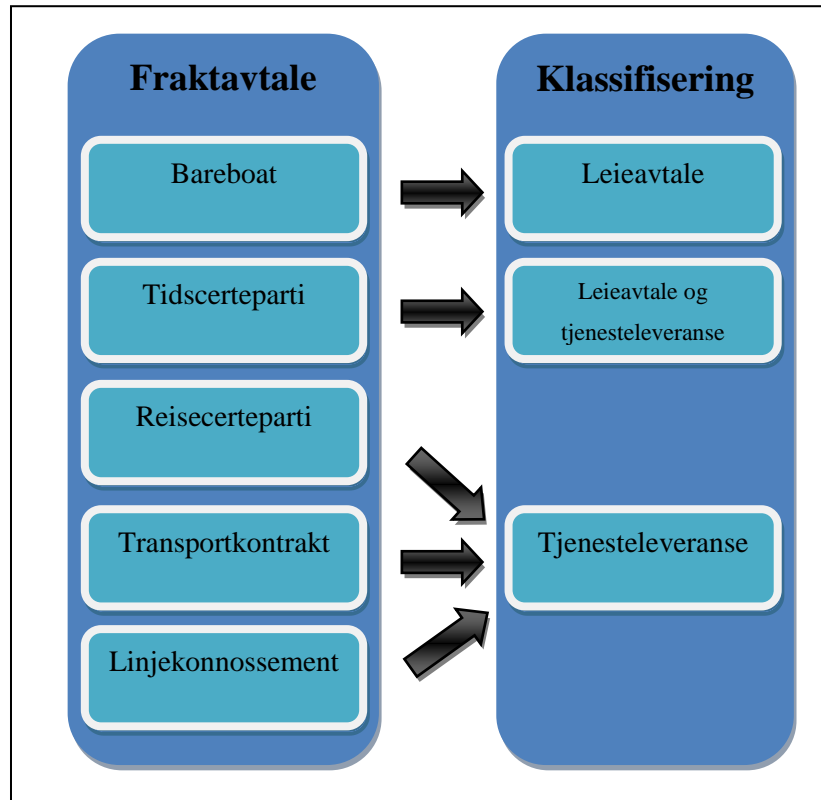
Det første kriteriet har en tilnærmet lik ordlyd som gjeldende bestemmelser i IFRIC 4. Det er gitt veiledning for vurdering av hvorvidt regnskapsprodusentene skal anse en eiendel som *særskilt* ("specified"), jf. HU(L) App B pkt. B2 og B3. Innholdet i denne veiledningen er videreført tilnærmet identisk fra den tilsvarende veiledning i IFRIC 4, og vi mener derfor at det ikke foreligger endret virkeområde ved kriteriet.

Ordlyden i det andre kriteriet er imidlertid endret fra *rettighet til å bruke* ("a right to use") i IFRIC 4 til *rettighet til å kontrollere* ("the right to control") i den foreslåtte standarden for leieavtaler. Det er i vedlegg til den foreslåtte standarden for leieavtaler videreført tilnærmet identiske vilkår for å avgjøre begrepet *rettighet til å kontrollere* som de vilkår som er gjeldende for begrepet *rettighet til å bruke* i IFRIC 4, jf. HU(L) App B pkt. B4. Ettersom de underliggende vurderingskriteriene er identiske vil en endret ordlyd etter vår oppfatning ikke medføre noen praktiske konsekvenser for regnskapsmessig klassifisering.

Vi mener at IASB ikke har endret det virkeområdet for leieavtaler i den foreslåtte standard for leieavtaler. Denne konklusjonen er sammenfallende med de betraktninger Haugnes og Mamelund har presentert ved sin vurdering av den foreslåtte standard for leieavtaler (Haugnes og Mamelund 2010a, 20). Det blir følgelig ingen endringer i den regnskapsmessige klassifiseringen av fraktavtaler fra bruk av gjeldende IAS 17.

7.3.4 Oppsummerende betraktninger for klassifisering av fraktavtaler

Basert på overstående redegjørelse kan regnskapsmessig klassifisering av fraktavtaler illustreres som følgende:



Figur 4: Illustrasjon av regnskapsmessig klassifisering av fraktavtaler (egenutviklet).

Fraktavtaler utformet som en bareboat-kontrakt i sin helhet vil falle utenfor virkeområdet til den foreslåtte standarden for inntektsføring. Tjenesteelementet i tidscerteparti vil under spesifikke kriterier være omfattet av virkeområdet for den foreslåtte inntektsmodellen. Reiscerteparti, transportkontrakter og linjekonnossementer vil i sin helhet falle innenfor virkeområdet til den foreslåtte modellen for inntektsføring.

7.4 Prinsipielle betraktninger ved fraktavtaler klassifisert som tjenesteleveranser

Vi har ovenfor presentert hvilke fraktavtaler som omfattes av virkeområdet til gjeldende og foreslåtte standard for inntektsføring. Fraktavtalene som

regnskapsmessig klassifiseres som tjenesteleveranser innehar svært forskjellige karakteristika. Vi mener imidlertid at kontraktene, fra et regnskapsmessig synspunkt og under spesifikke forutsetninger, prinsipielt kan betraktes som identiske ved fastsettelse av tidspunkt for inntektsføring.

En slik påstand forankres i at kontraktene normalt vurderes ut fra det enkelte skip eller på den enkelte transport når regnskapsprodusenten skal ta stilling til inntektsføring etter IAS 18. Ved vurdering av et reisecerteparti og et linjekonnossement fremstår en slik påstand innlysende, mens det for en transportkontrakt er noe mer uklart om en slik tilnærming er gyldig. Gjeldende regnskapspraksis for transportkontrakter bygger imidlertid på at inntektsføring vurderes individuelt for hver transport som utføres innenfor den totale transportkontrakten (Norsk Regnskapsstiftelse 2009). Vi har hentet følgende sitat fra Stolt-Nielsen Ltd. (2011, 58) sin årsrapport for 2010, som også underbygger et slikt prinsipp:

“The Group generates a majority of its revenues through its tanker segment from the transportation of liquids by sea and inland water under contracts of affreightment or through contracts on the spot market. Tankers follow the percentage of completion method with operating revenue and expenses recognized on each voyage leg.”

Slik vi vurderer fraktavtalene vil det forøvrig ikke være noen prinsipiell forskjell mellom et reisecerteparti og et linjekonnossement hvis begge fraktavtalene forplikter bortfrakter til å transportere lasten mellom identiske laste- og lossehavner. Denne forutsetningen vil imidlertid ikke være gyldig hvis lasten fra et linjekonnossement skal gjennom flere omlastninger før endelig destinasjon, noe som er normalt ved eksempelvis containertransport (CL 382, 2). Vi ser imidlertid bort fra en slik praksis, og legger til grunn at man ved linjekonnossement følger et tilsvarende reisemønster som er normalt ved et reisecerteparti. Prinsipielt vil derfor den eneste forskjell være at et linjekonnossement har et totalt vederlag for transporten som er summen av vederlaget ved alle de individuelle fraktavtalene.

Basert på overstående drøftelse mener vi at de tre overnevnte fraktavtalene fra et regnskapsmessig synspunkt prinsipielt fremstår som identiske ved vurdering av tidspunkt for inntektsføring. Vår videre drøftelse vil i stor grad bygge på karakteristikaene til et reisecerteparti. Vi mener imidlertid at konklusjonene er

sammenfallende for transportkontrakter og linjekonnossement ut fra de prinsipielle betraktninger vi har drøftet. Begrepet *fraktavtaler* vil videre benyttes som samlebetegnelse for de tre typer fraktavtaler.

8 Regnskapsføring av fraktavtaler etter IAS 18

8.1 Innledning

Vi ønsker i dette kapittelet å drøfte de prinsipper og bestemmelser som legges til grunn ved regnskapsføring av fraktavtaler etter IAS 18. Det vil innledningsvis kort redegjøres for de observasjoner vi har foretatt ved analyse av prinsippnoten for inntektsføring til utvalgte shippingselskaper som er notert på Oslo Børs. Avslutningsvis har vi drøftet hvordan den praktiserte inntektsføringen av fraktkontrakter oppfyller kvalitetskravene i det konseptuelle rammeverk. Vi ønsker med en slik redegjørelse å danne et sammenligningsgrunnlag for videre analyse av hvorvidt den foreslåtte modellen for inntektsføring vil medføre endringer ved regnskapsføring av fraktavtaler.

8.2 Fastsettelse av tidspunkt for inntektsføring

Fraktavtalene vil etter de gjeldende bestemmelser for regnskapsføring av inntekter være omfattet av virkeområdet til IAS 18, jf. IAS 18.1 og IAS 18.4. Fraktavtalene blir således inntektsført som tjenesteleveranser i henhold til bestemmelsene i IAS 18.20 mv.

I praksis har det blitt anvendt to forskjellige metoder for inntektsføring av fraktavtaler etter IAS 18, fullført kontrakts metode ("completed voyage") og løpende avregnings metode ("percentage of completion") (Ernst & Young 2009, 706). I henhold til IAS 18 skal inntekter fra fraktavtalene regnskapsføres etter fullføringsgrad, forutsatt at fraktinntekter, kostnader og fullføringsgraden kan estimeres på en pålitelig måte, jf. IAS 18.20. Ved eksempelvis et reisecerteparti mener vi at regnskapsprodusent med stor grad av sannsynlighet kan estimere alle overnevnte faktorer på en pålitelig måte. En slik påstand kan forklares ved at bortfrakter normalt har en kontraktfestet inntekt, samt at kostnader til bunkersolje og mannskap i stor grad vil være oversiktlige. Fullføringsgraden på transaksjonen kan fastsettes med utgangspunkt i antall dager transporten antas å vare, og fremstår i de store linjer som en lite komplisert vurdering.

Vi har undersøkt hvordan inntektsføring av fraktavtaler er beskrevet i prinsippnote for inntektsføring til utvalgte shippingselskaper som er notert på Oslo Børs. Det er en gjennomgående observasjon at fraktavtaler som faller under virkeområdet til IAS 18 blir regnskapsført i samsvar med fullføringsgraden på transaksjonen (Vedlegg 2). Vi har hentet følgende sitat fra prinsippnotene til Green Reefers ASA (2011, 27) sin årsrapport for 2010 som eksemplifiserer bruk av et slikt prinsipp:

“Fraktinntekter periodiseres etter løpende avregnings metode over reisens periode. Reisens periode er definert til å gå fra ferdig utlossing forrige reise til og med lossing på den aktuelle reisen, inkludert eventuell ballast. Fraktinntekter relatert til overgangsreiser periodiseres ut fra det antall dager reisen varer før og etter balansedagen.”

Det ble i siste del av 2008 publisert en undersøkelse utført av KPMG hvor de undersøkte hvilken metode shippingforetakene la til grunn ved inntektsføring av fraktavtaler (KPMG 2008). Undersøkelsen viste at det i all hovedsakelig ble benyttet løpende avregnings metode ved inntektsføring av reisecerteparti og transportkontrakter. Det ble i undersøkelsen også benyttet undersøkelsesobjekter som la til grunn øvrige regnskapsspråk enn IFRS ved sin regnskapsrapportering. Gyldigheten ved å trekke konklusjoner av denne undersøkelsen utelukkende mot IFRS kan derfor diskuteres. Undersøkelsen gir imidlertid indikasjoner på at løpende avregnings metode er den fremtredende metode også innenfor IFRS. Tilsvarende har Ernst & Young konkludert med at inntektsføring etter fullført kontrakts metode kun skal benyttes ved unntakstilfeller ved regnskapsføring av fraktavtaler etter IAS 18 (Ernst & Young 2009, 706).

8.3 Regnskapsføring av fraktavtaler etter løpende avregnings metode

8.3.1 Introduksjon til alternative prinsipper

Shippingforetak kan praktisere forskjellige prinsipper ved inntektsføring etter løpende avregnings metode. Vi har i det følgende redegjort for de ulike alternative metoder for inntektsføring, samt hvilket prinsipp som normalt blir benyttet av regnskapsprodusentene.

De tre prinsipper for inntektsføring, som har fått praktisk anvendelse for fastsettelse av den periode fraktavtaler skal inntektsføres over, benevnes som følgende (Ernst & Young 2009, 706):

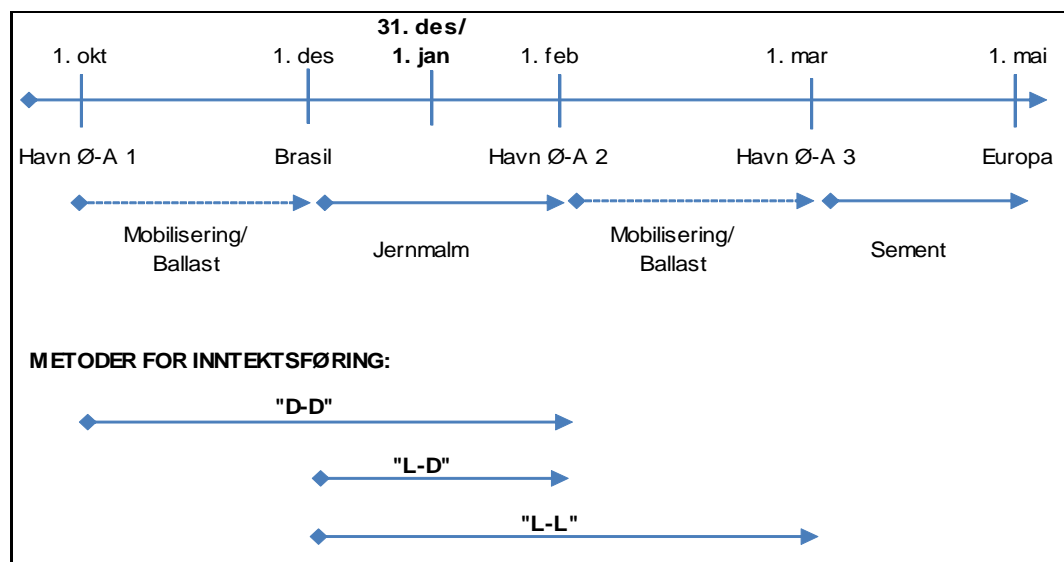
- “Lossing-til-lossing” eller ”Discharge-to-discharge” – (“D-D”)
- “Lasting-til-lossing” eller ”Load-to-discharge” – (“L-D”)
- “Lasting-til-lasting” eller ”Load-to-load” – (“L-L”)

Befraktning med skip kjennetegnes ved at den enkelte transport kan pågå fra kun få dager og opp til flere måneder. Spesielt ved transport som pågår over måneder er det helt essensielt at regnskapsprodusentene gjør fornuftige vurderinger av den tidsperioden de velger å regnskapsføre fraktavtaler over. En slik vurdering får direkte innvirkning for fastsettelse av periodens inntekter og kostnader ved den enkelte fraktavtale. Vi ønsker ved hjelp av et praktisk eksempel å presentere forskjellen mellom de tre prinsippene, samt regnskapsmessige konsekvenser ved valg av prinsipp. The Japanese Shipowners Association (JSA) har i sitt hørings svar til høringsutkastet gitt eksempel på en praktisert fraktavtale (CL 382, 2). Vi har benyttet dette eksemplet som utgangspunkt for vår presentasjon.

Eksemplet til JSA tar utgangspunkt i en fraktavtale som kontraktfester at bortfrakter skal frakte jernmalm fra en lastehavn i Brasil til en fastsatt lossehavn i Øst-Asia. Skipet befinner seg på tidspunkt for kontaktinngåelse ved en destinasjon i Øst-Asia hvor skipet akkurat har blitt losset for gods etter forrige fraktavtale. Skipet har ingen fraktavtale for varer fra Øst-Asia til den brasilianske havnen, og seiler i dette tilfellet uten varer (mobilisering/ballast) til lastehavn i Brasil. Jernmalmen lastes på skipet i Brasil og transporteres til en lossehavn i Øst-Asia. Det tilføyes fra JSA at totalt tidsforbruk på en slik transport vil være omlag fire måneder.

For å illustrere alle prinsippene for regnskapsføring av fraktavtaler utvider vi eksemplet til JSA med noen tilleggsmomenter. Bortfrakter har i tillegg inngått en fraktavtale med kunde i Europa som skal gjennomføres etter tidspunktet for lossing av jernmalmen i Øst-Asia. Den nye fraktavtalen innebærer befraktning av sement fra en tredje havn i Øst-Asia til lossehavn i Europa. Skipet må derfor gjennomføre en ny mobilisering etter lossing av jernmalmen. Vi antar videre at

fraktavtalen for jernmalm vil gi en total inntekt på 15 MUSD. Det forventes kostnader på 4 MUSD i forbindelse med mobiliseringen fra Øst-Asia til Brasil, og 6 MUSD for transporten fra Brasil tilbake til Øst-Asia. Nettoinntekt ved denne fraktavtalen blir således 5 MUSD. En tidslinje med de overnevnte momenter kan illustreres som følger:



Figur 5: Illustrasjon over tidslinje og prinsipper for regnskapsføring av fraktavtaler.

8.3.2 Valg av prinsipp for inntektsføring - regnskapsmessig forankring

Tjenesteleveranser i form av fraktavtaler skal som beskrevet ovenfor normalt regnskapsføres i samsvar med transaksjonens fullføringsgrad ved slutten av rapporteringsperioden, jf. IAS 18.20. IAS 18.21 gir ytterligere veiledning for fastsettelse av fullføringsgraden, hvor det legges til grunn at inntekten skal regnskapsføres i den perioden tjenesten utføres. Det springende moment for regnskapsprodusenter etter gjeldende regler vil således være å fastsette i hvilken periode transporttjenesten blir utført.

Discharge-to-discharge

Metoden legger til grunn at inntekter og kostnader regnskapsføres over perioden fra lossing av den forrige fraktavtalen og frem til lossing av den inneværende fraktavtale. Dette prinsippet tar utgangspunkt i at transaksjonen vurderes fra bortfrakters ståsted. Bortfrakter vil normalt forsøke å ha skipet i kontinuerlig drift. Både transportetapper med last og mobiliseringsetapper vil derfor normalt bli

ansett som en del av skipets normale drift, og følgelig blir det argumentert for mobilisering som en del av den totale tjenesten som leveres etter IAS 18.13 (Ernst & Young 2009, 708).

Vi er av den formening at regnskapsprodusentene må legge til grunn at følgende del av IAS 18.13 er tilfredstilt hvis overnevnte konklusjon skal være gyldig:

"Conversely, the recognition criteria are applied to two or more transactions together when they are linked in such a way that the commercial effect cannot be understood without reference to the series of transactions as a whole."

Slik vi forstår ordlyden i bestemmelsen må mobilisering som utgangspunkt anses som en selvstendig transaksjon for å omfattes av IAS 18.13. Vi er av den formening at mobilisering på prinsipielt grunnlag vanskelig kan anses som en selvstendig transaksjon med kunden. Kunden vil normal ikke ha noen formening om hvilke handlinger bortfrakter foretar seg i tiden før skipet ankommer lastehavn. Vi mener derfor at argumentet som tuftes på IAS 18.13 må anses som omdiskutabelt. Det henvises imidlertid fra Ernst & Young (2009, 708) til kildehierarkiet i IAS 8, hvor det argumenteres for at denne løsningen til dels er tuftet på bransjepraksis blant shippingforetakene og ikke åpenbart kan forankres i IAS 18.

Dette prinsippet vil ut fra vårt eksempel medføre at bortfrakter på rapporteringsdato 31.12 vil periodisere inntekter og kostnader ut fra en fullføringsgrad på 75 prosent, under forutsetning av at antall påløpte dager for transport er den beste indikatoren på fremdriften til tjenesteleveransen. Legges overnevnte fullføringsgrad til grunn medfører dette resultatføring av nettoinntekt på 3,75 MUSD for bortfrakter på rapporteringsdato.

Load-to-discharge

Metoden legger til grunn at inntekter og kostnader regnskapsføres over perioden fra lasting til lossing av inneværende fraktavtale. Dette prinsippet legger til grunn en forståelse hvor mobilisering ikke anses som en del av den totale fraktavtalen. Fraktavtalen omfatter kun den handling hvor bortfrakter transporterer last for befrakter. En slik tilnærming er i tråd med IAS 18.25 hvor det fremkommer følgende:

"When a specific act is much more significant than any other acts, the recognition of revenue is postponed until the significant act is executed."

Ved denne type transaksjon vil mobiliseringen være den handling som er av mindre betydning, mens transport med last er den handling med vesentlig større betydning. Legges en slik tilnærming til grunn kan bortfrakter ikke regnskapsføre inntekter under perioden for mobilisering, men må vente til tidspunkt for lasting.

Dersom prinsippet med *"load-to-discharge"* benyttes for inntektsføring skal kostnader i forbindelse med mobiliseringen balanseføres og kostnadsføres over den perioden påfølgende fraktkontrakt inntektsføres (Ernst & Young 2009, 709). Denne tilnærmingen kan forsvares ut fra bestemmelsen i IAS 18.21, hvor det henstilles til at kravene i IAS 11 generelt kan anvendes ved regnskapsføring av inntekter og kostnader som oppstår fra tjenesteleveranser. IAS 11 legger til grunn at kontraktsutgifter tilknyttet den enkelte kontrakt skal innregnes i samsvar med kontraktens fullføringsgrad, jf. IAS 11.22. Standarden fastsetter at kontraktsutgifter omfatter utgifter som er knyttet direkte til kontrakten, jf. IAS 11.16, bokstav a. IAS 11 eksemplifiserer utgifter som direkte er tilknyttet til kontrakt, hvor blant annet flytting av anlegg til og fra anleggsstedet angis som utgifter som skal innbefattes under de direkte kontraktsutgifter, jf. IAS 11.17 bokstav d.

Dette prinsippet vil ut fra vårt eksempel medføre at bortfrakter skal balanseføre mobiliseringskostnader på 6 MUSD pr 1. desember. Resultatføringer vil først bli aktuelt etter lasting av varene 1. desember. Balansen pr rapporteringsdato 31. desember vil gjenspeile periodiserte inntekter og kostnader ut fra en fullføringsgrad på 50 prosent. Vi har også her forutsatt at antall påløpte dager for transport er den beste indikator på fremdriften til tjenesteleveransen. Legges en fullføringsgrad på 50 prosent til grunn medfører dette en resultatføring av nettoinntekt på 2,5 MUSD for bortfrakter ved rapporteringsdato 31. desember.

Load-to-load

Metoden legger til grunn at inntekter og kostnader regnskapsføres over perioden fra lasting av den inneværende fraktavtale til lasting av den påfølgende fraktavtale. Denne metoden anses som et lite hensiktsmessig prinsipp for

inntektsføring, da bortfrakter på tidspunkt for lossing har levert lasten og kontrakten er fullført (Ernst & Young 2009, 708). Vi deler denne oppfatningen ut fra et generelt synspunkt om at utsatt inntektsføring på en fullført kontrakt virker svært lite hensiktsmessig, og er etter vår mening derfor ikke en foretrukket løsning.

Ved periodisering av inntekter og kostnader etter dette prinsippet vil bortfrakter på rapporteringsdato 31.12 resultatføre en netto inntekt på 1,7 MUSD. Denne inntekten representerer en fullføringsgrad på 33 prosent, hvor vi da legger til grunn fullføringsgrad beregnet ut fra antall påløpte dager med transport.

8.3.3 Oppsummerende betraktninger ved valg av prinsipp for løpende inntektsføring

Presentasjonen av de tre prinsippene i overstående eksempel viser at valg av prinsipp ved løpende avregnings metode har store konsekvenser for shippingforetakenes periodiske regnskapsrapportering. Det vanligste prinsippet for inntektsføring av fraktavtaler er ifølge KPMG sin undersøkelse i fra 2008 basert på prinsippet "*discharge-to-discharge*" (KPMG 2008). Denne konklusjonen er sammenfallende med våre observasjoner ved undersøkelse av prinsippnotene til shippingselskaper notert på Oslo Børs (Vedlegg 2), samt observasjoner utført av Ernst & Young (2009, 708).

Basert på drøftelser i dette kapittelet er det etter vår forståelse kun to prinsipper for inntektsføring av fraktavtaler som virker å være i henhold til gjeldende bestemmelser for inntektsføring; "*discharge-to-discharge*" og "*load-to-discharge*". Ernst & Young på sin side anbefaler bruk av prinsippet "*load-to-discharge*", men hevder samtidig at "*discharge-to-discharge*" er en mulig løsning etter IFRS (Ernst & Young 2009, 708).

8.4 Betraktninger ved de kvalitative kvalitetskrav

Vi ønsker innledningsvis i dette underkapittelet å presentere de karakteristika vi oppfatter som en god tilfredsstillende av kvalitetskravene *relevans* og *validitet* i relasjon til inntektsføring av fraktkontrakter i shippingbransjen. Disse

betraktningene vil vi benytte som et fundament for videre drøftelser av kvalitetskrav i den resterende del av oppgaven. Vi har ved de påfølgende kapitler i stor grad henvist tilbake til de grunnleggende betraktningene som er presentert nedenfor. Avslutningsvis i dette underkapitlet har vi drøftet hvordan inntektsføring av fraktavtaler etter IAS 18 tilfredsstillende de kvalitative kvalitetskrav.

8.4.1 Grunnleggende betraktninger ved kvalitetskravene i relasjon til fraktavtaler

Ved vurdering av kvalitetskravet *relevans* skal det tas stilling til hva brukerne av regnskapsinformasjonen anser som beslutningsrelevant informasjon. Slik vi vurderer regnskapsinformasjon er det essensielt for regnskapsbrukerne at de presenterte inntekter fra et shippingforetak gjenspeiler den aktivitet foretaket har utført ved sine inntektsgenererende prosesser. En slik tilnærming til kvalitetskravet i relasjon til inntektsføring av fraktavtaler støttes også av Kvaal (2011) og Haugnes (2011). Vi har i det følgende eksemplifisert hvorfor vi mener at et aktivitetsbasert inntektsføringsprinsipp medfører en god tilfredsstillende av kvalitetskravet relevans.

Vi har i eksempelet lagt til grunn de tilsvarende omstendigheter som ble presentert ved JSA sitt eksempel i overstående kapittel. Shippingforetaket skal nå inntektsføre fraktavtalen med transport av jernmalm fra Øst-Asia til Brasil. Total inntekt fra fraktavtalen var 15 MUSD. Vi legger her til grunn at presentert inntekt kan vise enten *aktiviteten* (metode 1) eller en *kritisk hendelse* (metode 2). Den kritiske hendelse er her representert ved ferdigstillingen av tjenesteleveransen ovenfor kunden. Transporten starter 1. oktober i år x1 og avsluttes 1. februar i år x2. Vi har i eksemplet benyttet inntektsprinsippet ”*discharge-to-discharge*” ved den aktivitetsbaserte inntektsføringen, ettersom dette er den vanlige løsningen i shippingbransjen. Inntektene fra denne fraktavtalen vil presenteres i shippingforetakets kvartalsvise regnskapsrapportering som følgende:

4. kvartalsrapport x1			
Metode	Prinsipp for inntektsføring	Fullføringsgrad	Rapportert inntekt
1	Løpende avregnings metode	75 %	11
2	Fullført kontrakts metode	75 %	0

1. kvartalsrapport x2			
Metode	Prinsipp for inntektsføring	Fullføringsgrad	Rapportert inntekt
1	Løpende avregnings metode	100 %	4
2	Fullført kontrakts metode	100 %	15

Figur 6: Regnskapsrapportering ved bruk av forskjellige prinsipper for inntektsføring.

Informasjon er kun relevant hvis den bidrar til at regnskapsbrukerne kan utarbeide forventinger om tidligere og fremtidige hendelser (Kvifte og Johnsen 2008, 71). Eksemplet poengterer enkelte forhold som vi mener har en direkte sammenheng med oppfyllelsen av kvalitetskravet relevans. Hvis foretaket benytter et inntektsprinsipp som bygger på en *kritisk hendelse*, vil regnskapsbruker som legger til grunn rapportert inntekt fra foretakets 4. kvartalsrapport ikke erverve beslutningsnyttig informasjon fra regnskapsrapporteringen. Ved bruk av 4. kvartalsrapporten vil regnskapsbruker bli presentert for informasjon som indikerer at shippingforetaket ikke har utført inntektsgenererende aktiviteter i perioden. Dette til tross for at foretaket i denne perioden faktisk har utført 75 prosent av den totale tjenesteleveransen. En regnskapsbruker kan ved en slik situasjon foreta en langt mer pessimistisk vurdering av shippingforetakets fremtidige inntjeningsmuligheter enn de faktiske inntjeningsmuligheter som ligger i foretaket. Tilsvarende kan det legges til grunn en for optimistisk vurdering av foretakets fremtidige inntjeningsmuligheter hvis den rapporterte inntekt i påfølgende kvartal legges til grunn, ettersom denne inntekten også vil reflektere aktiviteter som er utført i tidligere rapporteringsperioder. Vi konkluderer følgelig med at slik regnskapsinformasjon ikke gir regnskapsbruker beslutningsrelevant informasjon, og følgelig en dårlig tilfredsstillelse av kvalitetskravet relevans.

Vi mener at regnskapsinformasjon som avspeiler *aktiviteten* i shippingforetaket normalt vil være en langt bedre faktor for regnskapsbruker å basere sine beslutninger på. Regnskapsbrukers beslutninger kan ved bruk av et slikt inntektsprinsipp i større grad forankres i selskapets faktiske inntjeningsmuligheter ettersom informasjonen viser foretakets virkelige prestasjoner for den evaluerte rapporteringsperiode.

Ved begrepet *validitet* tillegger vi en forståelse av at regnskapsinformasjonen på et overordnet nivå skal gi en god beskrivelse av de *økonomiske realiteter* ved den underliggende fraktavtale. Ved regnskapsføring av en fraktavtale der mobilisering *ikke* er inkludert som kontraktsvilkår, mener vi at de følgende karakteristika normalt gjenspeiler transaksjonens økonomiske realiteter:

- Foretaket har forpliktet seg til å transportere en last mellom avtalt laste- og lossehavn.
- Når foretaket først har påbegynt utførelse av tjenesteleveransen er det svært liten risiko for at tjenesteleveransen ikke blir ferdigstilt ovenfor kunden.
- Foretaket får normalt realisert sitt krav på vederlag fra kunden hvis tjenesten utføres som avtalt mellom kontraktpartene.
- Den utførte aktivitet (fullføringsgrad) kan til enhver tid identifiseres på en slik måte at presentert regnskapsinformasjonen for opptjente inntekter vil fremstå nøytral og fri for vesentlige feil.

En slik karakterisering av de økonomiske realiteter ble støttet av Kvaal (2011). Haugnes (2011) tok ikke stilling til de konkrete karakteristikaene, men delte vår overordnede oppfatning om at en praktisk tilnærming ved vurdering av begrepet var hvorvidt regnskapsinformasjonen reflekterte de økonomiske realiteter.

8.4.2 Vurdering av kvalitative kvalitetskrav i relasjon til IAS 18

Relevans og validitet

Vi har ovenfor konkludert med at inntekter fra fraktavtaler normalt regnskapsføres etter løpende avregnings metode ved de gjeldende bestemmelser for inntektsføring. Et slikt prinsipp for inntektsføring vil reflektere den inntektsgenererende aktiviteten i foretaket. Vi mener følgelig at regnskapsføring

av fraktavtaler basert på IAS 18 resulterer i regnskapsinformasjon som innehar en god oppfyllelse av kvalitetskravet *relevans*.

Vi anser at regnskapsinformasjon som fremkommer ved inntektsføring av fraktavtaler basert på IAS 18 til dels har en god tilfredsstillende av kvalitetskravet *validitet*. For transporttjenester som utføres ved mer enn én regnskapsperiode mener vi en fullstendig gjengivelse av de *økonomiske realiteter* fremkommer på en god måte hvis den enkelte regnskapsperiode tilordnes den andel av totalinntekten som representerer foretakets aktivitet innenfor den respektive periode. Vi anser i slike tilfeller at den enkelte regnskapsrapportering isolert vil ha en bedre fullstendighet av de økonomiske realiteter, og følgelig underbygge kravet om god validitet. Motsatt mener vi at tilfeller hvor all inntekt blir tilordnet perioden hvor tjenesten ble ferdigstilt ikke vil vise de økonomiske realiteter, og følgelig medføre en dårlig oppfyllelse av validitet.

Vår undersøkelse av shippingforetak notert på Oslo Børs viste at samtlige av foretakene som oppgav metode for løpende inntektsføring benyttet ”*discharge-to-discharge*” som inntektsprinsipp. Vi er av den formening at et slikt prinsipp for inntektsføring ikke medfører en fullgod tilfredsstillende av kvalitetskravet validitet hvis bortfrakter skal gjennomføre mobilisering. Denne konklusjonen forankres i et synspunkt hvor vi mener mobilisering ikke er en del av fraktavtalen, og følgelig ikke innbefattes i de økonomiske realiteter slik vi har definert dem ovenfor. Den utstrakte bruken av ”*discharge-to-discharge*” som regnskapspraksis etter IAS 18 vil etter vår mening i noen grad svekke oppfyllelsen av kvalitetskravet validitet for shippingforetakenes regnskapsrapportering. En slik oppfatning av validitet i relasjon til fraktavtaler blir også støttet av Kvaal (2011).

Det foreligger alltid en risiko for at kvalitetskravet validitet blir svekket når regnskapsprodusenten må foreta subjektive estimeringer ved inntektsføringen. Dette gjør seg blant annet gjeldende ved fastsettelse av transaksjonens fullføringsgrad. Vi mener imidlertid at identifiseringen av fullføringsgrad ved fraktavtaler normalt kan fastsettes relativt enkelt ut fra et forventet antall reisedager. Det foreligger derfor ikke store muligheter for vesentlige opportunistiske vurderinger ved inntektsføringen, noe som underbygger en nøytral og feilfri presentasjon av de økonomiske realiteter i regnskapsinformasjonen.

Basert på overstående drøftelse konkluderer vi med at regnskapsinformasjon ved inntektsføring av fraktkontrakter i shippingbransjen etter IAS 18 gir god oppfyllelse av kvalitetskravet relevans, og til dels god oppfyllelse av kvalitetskravet validitet ved bruk av inntektsføringsprinsippet ”*discharge-to-discharge*”.

Sammenlignbarhet

Vi har tidligere i kapittelet redegjort for at dagens modell for inntektsføring gir adgang til å benytte både ”*load-to-discharge*” og ”*discharge-to-discharge*” ved regnskapsføring av inntekter. Dette gir indikasjoner på at en uensartet prinsipp anvendelse kan bli praktisert mellom de forskjellige shippingforetak. Vi mener derfor at de gjeldende bestemmelser ikke sikrer en ensartet inntektsføring av likeartede transaksjoner. Slik vi ser det vil denne valgmuligheten for periodiseringen av inntekter mellom de enkelte foretak svekke en optimal oppfyllelse av den underliggende kvalitative egenskapen *sammenlignbarhet*.

9 Regnskapsføring av fraktavtaler etter den foreslåtte modellen for inntektsføring

9.1 Innledning

Vi ønsker i dette kapitlet å drøfte hvordan regnskapsføring av fraktavtaler vil bli etter den foreslåtte modellen for regnskapsføring av inntekter. I kapitlets første del presenterer vi hvordan vi mener inntektsføring av fraktavtaler blir ut fra høringsutkastet. Redegjørelsen avsluttes med våre betraktninger rundt regnskapsinformasjonens oppfyllelse av kvalitetskravene i det konseptuelle rammeverk. I kapitlets siste del presenterer vi de senere tentative beslutninger for kontrollbegrepet samt hvordan regnskapsføring av fraktavtaler påvirkes av disse. Vi vil også her foreta vurdering av hvordan inntektsføring av fraktavtaler etter tentative beslutninger tilfredsstillende kvalitetskravene i det konseptuelle rammeverk.

Vi vil i dette kapitlet hovedsakelig legge til grunn karakteristikaene til et reisecerteparti ved vår drøftelse. Bakgrunnen for et slikt fokus begrunnes med at den foreslåtte modellen for inntektsføring i større grad baserer seg på kontraktens utforming. De forutsetninger som ble presentert i kapittel 7.4 hvor vi betraktet transportkontrakter og linjekonnossement som prinsipielt like reisecerteparti er fortsatt gyldige. De karakteristika som er spesielt fremtredende for transportkontrakter og linjekonnossement har vi drøftet spesifikt.

9.2 Regnskapsføring av fraktavtaler etter bestemmelsene i høringsutkastet

9.2.1 Identifikasjon av kontrakter

Vi har tidligere presentert den utstrakte bruken av standardiserte fraktavtaler i shippingbransjen. En fraktavtale i form av et reisecerteparti som er formalisert i en standardkontrakt vil normalt inneha de karakteristika som kjennetegner en bindende avtale som kan håndheves i rettsapparatet. BIMCO sin standardavtale GENCON 94 for reisecerteparti har blant annet bestemmelser om fastsettelse av vederlagets størrelse, geografisk beskrivelse av lastehavn og lossehavn, tidspunkt for lasting og lossing, beskrivelse av last som skal transporteres, samt betalingsvilkår (BIMCO 2011). Legger vi til grunn en slik standardavtale ved

vurdering vil alle de fire vilkårene i høringsutkastets pkt. 10 være oppfylt, og det foreligger således en kontrakt som skal regnskapsføres etter høringsutkastet.

9.2.2 Identifikasjon av leveranseforpliktelser

Reisecerteparti kjennetegnes med at befrakter betaler for en transporttjeneste, hvor befrakter ønsker å frakte sine varer mellom to destinasjoner. Legger vi til grunn standardkontrakten GENCON 94, mener vi at leveranseforpliktelsen ved et slikt reisecerteparti fremkommer klart i fraktavtalen. Leveranseforpliktelsen vil for bortfrakter i slike tilfeller karakteriseres som utførelse av transport mellom avtalt lastehavn og lossehavn, jf. definisjon av leveranseforpliktelse i HU App A.

Vi har tidligere omtalt og eksemplifisert regnskapsmessig virkning av mobilisering. Mobilisering kjennetegnes ved at skipet som skal utføre en transporttjeneste ikke er lokalisert i den lastehavn som foreligger i fraktavtalen, og følgelig må skipet forflyttes til avtalt lastehavn før utførelse av den avtalte transporttjenesten. Vi mener at det ikke fremstår åpenbart hvordan regnskapsprodusenter skal betrakte mobilisering i relasjon til identifisering av en leveranseforpliktelse. Videre innehar kvantumskontrakter karakteristika som er nødvendig å vurdere mot vilkårene for separering av leveranseforpliktelser. Vi har nedenfor drøftet disse to momentene.

Mobilisering – ikke omtalt i kontrakt

Mobilisering inngår normalt ikke i kontraktsforholdet mellom partene, og er således en forberedende handling bortfrakter må utføre for å gjennomføre tjenesteleveransen. Det spørsmål som oppstår i forbindelse med mobilisering, er hvorvidt mobiliseringen skal anses omfattet av leveringsforpliktelsen ovenfor kunden.

Vi har i forbindelse med presentasjon av høringsutkastet i kapittel 4.3.4 beskrevet standardsetters definisjon av en leveranseforpliktelse. Slik vi tolker definisjonen fremstår det som standardsetter fastsetter at leveranseforpliktelsen i svært stor grad kun omfatter de handlinger det er avlagt et løfte om i kontrakten. Legger vi til grunn et reisecerteparti formalisert i kontraktsformen GENCON 94, fremstår kontraktsvilkårene som at tjenesten bortfrakter skal utføre kun omfatter transport

av last mellom lastehavn og lossehavn. Fra et kundeperspektiv levnes det liten tvil om at kunden vil oppfatte transporttjenesten som tjenesteleveransen i kontrakten, og følgelig ikke kjøp av en tilhørende mobilisering. Basert på ordlyden i definisjonen av leveranseforpliktelse mener vi derfor at mobiliseringen ikke er en del av den tjenesten befrakter kjøper av bortfrakter. En slik argumentasjonsrekke fører frem til en konklusjon hvor mobilisering ikke kan anses som en del av leveranseforpliktelsen. En slik konklusjon støttes også av Kvaal (2011).

Basert på overstående drøftelse mener vi det er unaturlig å hevde at standardsetter i sin definisjon av leveranseforpliktelser åpner for at foretaket skal utvide leveranseforpliktelser til også å omfatte utførelsen av handlinger som er av slik forberedende karakter som mobilisering representerer. Standardsetter har i sin veiledning til standarden (Appendix B) ikke gitt noen ytterligere beskrivelse av begrepet leveranseforpliktelse som vi mener er relevant ved denne vurderingen. Det fremkommer imidlertid noen betraktninger rundt begrepet i begrunnelsesvedlegget, jf. BC pkt. 42 mv. Standardsetter fremsetter i denne sammenheng følgende bemerkning, jf. BC pkt. 44:

"The boards concluded that all goods or services provided to a customer as a result of a contract give rise to performance obligations in that contract because they are part of the negotiated exchange between the entity and its customer."

Denne uttalelsen fremkommer i en bransjespesifikk kontekst hvor det diskuteres hvordan en leveranseforpliktelse skal identifiseres når kunden mottar vederlagsfrie produkter ved kjøp av øvrige produkter. Slik vi oppfatter de momenter standardsetter fremsetter i sine betraktninger, så omhandler betraktningene ved alle tilfeller situasjoner hvor kunden mottar *flere* varer eller tjenester som har opphav fra den samme kontrakt. Dette til forskjell fra mobilisering ved et reisecerteparti, hvor bortfrakter må utføre en handling i forkant av tjenesteleveransen. Ved en slik fraktavtale mener vi at kunden kun mottar *én* tjenesteleveranse. Basert på overstående drøftelse konkluderer vi med at betraktningene i begrunnelsesvedlegget må tolkes på en slik måte at mobilisering også i henhold til denne kilden ikke vil bli ansett som en del av leveranseforpliktelsen.

Vår konklusjon vil ha konsekvenser hvis leveranseforpliktelsen skal inntektsføres løpende. Vi kommer tilbake til dette momentet senere i oppgaven. Det vil ved slike tilfeller også reises spørsmål om hvordan kostnadene ved mobilisering skal regnskapsføres. Dette vil bli drøftet i påfølgende underkapittelkapittel 9.3 om kontraktskostnader.

Mobilisering – omtalt i kontrakt

Vi ser også muligheter for at enkelte foretak i sin virksomhet praktiserer fraktavtaler hvor mobilisering blir avtalesfestet i kontrakt. Hvis mobilisering fremkommer som en del av den totale tjenesteleveransen i kontrakten ovenfor kunden, vil dette etter vår mening kvalifisere til at mobiliseringen skal anses som en del av leveranseforpliktelsen. En slik argumentasjon bygger på en antitetisk tolkning av de momenter som ble drøftet der hvor mobilisering ikke omfattes av fraktavtalen.

Legges et reisecerteparti med mobiliseringsvilkår til grunn kan bortfrakter ikke konkludere med at mobiliseringen er en separat leveranseforpliktelse, jf. HU pkt. 22 og 23. Mobiliseringen fremstår normalt ikke som en isolert og kommersiell del av tjenesteleveransen, ettersom tjenesten verken selges separat eller har en nyttig funksjon uten hovedtjenesten (transporttjenesten). Vi mener følgelig at mobilisering ikke tilfredsstillende vilkårene for å være *adskilt* fra den øvrige tjenesteleveransen. Mobilisering skal følgelig ikke inntektsføres som en separat leveranseforpliktelse, jf. HU pkt. 22.

Transportkontrakter (COA)

Transportkontrakter omfatter flere transporter over et avtalt tidsrom. Det vil ved slike kontrakter være naturlig å vurdere om hele kontrakten skal regnskapsføres som *én* leveranseforpliktelse, alternativt om kontrakten kan deles opp i *flere* leveranseforpliktelser. Denne vurderingen må gjøres mot vilkårene i høringsutkastets pkt. 23. Vi mener at den enkelte transport innenfor en transportkontrakt i stor grad innehar de samme karakteristika som et reisecerteparti. Foretaket selv eller et annet foretak selger følgelig lignende tjenester separat, og vilkåret for at tjenesten kan anses som *adskilt* er således oppfylt, jf. HU pkt. 23 bokstav a.

Vi anser løsningen ved at transportkontrakter skal regnskapsføres isolert for den enkelte transport og ikke for kontrakten som helhet som fornuftig. Bortfrakter kan da forholde seg til den enkelte transport ved regnskapsføringen, og trenger ikke regnskapsføre hele kontrakten samlet. Denne løsningen synes også å være sammenfallende med den løsningen Stolt-Nielsen Ltd (2011, 58) har beskrevet i sin prinsippnote for 2010 (sitert i kapittel 7.4). Den foreslåtte standarden for inntekter vil etter vår mening medføre en tydeligere veiledning til løsninger som allerede blir benyttet i shippingbransjen.

9.2.3 Fastsettelse av transaksjonspris og allokering av transaksjonspris

Transaksjonsprisen vil normalt være fastsatt enten med grunnlag i pr enhet (vekt eller antall) som transporteres eller som en totalsum for hele transporten. Standardkontrakten GENCON 94 har et eget felt hvor fraktrate spesifiseres for den aktuelle transport. Bortfrakter vil derfor ha kjennskap til det totale vederlag som kan forventes fra reisecertepartiet allerede før skipet har startet transporten. Den totale transaksjonspris skal allokere til leveranseforpliktelsene i kontrakten. Basert på vår drøftelse ovenfor har vi konkludert med at reisecerteparti normalt har én leveranseforpliktelse. Den totale transaksjonspris for reisecertepartiet vil således allokere i sin helhet til denne leveranseforpliktelsen.

Transportkontrakter (COA)

For transportkontrakter må bortfrakter allokere den forventede totale transaksjonspris til de enkelte leveranseforpliktelsene. Prisfastsettelsen ved slike kontrakter må vurderes ut fra vilkårene i den enkelte kontrakt. Vederlaget for den enkelte transport kan eksempelvis være fastsatt ut fra en totalsum for hele kontrakten. Har partene fastsatt vederlaget i kontrakten med et slikt vilkår, må bortfrakter i slike tilfeller allokere vederlaget til de identifiserte leveranseforpliktelsene. Vi finner det ikke hensiktsmessig ved denne oppgaven å gjøre ytterligere studier av prisfastsettelsen for denne type kontrakter, ettersom prisfastsettelse kan være fastsatt svært forskjellig i den enkelte transportkontrakt. Det overordnede prinsippet for allokering av vederlag til den enkelte leveranseforpliktelse ved transportkontrakter er prinsipielt identisk som for alle andre typer kontraktsutforminger.

*9.2.4 Fastsettelse av tidspunkt for regnskapsføring av inntekt**Innledning*

Fraktavtaler skal inntektsføres når bortfrakter oppfyller sine leveringsforpliktelser ovenfor befrakter. Det sentrale moment er følgelig å fastsette hvilket tidspunkt bortfrakter faktisk oppfyller sin leveranseforpliktelse ovenfor befrakter. Vi ønsker i det følgende å gjøre en drøftelse av tidspunkt for oppfyllelse av leveranseforpliktelser i relasjon til fraktavtaler ved å fastsette det tidspunkt vi mener befrakter har oppnådd kontroll over transporttjenesten.

Vi har tidligere i oppgaven redegjort for den kollektive kritikken som har blitt adressert til høringsutkastet for manglende presisjon i lovgivningen ved vurdering av hvorvidt kunden har oppnådd kontroll ved tjenesteleveranser. Fraktavtaler i shippingbransjen har av enkelte respondenter blitt omtalt særskilt i deres høringssvar til høringsutkastet. Disse respondentene har en unison oppfatning av at bestemmelsene i høringsutkastet vedrørende overgang av kontroll er vanskelige å sette i relasjon til fraktavtaler. En slik kritikk har blitt reist fra både Norsk Regnskapsstiftelse (NRS) og EFRAG innenfor regnskapsmiljøet, samt Japanese Shipowners Association (JSA) og A. P. Møller-Mærsk A/S (Mærsk) innenfor shippingbransjen.

Interesseorganisasjonen JSA fremsetter påstand om at både en løpende inntektsføring over perioden for tjenesteleveranse og inntektsføring ved endelig levering er mulige løsninger (CL 382, 3). Påstandene blir imidlertid vagt underbygget av respondenten. Shippingselskapet Mærsk har i sitt høringssvar argumentert for tilsvarende løsninger som JSA. Mærsk har på sin side fremlagt noe mer argumentasjon for sitt standpunkt (CL 371, 2). Selskapet hevder at det kan argumenteres for at inntektsføring først kan gjennomføres ved utført transport. Denne løsningen legger til grunn at befrakter først får overført kontroll for transporttjenesten når lasten fysisk ankommer lossehavn. Respondenten hevder at denne løsningen kan oppnås ved å trekke analoge betraktninger mellom tjenesteleveransen og bestemmelsene for inntektsføring av varer. Selskapet argumenterer også for at det kan inntektsføres løpende under utførelsen av transporttjenesten. Løsningen legger til grunn at befrakter kontinuerlig får overført tjenesten fra det tidspunkt bortfrakter stiller det avtalte skipet til disposisjon i lastehavn. For å oppnå denne løsningen legger respondenten blant annet til grunn

at det må det gjøres analoge betraktninger mellom tjenesteleveransen og regnskapsføring av kundetilpassede eiendeler. NRS og EFRAG har i sine høringsvar utelatt argumentasjon for konkrete løsninger, men har i større grad eksemplifisert at ordlyden i bestemmelsene ikke er formålstjenelige ved denne type tjenesteleveranser. Vi vil i den videre redegjørelse trekke inn momenter som overnevnte respondenter har vektlagt i sin vurdering av tidspunkt for inntektsføring av fraktavtaler.

Tidspunkt for overgang av kontroll

Standardsetter legger i høringsutkastet til grunn at varer og tjenester som kontinuerlig overføres til kunden skal inntektsføres ut fra en grunntanke hvor inntektsføringen skal reflektere de underliggende handlinger foretaket utfører, jf. HU pkt. 33. Standardteksten i høringsutkastet gir imidlertid ingen direkte veiledning til identifisering av hvilke typer tjenester som kontinuerlig overføres til kunden, og følgelig skal blir omfattet av overnevnte bestemmelse. Standardsetter har derimot i vedlegg til høringsutkastet gjort betraktninger om når varer og tjenester kontinuerlig overføres til kunden, jf. HU App B pkt. B63 mv. Veiledningen fastsetter at det skal legges til grunn en kontinuerlig inntektsføring hvis kunden kontrollerer varen eller tjenesten som er under utførelse, jf. HU App B pkt. B64.

Det essensielle moment ved inntektsføring av fraktavtaler er følgelig å fastsette når befrakter oppnår kontroll over tjenesteleveransen som utføres av bortfrakter. Slik vi vurderer de realiteter et reisecerteparti karakteriseres ved, mener vi det foreligger to hendelser som prinsipielt kan representere det tidspunkt kunden faktisk oppnår kontroll over hele eller deler av tjenesteleveransen. Den tidligste hendelse vil etter vår vurdering være det tidspunkt bortfrakter stiller sin lastekapasitet til disposisjon for befrakter. Den senere hendelse vil etter vår mening være på det tidspunkt befrakter mottar sin last i lossehavn. Vi er av den formening at tidsrommet mellom disse to handlingene prinsipielt ikke kan være aktuelle som tidspunkt for når bortfrakter for første gang oppnår kontroll over tjenesten i henhold til høringsutkastet.

Fastsettelse av tidspunkt for inntektsføring ved vurdering av indikatorer

Høringsutkastet gir, som tidligere presentert i kapittel 4.3.4, veiledning til fastsettelse av kontrollovergang i form av fire indikatorer, jf. HU pkt. 30. Standardsetter påpeker imidlertid at to indikatorer ikke er relevante ved tjenesteleveranser, jf. HU pkt. 31. Ved vurdering av tjenester, herunder transporttjenester, vil det følgelig kun være indikatorene som omhandler hvorvidt *kunden har en ubetinget forpliktelse til å betale* og hvorvidt *eiendelens utforming eller funksjon er kundespesifikk* som kan gi veiledning ved vurdering av kontrollovergang, jf. HU pkt. 30, bokstav a og d. Vi har i det følgende drøftet hvorvidt de to aktuelle indikatorene er oppfylt i relasjon til fraktavtaler.

Førstnevnte indikator vil etter vår oppfatning ikke være oppfylt for denne type tjenesteleveranser før tjenesteleveransen er ferdigstilt. Standardsetter legger til grunn at indikatoren er oppfylt hvis det kun er passering av tid som gjenstår før tjenesteleveransen forfaller til betaling, jf. HU pkt. 30, bokstav a. I de tilfeller hvor bortfrakter ikke oppfyller den gjenstående del av transporttjenesten vil befrakter, slik vi vurderer denne type fraktavtaler, normalt ikke ha en ubetinget forpliktelse til å betale bortfrakter for transporttjenesten. Vi mener at dette blir aktuelt hvis eksempelvis skipet forliser under transport eller bortfrakter velger å bryte fraktavtalen.

Hvorvidt den sistnevnte indikator er tilfredstilt fremstår noe mer uklart. Mærsk har i sitt høringsvar argumentert for en løpende overgang av kontroll med utgangspunkt i at en transporttjeneste kan anses som kundespesifikk (CL 371, 2). Respondenten har begrunnet denne påstanden med at den aktuelle lastekapasiteten ikke kan nyttes av et annet foretak samtidig, og følgelig må transporttjeneste anses som kundespesifikk. Begrepet *kundespesifikk* skal etter vår forståelse i større grad hense på kundens muligheter til å påvirke og spesifisere den aktuelle varens eller tjenestens design og funksjon. Vår forståelse er i stor grad basert på den veiledning standardsetter har presentert ved de konkrete eksemplene i Appendix B pkt. B63, samt de overordnede betraktningene i høringsutkastets pkt. 30, bokstav d. Slik vi tolker argumentasjonsrekken til respondenten baseres denne i utstrakt grad på vide analogiske tolkninger av overnevnte bestemmelse i høringsutkastet og tilhørende veiledning i vedlegget. Vi mener med utgangspunkt i overnevnte at gyldigheten for Mærsk sin påstand ikke kan forsvares, og følgelig konkluderes det

med at en fraktavtale ikke oppfyller de intensjoner standardsetter har tiltenkt denne indikatoren.

Vi har ovenfor fastsatt at et reisecerteparti ikke tilfredsstillende de presenterte indikatorer. Den første indikatoren (HU pkt. 30, bokstav a) vil ikke bli tilfredstilt før bortfrakter har levert lasten i avtalt lossehavn. Den andre indikatoren (HU pkt. 30, bokstav d) vil etter vår argumentasjon aldri bli oppfylt ved denne type fraktavtale i shippingbransjen. Slik vi vurderer indikatorene i relasjon til et reisecerteparti gir de lite formålstjenlig veiledning for vurdering av hvorvidt kontrollbegrepet er oppfylt. Standardsetter har imidlertid presentert veiledningen som indikatorer fremfor vilkår. Dette medfører at oppfyllelse eller falsifisering av de enkelte indikatorer isolert ikke gir grunnlag for å trekke konklusjoner om kunden har oppnådd kontroll. Tidspunkt kontrollovergang ved et reisecerteparti må følgelig utelukkende fastsettes med forankring i høringsutkastets pkt. 26 og 27.

Hovedbestemmelsen for kontrollovergang

Høringsutkastets hovedbestemmelse for kontrollovergang er tidligere beskrevet i kapittel 4.3.4. Bestemmelsen er todelt, hvor begge vilkårene må være tilfredstilt for at kunden har oppnådd kontroll, jf. HU pkt. 26. Det første vilkåret, *evnen til å styre bruken av*, henspeiler på hvem som har den nåværende rett til å bruke eller forbruke den utførte tjenesten, jf. HU pkt. 27. Det andre vilkåret, *å motta fordeler fra*, henspeiler på hvem som har den nåværende rett til å motta de fremtidige kontantstrømmer som oppstår ved tjenesten, jf. HU pkt. 27.

Vilkåret: "evnen til å styre bruken av"

Vilkåret omhandler om kunden innehar *evnen til å styre bruken av* tjenesten, som i dette tilfellet er representert ved en transporttjeneste i form av et reisecerteparti. Vi presenterte ovenfor at høringsutkastets pkt. 27 gir noe mer spesifisering av vilkåret. Denne spesifiseringen fremstår etter vår mening som svært lite meningsfylt ved vurdering av kontrollbegrepet for denne type transporttjenester. Bestemmelsen er formulert på en slik måte at regnskapsprodusenten i utstrakt grad må bruke subjektive vurderinger og vide analogiske tolkninger av ordlyden for å få den til å gi noe mening i konteksten til fraktavtaler innen shipping.

Legger vi ordlyden ”*evnen til å styre bruken av*” fra høringsutkastets pkt. 26 til grunn i vurderingen, mener vi at kunden ikke innehar en slik evne til å styre bruken ved et reisecerteparti under transport. Slik vi vurderer realitetene har befrakter kun betalt vederlag for lastekapasitet på et skip, og ikke en eksklusiv styringsrett til skipet og utførelse av tjenesten. Ved utførelsen av tjenesten vil det etter vår oppfatning være bortfrakter som besitter evnen til å bestemme hvordan tjenesteleveransen skal utføres under hele reisen. NRS og EFRAG fremsetter i deres respektive høringssvar tilsvarende konklusjon, hvor det argumenteres for at kunden ved slike fraktavtaler ikke nødvendigvis innehar kontroll over hvordan tjenesten blir utført (CL 583, 4) (CL 394, 8).

Vi er følgelig av den oppfatning at et reisecerteparti er svært vanskelig å sette i kontekst til vilkåret i høringsutkastets pkt. 26 og tilhørende beskrivelse i høringsutkastets pkt. 27. Legger vi til grunn overnevnte drøftelse finner vi det mest nærliggende å konkludere med at vilkåret ikke er tilfredstilt før tjenesteleveransen er ferdigstilt. Denne konklusjonen bygger først og fremst på at kunden ikke innehar evnen til å bestemme hvordan tjenesten blir utført.

Vilkåret: ”å motta fordeler fra”

Vilkåret omhandler hvorvidt kunden innehar *evnen til å motta fordeler* som har sitt opphav fra tjenesten. Det er etter vår tolkning derfor nærliggende å forutsette at kunden oppnår kontroll fra det tidspunkt foretaket mottar fordelene som er omfattet av tjenesteleveransen. Standardsetter har fremsatt at vurderingen skal gjøres fra et kundeperspektiv, jf. begrunnelsesvedlegget (BC) pkt. 63. Legges et slikt kundeperspektiv til grunn er vi av den oppfatning at kunden ikke har mottatt noen form for fordeler ved tjenesteleveransen før det tidspunktet skipet ankommer lossehavn. Når skipet har ankommet lossehavn vil befrakteren motta fordelene ved transporttjenesten, og følgelig oppnås kontroll over tjenesteleveransen. Bortfrakter skal etter en slik argumentasjon først på dette tidspunktet inntektsføre hele fraktavtalen. En slik argumentasjonsrekke ble støttet av Haugnes (2011) og Kvaal (2011) ettersom de begge hadde en tilsvarende tolkning av vilkåret i relasjon til et reisecerteparti.

En negativ avgrensning av kontrollbegrepet

Høringsutkastet fremsetter også et vilkår hvor kunden skal anses å ha oppnådd kontroll hvis kunden innehar evnen til å forhindre *øvrige* kunder fra å *styre bruken av*, og å *motta fordeler fra* tjenesteleveransen, jf. HU pkt 26. Standardsetter har ikke fremsatt noen utvidet beskrivelse av vilkåret, verken i vedlegg til høringsutkastet eller begrunnelsesvedlegget (BC). Det er følgelig vanskelig å vurdere rekkevidden av vilkåret kun basert på bestemmelsens ordlyd.

Legger vi ordlyden til grunn kan det formodentlig argumenteres med at den ene kundes kjøp av lastekapasitet på et skip medfører at en annen kunde ikke får tilgang til den identiske lastekapasitet. Den første kunden kan således ved å kjøpe en tjeneste indirekte inneha en evne til å forhindre *øvrige* kunder fra å *styre bruken av* og å *motta fordeler fra* den tilsvarende tjenesteleveranse. Hvorvidt en slik argumentasjonsrekke er gyldig mener vi er svært diskutabelt. Vi mener at det er mest nærliggende å tro at vilkåret i større grad er tiltenkt å omfavne transaksjoner hvor det er mye nærere sammenheng mellom den ene kundens aktive forhindring og de *øvrige* kunders manglende muligheter til å oppnå kontroll.

Oppsummerende betraktninger ved kontrollbegrepet

Overnevnte drøftelse viser at det er svært mye usikkerhet ved tolkningen av kontrollbegrepet i høringsutkastets bestemmelser og den tilhørende veiledning. Både Kvaal (2011) og Haugnes (2011) trekker frem at det også har vært en intern uenighet hos standardsetter om hvordan kontrollbegrepet skal forstås. Denne interne uenigheten kom klart frem da standardsetter avholdt et diskusjonsforum i Oslo den 13. oktober 2010, hvor den foreslåtte modellen for inntektsføring ble diskutert. Det ble reist spørsmål fra publikum til standardsetter om hvordan den foreslåtte modellen skulle tolkes i relasjon til fraktavtaler i form av et reisecerteparti. Den ene representanten fra standardsetter deltok på møtet via videooverføring i kraft av sitt verv som representant fra staben (de som formulerer og skriver den nye standarden). Representanten fra staben konkluderte med at bortfrakter ved slike kontrakter skal legge til grunn en løpende inntektsføring ut fra den forståelse om at kontroll ble overført løpende gjennom reisen. Den andre representanten fra standardsetter deltok i møtet i kraft av sitt verv som styremedlem. Styremedlemmet var imidlertid av den formening at staben sin

tolkning ikke kunne anses som riktig, og mente at bortfrakter ved en slik fraktavtale måtte vente til lasten var ankommet lossehavn før inntekten kunne regnskapsføres. Representanten begrunnet sin påstand med at kunden ikke hadde oppnådd kontroll over tjenesten før dette tidspunktet. Den interne uenigheten i IASB rundt tolkningen av den foreslåtte modellen synes ytterligere å underbygge vår oppfatning av at de aktuelle bestemmelsene rundt kontrollbegrepet er lite formålstjenlige i relasjon til fraktavtaler i shippingbransjen.

Den foreslåtte modellen for inntektsføring slik den fremkommer i høringsutkastet har etter vår mening tydelige svakheter i henhold til vurdering av tidspunkt for inntektsføring av fraktavtaler i shippingbransjen. Slik bestemmelsene for kontrollbegrepet er formulert vil det ved subjektiv argumentasjon til dels være anledning til å oppnå en ønsket inntektsføring. Vi er imidlertid av den formening at det er mest nærliggende å konkludere med at høringsutkastet ikke åpner for en løpende inntektsføring av fraktavtaler.

9.3 Regnskapsføring av kontraktskostnader ved fraktavtaler

For å få en fullstendig oversikt over hvordan et reiseCERTeparti skal regnskapsføres må vi også ta stilling til de kostnader som påløper i forbindelse med utførelse av tjenesteleveransen. Standardsetter fastsetter i høringsutkastets pkt. 57 mv. hvordan kostnader i tilknytning til kontrakter skal regnskapsføres. Ved implementering av den foreslåtte modellen for inntektsføring har standardsetter fastsatt i Appendix C at de ønsker å fjerne bestemmelser i IAS 2 *Beholdninger* som omhandler balanseføring av kostnader tilknyttet tjenesteleverandører. En slik løsning oppnås ved å fjerne IAS 2.19 og den tilhørende referansen i IAS 2.8, jf. App C. Standardsetter poengterer i Appendix C at kostnader i forbindelse med slike tjenesteleveranser skal behandles etter den foreslåtte modellen for inntektsføring.

Denne redegjørelsen vil kun se på de mest fremtredende kostnader som påløper i forbindelse med utførelse av tjenesteleveransen. Vi har således avgrenset disse til å omfatte bunkersolje og lønn til mannskap, herunder tilsvarende kostnader under mobiliseringsperioden. Slik vi vurderer utgifter til bunkersolje skal disse balanseføres etter IAS 2.6 bokstav c og IAS 2.10, samt skal de etter IAS 2.34

kostnadsføres i tilsvarende periode som den tilhørende inntektsføring. En slik type kostnad vil følgelig ikke påvirkes av den foreslåtte modellen for inntektsføring. Kostnader til mannskap tilfredsstiller ikke kriterier for innregning som en eiendel etter øvrige standarder i IFRS etter bortfall av bestemmelsene i IAS 2, jf. HU pkt. 57. Foretaket kan følgelig kun balanseføre slike kostnader hvis de tilfredsstiller de tre kumulative vilkår i høringsutkastets pkt. 57. Vi har i det følgende drøftet disse tre vilkårene.

Det første vilkåret omhandler hvorvidt kostnadene er direkte relatert til kontrakten, jf. HU pkt. 57, bokstav a. Videre gir standardsetter ytterligere beskrivelse av hvilke kostnader som skal anses å være direkte relatert til kontrakten i høringsutkastets pkt. 58. Det fastsettes at slike kostnader omfatter direkte lønnskostnader, jf. HU pkt. 58, bokstav a. Vi mener at kostnader for mannskap vil omfattes av dette kriteriet, og følgelig er vilkåret oppfylt.

Kostnader til mannskap i forbindelse med mobilisering er etter vår forståelse av ordlyden i høringsutkastet ikke å anse som direkte lønnskostnader, jf. HU pkt. 58, bokstav a. Standardsetter åpner imidlertid for at kostnader som har påløpt kun som følge av at foretaket har inngått en kontrakt skal anses som direkte relatert til kontrakten, jf. HU pkt. 58, bokstav e. Vi mener at mobiliseringskostnader vil omfattes av dette kriteriet, og følgelig er vilkåret oppfylt.

Det andre vilkåret omhandler hvorvidt kostnader som er påløpt har sammenheng med en fremtidig oppfyllelse av leveranseforpliktelser, jf. HU pkt. 57, bokstav b. Vi mener kostnader til mannskap er av en slik karakter, og vilkåret er således oppfylt.

Det tredje vilkåret omhandler hvorvidt de balanseførte kostnadene kan gjenvinnes ved en senere inntekt, jf. HU pkt. 57, bokstav c. Dette kriteriet er svært avhengig av fortjenestemargin i den enkelte fraktavtale. Vi forutsetter i denne oppgaven at vilkåret er oppfylt.

Slik standardsetter har presentert bestemmelsene i høringsutkastet kan man ved regnskapsføring av et reisecerteparti balanseføre alle kostnader for mannskap. De balanseførte kostnadene skal resultatføres over den tilsvarende periode som

regnskapsføring av inntekten, jf. HU pkt 61. Vi er følgelig av den oppfatning at det ikke vil bli signifikante endringer ved regnskapsmessig behandling av kostnader for fraktavtaler etter den foreslåtte modellen for inntektsføring sammenlignet med den gjeldende modellen som ble omhandlet i kapittel 8.3.2.

9.4 Regnskapsføring av fraktavtaler etter høringsutkastet – oppsummering og vurdering av kvalitetskravene

9.4.1 Oppsummering av våre drøftelser

Vi har i den overstående drøftelsen konkludert med at et reisecerteparti ikke kan inntektsføres før bortfrakter har levert lasten i avtalt lossehavn. Konklusjonen vil under gjeldene forutsetninger også ha tilsvarende konsekvens for inntektsføring av linjekonnossementer og transportkontrakter. Videre har vi drøftet hvorvidt shippingforetak kan balanseføre kostnader som påløper under utførelsen av fraktavtalen. Vi har konkludert med at de kostnader vi har vurdert i vår drøftelse tilfredsstillende vilkårene for balanseføring. Slike kostnader skal tilsvarende resultatføres først på det tidspunkt bortfrakter har levert lasten i avtalt lossehavn.

Vi introduserte i forbindelse med presentasjon av IAS 18 et talleksempel utarbeidet av JSA. Legger vi til grunn den eksemplifiserte fraktkontrakten skal bortfrakter nå balanseføre mobiliseringskostnader på 4 MUSD og kostnader i direkte forbindelse med utførelse av leveranseforpliktelsen på 6 MUSD. Resultatføringer vil først bli aktuelt etter lossing av lasten 1. februar. Foretaket skal på dette tidspunktet resultatføre 15 MUSD i inntekter og 10 MUSD i kostnader. Sammenligner vi en slik regnskapsføring av fraktavtaler med den løpende inntektsføringen som praktiseres etter IAS 18, observerer vi at det blir en stor forskyvning i inntektsmønsteret på transporttjenester som utføres over mer enn én regnskapsperiode.

9.4.2 Vurdering av de kvalitative kvalitetskrav i relasjon til høringsutkastet

Vi ønsker ved denne vurderingen å bygge videre på de karakteristika vi definerte som god oppfyllelse av kvalitetskravene *relevans* og *validitet* ved inntektsføring av fraktavtaler i kapittel 8.4.1.

For å oppnå en god tilfredsstillelse av kvalitetskravet *relevans* argumenterte vi tidligere for at regnskapsrapporteringen til shippingforetak må reflektere den inntekstgenererende aktivitet foretaket har utført i rapporteringsperioden. Vi har ovenfor konkludert med at inntektsføring av fraktavtaler etter høringsutkastet først er mulig når befrakter har mottatt last i avtalt lossehavn. Dette medfører at inntektsføring av fraktavtaler som pågår over mer en én regnskapsperiode ikke vil reflektere den utførte aktivitet innenfor den enkelte regnskapsperiode. Vi mener følgelig at regnskapsrapporteringen ikke vil vise beslutningsrelevant informasjon til regnskapsbrukerne. Dette indikerer at kvalitetskravet *relevans* har en dårlig oppfyllelse ved regnskapsføring av fraktavtaler i shippingbransjen. Kvaal (2011) delte en slik oppfatning. Han presiserte at en manglende refleksjon av utført aktivitet i regnskapsrapporteringen generelt fører til svært lite beslutningsrelevant informasjon for regnskapsbrukerne.

For å oppnå en god oppfyllelse av kvalitetskravet *validitet* har vi tidligere lagt til grunn at regnskapsrapporteringen skal reflektere de *økonomiske realiteter* ved fraktavtalen. De økonomiske realiteter vi mener er fremtredende ved fraktavtaler er presentert i kapittel 8.4.1. Vi mener at de økonomiske realiteter ved denne type fraktavtaler tilsier at kontraktene bør ha en grunnleggende forankring i løpende inntektsføring. Det kan argumenteres for at enkelte faktorer, som eksempelvis risiko for manglende betaling fra kunden og risiko for manglende evne til å levere hvis skipet forliser, kan trekke i retning av inntektsføring ved ferdigstillelse av kontrakten. Vi vurderer imidlertid at sannsynligheten for at slike momenter inntreffer er liten, og at øvrige økonomiske realiteter trekker i retning av en løpende inntektsføring. Inntektsføring av fraktavtaler etter høringsutkastet vil etter vår vurdering følgelig medføre en lav oppfyllelse av kvalitetskravet *validitet*.

9.5 Standardsetter videreutvikler kontrollbegrepet i tentative beslutninger

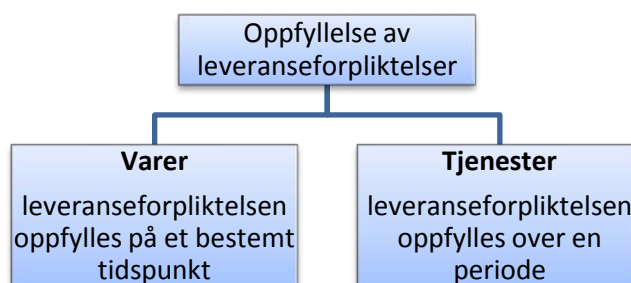
Standardsetter har i tiden etter fremleggelse av høringsutkastet mottatt en stor mengde med høringssvar. Høringssvarene har blitt analysert og tatt med i den videre utvikling av modellen. I desember 2010 presenterte standardsetter en redegjørelse for de viktigste tilbakemeldingene fra respondentene, hvor det fremkom at det blant respondentene i svært stor grad var en kollektiv oppfatning

av at bestemmelsene i høringsutkastet måtte forbedres før implementering av endelig standard (IASB 2010e, 5).

9.5.1 Klarere retningslinjer for løpende inntektsføring

Standardsetter var tidlig i gang med videreutviklingen av kontrollbegrepet etter høringsfristen var utløpt. Styret til standardsetter vedtok i januar 2011 at staben skulle videreutvikle en modell for inntektsføring som i større grad tar utgangspunkt i at varer og tjenester skal ha individuelle regler ved vurdering av kontrollbegrepet (IASB 2011c). På bakgrunn av denne beslutningen utarbeidet staben et forslag til nye bestemmelser for kontrollbegrepet som skal benyttes ved vurderinger om hvorvidt leveranseforpliktelser oppfylles løpende. Disse bestemmelsene ble gjenstand for en begrenset høringsrunde, hvor standardsetter kun inviterte utvalgte instanser til å gi tilbakemelding på forslaget. Etter den begrensede høringsrunden utviklet staben bestemmelsene for kontrollbegrepet ytterligere, hvor disse ble fremlagt for styrene til standardsetterne ultimo februar 2011. Styrene vedtok på dette møtet en tentativ beslutning om at den endelige standarden for inntektsføring skulle være i overensstemmelse med den reviderte modellen for kontrollbegrepet som staben hadde utviklet etter evaluering av høringssvarene.

Den tentative beslutningen foreslår at den endelige standarden skal inneholde en todelt modell ved vurderinger for oppfyllelse av leveranseforpliktelser. Standardsetter har presentert prinsippet ved denne løsningen i en presentasjon fra april 2011, hvor modellen fremstår som følger (IASB 2011g):



Figur 7: Endret tilnærming til kontrollbegrepet basert på standardsetters presentasjon fra april 2011.

9.5.2 Medfører tentative beslutninger at fraktavtaler kan inntektsføres løpende?

Standardsetter har i sin tentative beslutning lagt til grunn at foretak oppfyller en leveranseforpliktelse løpende, og tjenesten således skal inntektsføres løpende, hvis ett av de to følgende hovedvilkår er oppfylt (IASB 2011d):

1. *The entity's performance creates or enhances an asset that the customer controls as the asset is being created or enhanced, or*
2. *the entity's performance does not create an asset with an alternative use to the entity and at least one of the following conditions is met:*
 - a. *the customer receives a benefit as the entity performs each task, or*
 - b. *another entity would not need to reperform the task(s) performed to date if that other entity were to fulfil the remaining obligation to the customer, or*
 - c. *the entity has a right to payment for performance to date even if the customer could cancel the contract for convenience.*

Staben har i forbindelse med fremleggelsen av vilkårene forfattet en ytterligere veiledning for hvordan disse skal tolkes i Agenda Paper 4B (IASB 2011a, 5 mv.). Vi vil i det følgende drøfte de overnevnte vilkår samt tilhørende veiledning, og ut fra disse kildene forsøke å identifisere tidspunktet for inntektsføring av fraktavtaler.

Vilkår 1: Kunden kontrollerer eiendelen som er under utarbeidelse

Det første vilkåret i bestemmelsen henspeiler på hvorvidt kunden kontrollerer eiendelen som er under utarbeidelse. Staben legger i sin redegjørelse til grunn at dette vilkåret skal være i tråd med høringsutkastet (IASB 2011a, 6). Slik vi vurderer dette vilkåret vil det kun være en tydeliggjøring av de regler som allerede var tiltenkt fra standardsetter for kundespesifikke tilvirkningskontrakter. Vilåret synes å ha identisk innhold som de synspunkter standardsetter fremsetter i høringsutkastets veiledning, jf. HU App B pkt. B64. En slik forståelse synes også å være underbygget ved at staben i veiledningen poengterer at dette vilkåret skal omfatte karakteristikaene til de fleste anleggskontrakter (IASB 2011a, 6).

Staben har i sin redegjørelse lagt til grunn at regnskapsprodusenter ved vurdering av hvorvidt kunden kontrollerer eiendelen som er under utarbeidelse skal benytte de kriteriene og indikatorene som foreligger i den foreslåtte inntektsmodellen

(IASB 2011a, 7). Ettersom det ikke har blitt gjort noen vesentlige endringer i bestemmelsene rundt kontrollbegrepet medfører dette at regnskapsbruker skal legge til grunn de tilsvarende bestemmelsene som foreligger i høringsutkastet. Slik vi ser dette vil det derfor være en vurdering opp mot vilkårene ”*evnen til å styre bruken av*” og ”*å motta fordeler av*”, jf. HU pkt. 26. Vi har tidligere drøftet disse vilkårene ved regnskapsføring basert på høringsutkastet, og vurdert dem til ikke å være tilfredstilt ved et reisecerteparti før befrakter har mottatt lasten i lossehavn. Vi mener med utgangspunkt i denne drøftelsen at vilkåret for hvorvidt kunden kontrollerer eiendeler under utarbeidelse ikke er oppfylt for et reisecerteparti.

Vilkår 2: Eiendel med alternativ anvendelse

Det andre vilkåret er todelt, hvor både det overordnede kriteriet, samt ett av de tre underliggende kriterier må være oppfylt for at vilkåret som helhet skal være tilfredstilt. Det er først hensiktsmessig å foreta en vurdering av hvorvidt det overordnede kriteriet er oppfylt. Vi er av den formening at det ved en slik vurdering er mest hensiktsmessig å stille spørsmålet om i hvilken grad foretaket produserer en eiendel som har en alternativ utnyttelse. Foreligger det en alternativ utnyttelse av eiendelen vil det overordnede kriteriet *ikke* være tilfredstilt. Staben legger i sin veiledning til grunn at eiendeler med alternativ utnyttelse med forholdsvis enkle grep skal kunne overføres til en leveranseforpliktelse ovenfor en annen kunde (IASB 2011a, 7). Ved transporttjenester i form av et reisecerteparti vil det åpenbart ikke bli produsert en eiendel med alternativ utnyttelse for foretaket, da den utførte transporttjenesten ikke representerer en eiendel som kan overføres til en annen kunde. Følgelig vil det overordnede kriteriet være oppfylt. Vi vil i det følgende drøfte hvorvidt de tre underkriteriene er oppfylt ved et reisecerteparti.

Underkriterium a)

Det første underkriteriet omhandler hvorvidt kunden mottar en fordel for hver oppgave foretaket utfører. Staben gir minimalt med veiledning til dette kriteriet, men har eksemplifisert i hvilke tilfeller kriteriet skal anses oppfylt. Eksemplet omhandler en kontrakt hvor foretaket har forpliktet seg til å gjennomføre transaksjoner for en kunde, og hvor kunden mottar en fordel etter hver transaksjon blir gjennomført. Eksemplet fremstår etter vår mening lite konkret. Vi er

imidlertid av den formening at dette kriteriet i første rekke er utarbeidet for å omfatte tjenesteleveranser som går i retning av å utføre betalingstjenester eller øvrige tjenester med tilsvarende karakteristika. Betalingstjenester kjennetegnes ved at et foretak eksempelvis utfører betalingstransaksjoner som foretas med bankkort på kundens betalingsterminal. Dette vil etter vår mening være en type tjenesteleveranse som gir en fordel til kunden ved hver utførte transaksjon, og som samtidig ikke vil gi opphav til en eiendel med alternativ utnyttelse.

Vi er av den formening at transporttjenester ikke kan anses som en tjeneste hvor kunden mottar en fordel for hver oppgave som utføres. Kunden vil etter vår oppfatning ikke få noen som helst befattning med lasten uansett hvor mange oppgaver bortfrakter gjennomfører under transporten. Dette begrunnes med at befrakter fra et kundeperspektiv ikke mottar noen fordeler ved tjenesteleveransen før lasten er levert i lossehavn. En slik argumentasjon støttes av Kvaal (2011). Det første underkriteriet anses ikke som oppfylt.

Underkriterium b)

Det andre underkriteriet omhandler hvorvidt et annet foretak på nytt må utføre de handlinger som det første foretak til nå har utført, hvis det andre foretak skal fullføre den resterende del av leveranseforpliktelsen ovenfor kunden. Staben har i sin veiledning foreskrevet at følgende skal legges til grunn ved en slik vurdering (IASB 2011a, 9):

”To apply this criterion, it is not necessary that the contract permit an entity to transfer a performance obligation to another entity. That is, applying this criterion is unconstrained by contractual or practical limitations.”

Staben legger i denne veiledningen til grunn et svært utvidet virkeområde for dette underkriteriet. Regnskapsprodusenten skal ved vurdering av kriteriet ikke begrenses av verken *kontraktsmessige* (“contractual”) eller *praktiske begrensninger* (“practical limitations”).

Slik vi vurderer denne veiledningen vil det aspektet hvor regnskapsprodusent skal se bort fra *kontraktsmessige begrensninger* ikke medføre kompliserte problemstillinger. Vi tolker dette momentet til at regnskapsprodusenten

simpelthen kan se bort fra om kontrakten med kunde inneholder vilkår som ikke lar dem fritt overføre forpliktelsen med å transportere lasten til et annet foretak.

Vi finner imidlertid aspektet hvor regnskapsprodusent skal se bort fra *praktiske begrensninger* som langt mer uklart. Staben har i sin veiledning ikke presentert noen ytterligere beskrivelse av hvilket meningsinnhold de tillegger begrepet *praktiske begrensninger*. Fraværet av ytterligere veiledning for begrepet medfører etter vår mening at regnskapsprodusenter skal legge til grunn alle former for praktiske begrensninger i en slik vurdering. Vi tolker følgelig den fremsatte veiledningen til at regnskapsprodusenter skal se bort fra enhver form for praktiske begrensninger ved vurdering av hvorvidt det må gjøres en repetering av de allerede utførte handlinger. En slik tilnærming til veiledningen resulterer i at regnskapsprodusenter kan argumentere for en løpende inntektsføring av leveranseforpliktelsen i den grad de kan vise til at enhver *teoretisk løsning* for overførsel av leveranseforpliktelsen er mulig. Vi mener prinsipielt at det svært ofte vil være grunnlag for å hevde at en teoretisk løsning er mulig ved slike vurderinger. En slik tolkning støttes også av Kvaal (2011) og Haugnes (2011). Hvis standardsetter åpner for at enhver teoretisk løsning skal aksepteres, er vi av den oppfatning at det er svært nærliggende å tenke seg at regnskapsprodusenter i realiteten alltid må konkludere med at leveranseforpliktelser kan overføres til et annet foretak.

Vi ønsker i det følgende å argumentere for at et reisecerteparti vil oppfylle det andre underkriteriet under forutsetning om at enhver *teoretisk løsning* på overførsel av leveranseforpliktelsen er tillatt.

En bilprodusent ønsker å sende en last med personbiler fra sitt produksjonslager i Rotterdam til en salgsavdeling i New York. Foretaket kontakter en transportør for å få utført denne transporttjenesten. Transportøren benytter seg av skip som transportmiddel, og partene formaliserer transporttjenesten som et reisecerteparti. Når bortfrakter skal vurdere hvordan denne transaksjonen skal inntektsføres må han stille seg spørsmålet om hvorvidt et annet foretak på nytt må utføre de handlinger foretaket allerede har utført, hvis det andre foretaket skal fullføre den resterende del av leveranseforpliktelsen ovenfor kunden. Skal bortfrakter konkludere positivt på oppfyllelsen av underkriteriet må det etter vår vurdering konstrueres en argumentasjon hvor man legger til grunn svært teoretiske løsninger

for overføring av leveranseforpliktelsen. Slik vi vurderer denne transaksjonen skal bortfrakter legges til grunn at det under transport over Atlanterhavet til enhver tid vil være et tilsvarende skip ledig i umiddelbar geografisk nærhet. Videre skal det forutsettes at dette skipet til enhver tid har anledning til å overta lasten med biler og fullføre den resterende leveranseforpliktelse ovenfor kunden. Øvrige praktiske begrensninger, som for eksempel fraværende materielle løsninger på omlasting av biler, skal tilsvarende holdes utenfor vurderingen om overføring av en leveranseforpliktelse er gjennomførbar.

Vi er følgelig av en slik formening at bortfrakter i dette eksemplet skal konkludere med at en overføring av leveranseforpliktelsen er gjennomførbar, og videre at et annet foretak ikke må utføre de handlinger som det første foretak til nå har utført ved fullføring av transporttjenesten.

Staben har i sin veiledning introdusert eksempler på tjenester som både anses å tilfredsstille og som ikke anses å tilfredsstille underkriteriet. Det har i denne forbindelse blitt presentert følgende eksempel som omhandler transporttjenester i shippingbransjen (IASB 2011a, 9):

”A shipping company enters into a contract to ship a customer’s asset from California to New York. If the company transports the asset halfway to its destination, another shipping company could fulfill the remaining obligation to the customer without having to re-perform the shipping services provided to date (even if the obligation could not be transferred legally or if it would be unlikely because of the cost of changing vendors). Hence, the shipping service would be a performance obligation that is satisfied continuously under this criterion”.

Staben har i dette eksempelet konkludert med at transporttjenesten skal anses å oppfylle underkriteriet. Eksempelet gir ingen fullstendig informativ begrunnelse for den konklusjonen som er fremsatt. De fremsetter ved sitt eksempel imidlertid en sterk presumsjon for hvordan de anser at transporttjenester ved skip generelt skal vurderes i forhold til dette underkriteriet. Vi mener ut fra en prinsipiell betraktning at det følgelig er mest nærliggende å konkludere med at fraktavtaler etter den foreslåtte modellen for inntektsføring skal inntektsføres løpende over perioden for utførelse av leveranseforpliktelsen.

Standardsetters tentative beslutning og staben sin tilhørende veiledning fremstår på ingen måter som en ferdigstilt lovtekst til den endelige standarden. Det kan derfor stilles spørsmålstegn om hvorvidt den presenterte løsningen vil implementeres med identisk meningsinnhold i endelig standard. Vi finner det noe oppsiktsvekkende hvis standardsetter velger å innføre underkriteriet slik det er presentert ovenfor. En slik løsning vil etter vår formening medføre at man i praksis får så stort fokus på det teoretiske aspektet at regnskapsprodusent ikke behøver å ta stilling til realiteten av de faktiske omstendigheter rundt den underliggende transaksjon. Vi mener det er svært nærliggende å anta at leveranseforpliktelsene ved mange transaksjoner i realiteten ikke kan overføres uten at det foretak som overtar leveranseforpliktelsen vil måtte gjennomføre en rekke handlinger for å komme i den tilsvarende kontraktsposisjon ved leveranseforpliktelsen ovenfor kunden.

Både Kvaal (2011) og Haugnes (2011) stiller seg kritiske til slik formulering av bestemmelser i en regnskapsstandard. Begge intervjuobjektene begrunner sin kritikk med at lovgivning hvor regnskapsprodusenten skal se bort fra de faktiske realiteter er et svært dårlig utgangspunkt for regulering av regnskapslovgivning. Vi er enig med intervjuobjektene synspunkter, men tror standardsetter har valgt en slik løsning for å oppnå en ønsket effekt om at regnskapsinformasjon i større grad skal reflektere aktiviteten ved en transaksjon. Hvis standardsetter skal være tro mot grunnprinsippene i kontrollbegrepet mener vi det blir unaturlig at regnskapsprodusent skal se bort fra slike praktiske begrensninger ved overføring av leveranseforpliktelser.

Vi mener standardsetter i større grad bør avklare hvorvidt begrepet *praktiske begrensninger* innbefatter at enhver teoretisk løsning for overføring av leveranseforpliktelser skal aksepteres. Staben har i sin veiledning til de tentative beslutninger argumentert for at inntektsføringen fortsatt ikke skal reflektere den aktivitet som utføres, men den faktiske overføring av varer eller tjenester til kunden (IASB 2011a, 11). Hvis den endelige standard skal innbefatte en løsning i tråd med de tentative beslutninger, mener vi standardsetter bør begrunne hvordan en slik løsning skal relateres til den reelle overførsel av kontroll for varer og tjenester til kunden.

Underkriterium c)

Det tredje kriteriet omhandler hvorvidt foretaket har rett til betaling for utførte tjenester hvis kontrakten kanselleres før hele den avtalte tjenesten er levert til kunden. Ordlyden i underkriteriet er etter vår forståelse noe misvisende i forhold til den forståelse staben har redegjort for i veiledningen. Kriteriets ordlyd synes i stor grad å legge til grunn at foretakets rett til betaling kun skal vurderes opp mot kundens betalingsplikt hvis kunden kansellerer kontrakten av bekvemlighetsgrunner. Staben redegjør imidlertid for følgende i sin veiledning (IASB 2011a, 10):

”An entity would satisfy its performance obligation continuously if the entity has a right to payment for performance to date (and assuming that performance has not created an asset with alternative use). The right to payment does not necessarily need to be for an amount that is fixed. However, the entity must have a right to an amount that is intended to compensate the entity for performance to date even if the customer can terminate for convenience.”

Vi mener at den første setningen i sitatet må anses som det springende moment i kriteriet. En slik tolkning medfører at også foretakets manglende oppfyllelse av kontrakten kan være opphav til at kriteriet kan anses å være oppfylt. Vi mener derfor at den del av kriteriet som omhandler hvorvidt kunden kansellerer av bekvemlighetsgrunner kun må anses som et informativt tilleggsmoment i kriteriets ordlyd. Vår tolkning underbygges av Ernst & Young, hvor de i en publikasjon fra april 2011 tillegger kriteriet følgende meningsinnhold (Ernst & Young 2011b):

“The entity has a right to payment for performance to date even if the customer or the entity could cancel the contract for convenience.”

Vår tolkning av kriteriet er sammenfallende med Ernst & Young sin tolkning, ettersom vi mener at staben legger til grunn at også foretakets manglende oppfyllelse av kontrakten som medfører betalingsplikt for kunden vil være grunnlag for at kriteriet skal anses tilfredstilt. Den mest nærliggende tilnærmingen for å falsifisere dette kriteriet ved et reisecerteparti vil derfor være vurderingen om hvorvidt bortfrakter har en rett på betaling hvis bortfrakter ikke leverer lasten til kunden i avtalt lossehavn. Dette vil eksempelvis bli aktuelt hvis skipet forliser under transport.

Litteraturen som omhandler betalingsvilkår ved et reisecerteparti foreskriver et grunnprinsipp som fastsetter at hvis ikke annet er avtalt mellom partene, skal betaling av transporttjenesten først anses opptjent ved levering av lasten i avtalt lossehavn. Wilson har uttrykt følgende (2010, 289):

”In the absence of agreement to the contrary, the common law presumes that freight is payable only on delivery of the goods to the consignee at the port of discharge.”

En tilsvarende formulering blir også fremsatt av Gram, hvor det forøvrig poengteres at det ved slike tilfeller er bortfrakter som bærer risikoen for sin rett på betaling dersom lasten går tapt eller ikke leveres på avtalt sted (Gram 1977, 75). Vi mener at for de tilfeller hvor grunnprinsippet legges til grunn ved en vurdering av betalingsforpliktelsen, vil bortfrakter ikke ha rett på betaling før lasten leveres på avtalt sted. Ved en slik argumentasjon mener vi at det er mest nærliggende å konkludere med at bortfrakter ikke har en ubetinget rett til betaling før lasten er levert i avtalt lossehavn. Det underliggende kriteriet om hvorvidt selskapet har en ubetinget rett på betaling for de utførte tjenester vil således ikke være tilfredstilt.

Hvorvidt det er sedvane at kontraktpartene i et reisecerteparti kontraktfester vilkår som endrer bortfrakters rett på betaling i forhold til grunnprinsippet har vi ikke undersøkt. Vi mener at dette faller utenfor kjernen av denne oppgaven, ettersom vi har et hovedfokus på de foreslåtte regnskapsreglene og i større grad legger til grunn konseptuelle betingelser ved fraktavtaler. Vi registrerer imidlertid at når kontrakten mellom bortfrakter og befrakter bygger på den standardiserte fraktavtalen GENCON 94 foreligger det to mulige løsninger for avtalevilkår om betaling i kontrakten. Kontraktens felt nummer 13 angir at partene skal avtale om frakttjenesten skal forhåndsbetales eller betales ved levering av varene. Den tilhørende veiledning til GENCON 94 fastsetter at hvis kontrakten er forhåndsbetalt medfører dette følgende: *”If according to box 13 freight is to be paid on shipment, it shall be deemed earned and non returnable, vessel and/or cargo lost or not lost”*. Hvis kontrakten imidlertid fastsetter at tjenesten skal betales ved levering av lasten medfører dette følgende: *”If according to box 13 freight, or part thereof, is payable at destination it shall not be deemed earned until cargo is thus delivered”*. Vi ser av kontrakten at det kan avtales vilkår som endrer tidspunktet for bortfrakters rett til betaling. Dette medfører at to reisecerteparti med øvrige kontraktsvilkår identiske, vil føre til forskjellig

oppfyllelse av dette underkriteriet. Vi mener at dette er et prinsipielt viktig poeng hvis den foreliggende veiledningen for undervilkår b) ikke videreføres. Endrer standardsetter veiledningen for dette undervilkåret kan det medføre at undervilkår c) blir det springende vilkår ved vurdering av løpende inntektsføring for fraktavtaler. Hvorvidt betaling for tjenesten skal utføres i forkant eller ved levering vil følgelig påvirke om inntekten kan regnskapsføres løpende. En slik løsning vil åpne for store muligheter til kontraktstilpasning.

9.5.3 Oppsummerende betraktninger for endring av kontrollbegrepet

Slik vi tolker de tentative beslutninger vil et reisecerteparti ved alle tilfeller tilfredsstillende underkriterium b), og følgelig være gjenstand for en løpende inntektsføring i takt med oppfyllelse av leveranseforpliktelsen. Vi stiller oss imidlertid noe betenkt til hvordan standardsetter har oppnådd denne løsningen. Kvaal (2011) poengterer at tentative beslutninger normalt ikke har blitt fullstendig utredet, og blir derfor ofte gjenstand for store modifikasjoner før implementering i endelig standard. Det blir derfor spennende å se om den endelige standarden utarbeides i tråd med den presenterte tentative beslutningen.

9.6 Tentative beslutninger – konsekvenser for inntektsføring av fraktavtaler

Vi har i det følgende underkapittel vurdert de regnskapsmessige konsekvenser hvis tentative beslutninger for kontrollbegrepet implementeres i den endelige standarden for inntektsføring, og følgelig åpner for løpende inntektsføring av fraktavtaler. Vi har i denne redegjørelsen lagt til grunn øvrige bestemmelser for inntektsmodellen slik de fremkommer i høringsutkastet.

9.6.1 Valg av inntektsprinsipp ved løpende inntektsføring

I den videre drøftelsen har vi videreført de betraktningene vi utførte i forbindelse med mobilisering og kontraktsvilkår i kapittel 9.2.2. Leveranseforpliktelsen ved et reisecerteparti består normalt av selve transporttjenesten, og følgelig er mobilisering ikke en del av leveranseforpliktelsen. En slik konklusjon er imidlertid bare gyldig i de tilfeller hvor fraktavtalen ikke inneholder vilkår om mobilisering. For de tilfeller der mobilisering er omtalt i fraktavtalen har vi

tidligere argumentert for at mobiliseringen skal anses som en del av leveranseforpliktelsen ovenfor kunden.

Ved et reisecerteparti hvor leveranseforpliktelsen *ikke* omfatter mobilisering, skal bortfrakter først starte inntektsføringen ved tidspunkt for lastning. Det er først på dette tidspunktet bortfrakter starter oppfyllelse av sin leveranseforpliktelse ovenfor kunden. Dette medfører at den foreslåtte modellen for inntektsføring foreskriver et prinsipp for inntektsføringen som kan karakteriseres som *”load-to-discharge”*. Foretaket skal inntektsføre reisecertepartiet mellom tidspunkt for lastning i lastehavn til tidspunkt for lossing i lossehavn.

Ved et reisecerteparti hvor leveranseforpliktelsen også omfatter mobilisering, mener vi at bortfrakter kan starte inntektsføringen allerede ved oppstart av mobiliseringsperioden. Leveranseforpliktelsen strekker seg fra oppstart av mobiliseringen og frem til lasten er levert i lossehavn. Bortfrakter starter da å oppfylle sin leveranseforpliktelse ovenfor kunden allerede ved oppstart av mobiliseringen, og kan følgelig starte inntektsføringen fra dette tidspunktet. Dette medfører at den foreslåtte modellen for inntektsføring i slike tilfeller medfører *”discharge-to-discharge”* som inntektsføringsprinsipp. Foretaket skal således inntektsføre reisecertepartiet fra det seneste tidspunkt av kontraktsinngåelse med kunden og oppstart av mobiliseringstjenesten.

9.6.2 Identifisering av utført leveranseforpliktelse ved løpende inntektsføring

Den foreslåtte modellen foreskriver ved kontinuerlig overførsel av leveranseforpliktelsen at regnskapsprodusenter skal benytte følgende tilnærming ved fastsettelse av tidspunkt for inntektsføring, jf. HU pkt. 32:

”When the promised good or services underlying a separate performance obligation are transferred to a customer continuously, an entity shall apply to that performance obligation one revenue recognition method that best depicts the transfer of goods or services to the customer.”

Bestemmelsen foreskriver at foretaket skal identifisere den metoden som best beskriver overførsel av varen eller tjenesten i leveranseforpliktelsen. Standardsetter har i høringsutkastet presentert flere forslag til slike metoder, jf. HU pkt. 33. Vi mener at den metode som best beskriver overførsel av et

reisecerteparti normalt vil være antall utførte reisedager i forhold til forventet antall reisedager. En slik metode klassifiserer til det høringsutkastet omtaler som en utdata ("output") metode, jf. HU pkt. 33 a. Standardsetter poengterer i høringsutkastet at en slik metode normalt er å foretrekke fremfor de øvrige tillatte metoder, ettersom denne metoden vanligvis vil gi en mer rettvissende presentasjon av de aktiviteter som utføres.

9.6.3 Endret inntektsføringsprinsipp for reisecerteparti

Vi har ovenfor konkludert med at et reisecerteparti hvor leveranseforpliktelsen ikke omfatter mobilisering skal inntektsføres etter "load-to-discharge" prinsippet. En slik konklusjon medfører at den foreslåtte modellen vil avskjære shippingforetakene fra å benytte inntektsføringsprinsippet "discharge-to-discharge" på fraktavtaler hvor leveranseforpliktelsen ikke omfatter mobilisering. Denne konklusjonen vil medføre store endringer fra gjeldende praksis i shippingbransjen. Vår undersøkelse av prinsippnotene til de utvalgte shippingforetakene viste at samtlige av undersøkelsesobjektene som oppgav inntektsføringsprinsipp ved inntektsføring av fraktkontrakter etter IAS 18 benyttet "discharge-to-discharge". Hvorvidt disse foretakene i sin virksomhet praktiserer kontrakter som fastsetter vilkår for mobilisering er ikke undersøkt, ettersom slik informasjon ikke presenteres i årsrapportene. Vi har imidlertid oppdaget at GENCON 94, en av de mest benyttede kontraktene innenfor reisecerteparti, ikke inneholder slike vilkår. Legger vi til grunn at shippingforetakene benytter kontrakter med tilsvarende avtalevilkår som GENCON 94 vil den foreslåtte modellen for inntektsføring foreskrive at foretakene skal benytte "load-to-discharge" som inntektsføringsprinsipp.

Et reisecerteparti hvor leveranseforpliktelsen også omfatter mobilisering skal inntektsføres etter prinsippet "discharge-to-discharge". For slike kontrakter vil gjeldende praksis etter IAS 18 bli videreført i den foreslåtte modellen for inntektsføring.

9.6.4 *Behandling av kontraktskostnader ved løpende inntektsføring*

Vi har tidligere konkludert med at kostnader som påløper i forbindelse med mobilisering skal balanseføres og amortiseres over samme periode som tjenesten inntektsføres, jf. HU pkt. 57 mv. For et reisecerteparti hvor mobilisering ikke er en del av leveranseforpliktelsen vil således resultatføring av mobiliseringskostnader sammenstilles med inntektsperioden ved inntektsprinsippet ”*load-to-discharge*”. Det vil følgelig ikke bli vesentlige endringer ved sammenstillingen av inntekter og kostnader sammenlignet med gjeldende bestemmelser for inntektsføring.

9.6.5 *Vurdering av kvalitetskravene i relasjon til tentative beslutninger*

Vi mener standardsetter ved de tentative beslutninger legger store presumsjoner for at fraktavtaler skal inntektsføres løpende. En slik inntektsføring av fraktavtaler medfører en tilsvarende regnskapsmessig løsning som ved det gjeldende aktivitetsbaserte inntektsprinsippet etter IAS 18.

Vi har ved denne vurderingen bygget videre på de karakteristika vi definerte som god oppfyllelse av kvalitetskravene *relevans* og *validitet* ved inntektsføring av fraktavtaler i kapittel 8.4. Vi konkluderte der med at regnskapsrapportering som reflekterer shippingforetakets inntektsgenererende aktiviteter i stor grad vil tilfredsstille kvalitetskravene *relevans* og *validitet*. Den foreslåtte modellen sitt kontraktsfokus vil imidlertid medføre at ulike inntektsprinsipper skal benyttes ved inntektsføring av fraktavtaler. Vi vil i det følgende gjøre noen betraktninger av disse inntektsprinsippene i relasjon til kvalitetskravene.

Mobilisering – omtalt i kontrakt

Hvis mobilisering omfattes av fraktavtalen har vi konkludert med at ”*discharge-to-discharge*” skal benyttes som prinsipp for inntektsføring. Ved et slikt prinsipp vil en løpende inntektsføring finne sted under hele den aktivitet bortfrakter utfører ved fraktavtalen. Ettersom bortfrakters regnskapsrapportering reflekterer den utførte aktivitet i rapporteringsperioden mener vi at et slikt inntektsprinsipp resulterer i en god oppfyllelse av kvalitetskravet *relevans*.

Ved vurdering av kvalitetskravet *validitet* for inntektsprinsippet ”*discharge-to-discharge*” har vi ved analyse av IAS 18 konkludert med at prinsippet ikke resulterer i en fullgod oppfyllelse av kvalitetskravet. Denne konklusjonen ble tuftet på at mobilisering ikke kan anses som en del av fraktavtalen. Fraktavtaler som etter den foreslåtte standarden skal inntektsføres etter ”*discharge-to-discharge*” vil imidlertid innbefatte vilkår om mobilisering. En slik betraktning medfører at de *økonomiske realiteter* ved fraktavtalen endres fra de karakteristika vi identifiserte i kapittel 8.4. De *økonomiske realiteter* skal for slike fraktavtaler, ved vår tolkning av begrepet *validitet*, følgelig reflektere mobiliseringen. Ettersom bruk av inntektsprinsippet ”*discharge-to-discharge*” ved denne type fraktavtale er sammenfallende med de *økonomiske realiteter*, mener vi at det foreligger en god oppfyllelse av kvalitetskravet *validitet*.

Mobilisering – ikke omtalt i kontrakt

Hvis mobilisering ikke omfattes av vilkårene i fraktavtalen, har vi tidligere fastsatt at ”*load-to-discharge*” skal benyttes som prinsipp for inntektsføring. Ved de tilfeller bortfrakter ikke skal utføre mobilisering i forkant av tjenesteleveransen, vil et slikt inntektsprinsipp medføre at regnskapsrapporteringen reflekterer den aktivitet som er utført i forbindelse med oppfyllelsen av fraktavtalen. Vi mener følgelig at det foreligger en god oppfyllelse av *relevans*.

Hvis mobilisering må utføres i forkant av tjenesteleveransen mener vi at bortfrakters regnskapsrapportering ikke vil reflektere den utførte aktivitet på en fullgod måte. En slik konklusjon er kun gyldig under den forutsetning at utførelsen av mobilisering og tjenesteleveransen ikke er i sammenfallende regnskapsperiode. Vi mener ved slike tilfeller at regnskapsrapporteringen ikke innehar en fullgod oppfyllelse av kvalitetskravet *relevans*.

Kvalitetskravet *validitet* vil inneha en god oppfyllelse ved ”*load-to-discharge*”, ettersom tjenesteleveransen inntektsføres i samsvar med de *økonomiske realiteter* i fraktavtalen. Begrunnelsen for en slik konklusjon følger tilsvarende argumentasjon som beskrevet ved ”*discharge-to-discharge*” ovenfor.

Sammenlignbarhet

Valg av inntektsprinsipp avhenger av hvordan mobilisering er omtalt i fraktavtalen. En slik løsning vil medføre at regnskapsprodusenter kan oppnå ønsket periode for inntektsføring ved tilpasninger i kontraktsutforming. Vi er av den oppfatning at muligheten til subjektive tilpasninger av inntektsføringen, ut fra kontraktsutforming, vil svekke en optimal oppfyllelse av den underliggende kvalitative egenskapen *sammenlignbarhet*. Spesielt vil sammenlignbarhet mellom forskjellige selskapers regnskapsrapportering bli svekket. Dette vil bli aktuelt hvis utførte aktiviteter ved en fraktavtale er identiske, men fraktavtalen ikke har identiske vilkår for de aktiviteter som skal utføres.

10 Konklusjon

10.1 Kortfattet oppsummering av problemstilling og utført arbeid

Vi har i denne masteroppgaven undersøkt hvorvidt IASB sin foreslåtte modell for inntektsføring vil medføre endringer ved regnskapsføring av fraktavtaler i shippingbransjen, og om eventuelle endringer vil medføre en endret oppfyllelse av kvalitetskravene i det konseptuelle rammeverk.

Gjennom vårt arbeid har vi identifisert at den foreslåtte modellen for inntektsføring i høringsutkastet er svært dårlig tilpasset enkelte typer tjenesteleveranser. Dette skyldes hovedsakelig standardsetters introduksjon av kontrollbegrepet som innregningskriterium ved tidspunkt for inntektsføring. Kontrollbegrepet fremstår ved mange tjenesteleveranser som svært lite tilpasset og anvendbart. Den manglende presisjon i standardsettingen ved tjenesteleveranser resulterte i en kollektiv kritikk fra respondentene i deres høringssvar til høringsutkastet. Fraktavtaler i shippingbransjen har av enkelte respondenter blitt omtalt særskilt i deres høringssvar. Det foreligger en unison oppfatning blant disse respondentene at bestemmelsene i høringsutkastet for overgang av kontroll er svært vanskelige å benytte ved inntektsføring av fraktavtaler.

Etter evaluering av høringsrunden har staben til standardsetter utarbeidet en rekke forslag til endringer ved den foreslåtte inntektsmodellen. Forslagene blir løpende fremlagt for standardsetters styre, hvor godkjente forslag blir omtalt som tentative beslutninger for bruk i den endelige standarden. Standardsetter har på bakgrunn av kritikken mot kontrollbegrepets manglende tilpasning til tjenester også på dette område foretatt en tentativ beslutning. Den tentative beslutningen presenterer en langt mer aktivitetsbasert modell for inntektsføring sammenlignet med høringsutkastet.

10.2 Besvarelse av problemstillingen

10.2.1 Endringer ved regnskapsføring av fraktavtaler

Fraktavtaler i shippingbransjen innehar karakteristika som medfører at de regnskapsmessig blir klassifisert som både leieavtaler og tjenesteleveranser. Vi

har med utgangspunkt i de grunnleggende karakteristika for de enkelte typer av fraktavtaler identifisert hvilke fraktavtaler som blir regnskapsmessig regulert av standard for inntektsføring. Våre vurderinger førte frem til at reiseCERTeparti, linjekonnossement og transportkontrakter er å betrakte som de mest fremtredende fraktavtaler som faller innenfor virkeområdet til standard for inntektsføring. Disse fraktavtalene har svært forskjellige karakteristika, men vi argumenterer for at de prinsipielt fremstår som identiske i relasjon til tidspunkt for inntektsføring.

Vi har i oppgaven drøftet de forskjellige prinsipper for inntektsføring av fraktavtaler etter IAS 18. Vurderinger etter den gjeldende standard for inntektsføring medfører at fraktavtaler normalt skal inntektsføres løpende over perioden for tjenesteleveranse, hvor det åpnes for inntektsføring over periodene ”*discharge-to-discharge*” og ”*load-to-discharge*”. Vi har i vårt arbeid undersøkt prinsippnoter til shippingforetak som er notert på Oslo Børs. Vår undersøkelse viste at ”*discharge-to-discharge*” som inntektsføringsprinsipp utelukkende ble benyttet av de undersøkte shippingforetakene.

Slik kontrollbegrepet fremkommer i høringsutkastet mener vi det er mest nærliggende at fraktavtaler ikke skal inntektsføres før tjenesteleveransen er fullført. Vår konklusjon tuftes på en argumentasjon hvor vi mener at det først er på dette tidspunktet lasten har ankommet lossehavn og kunden følgelig har oppnådd kontroll over tjenesteleveransen.

Ved vurdering av inntektsføring etter de tentative beslutninger har vi vektlagt grunnlagsmaterialet som utarbeides av staben. Vi har konkludert med at de tentative beslutninger tillater at fraktavtaler kan inntektsføres løpende over perioden for utførelse av tjenesteleveransen. Standardsetter har lagt til grunn at regnskapsprodusenter skal vurdere inntektsføringen fra et svært teoretisk perspektiv. Vi stiller oss derfor noe betenkelig til den løsningen standardsetter har valgt.

Den foreslåtte modellen for inntektsføring vil i større grad basere seg på vilkår som er omtalt i kontraktene sammenlignet med den gjeldende modellen for inntektsføring. Legger vi til grunn fraktavtalen GENCON 94 vil den foreslåtte inntektsmodellen avskjære bortfrakter fra å inntektsføre tjenesteleveransen i

perioder med mobilisering. Ved transporttjenester som innbefatter en mobilisering vil bruk av en slik fraktavtale medføre at foretakene må endre inntektsføringsprinsipp fra ”*discharge-to-discharge*” til ”*load-to-discharge*”.

10.2.2 Endret oppfyllelse av kvalitetskravene

Ved vurdering av kvalitetskravet *relevans* må man ta stilling til hva brukerne av regnskapsinformasjonen anser som beslutningsrelevant informasjon. Slik vi vurderer relevans i relasjon til fraktavtaler er det essensielt for regnskapsbrukerne at regnskapsinformasjonen reflekterer den aktivitet foretaket har utført ved sine inntektsgenererende prosesser. Vi har operasjonalisert kvalitetskravet *validitet* ved å definere en forståelse hvor vi legger til grunn at regnskapsinformasjonen på overordnet nivå skal gi en god beskrivelse av de *økonomiske realiteter* ved den underliggende fraktavtale. Vi har videre definert spesifikke faktorer som vi mener slutter opp om samlebegrepet *økonomiske realiteter*.

Inntektsføring etter gjeldende standard medfører regnskapsinformasjon som reflekterer den aktivitet shippingforetak utfører ved transporttjenester. Et slikt prinsipp for inntektsføring vil etter vår mening medføre en god oppfyllelse av kvalitetskravet *relevans*. Vi har i vår oppgave vektlagt fraktavtalen GENCON 94. Legger vi en slik fraktavtale til grunn vil inntektsprinsippet ”*discharge-to-discharge*” ikke reflektere alle de *økonomiske realiteter*, og følgelig mener vi at kvalitetskravet *validitet* ikke har en fullgod oppfyllelse.

Ettersom høringsutkastet ikke tillater at fraktavtaler kan løpende inntektsføres, medfører et slikt regnskapsprinsipp at foretakets inntektsgenererende aktiviteter og de *økonomiske realiteter* ved fraktavtalen ikke blir presentert tilfredsstillende i regnskapsrapporteringen. Vi har følgelig konkludert med at den foreslåtte modellen for inntektsføring som er presentert i høringsutkastet medfører en dårlig oppfyllelse av kvalitetskravene *relevans* og *validitet*.

Kontrollbegrepets manglende tilpasning til tjenesteleveranser kan også medføre forskjellige slutninger når de enkelte shippingforetak skal bestemme inntektsføringsprinsipp. Vi konkluderer følgelig med at oppfyllelsen av den

forsterkende kvalitative egenskapen *sammenlignbarhet* reduseres ettersom uklarheten kan medføre ulik regnskapspraksis mellom foretakt.

Hvis de tentative beslutninger om kontrollbegrepet videreføres i endelig standard, vil dette også medføre en endret oppfyllelse av kvalitetskravene. Vi har konkludert med at ved fraktavtaler hvor mobilisering utføres, men ikke er en del av kontraktsvilkårene, vil bruk av inntektsprinsippet "*load-to-discharge*" medføre en svekket tilfredsstillelse av kvalitetskravet *relevans*. Kvalitetskravet *validitet* anses imidlertid alltid å være oppfylt ettersom tentative beslutninger medfører at regnskapsrapporteringen vil reflektere de økonomiske realiteter i fraktavtalen.

10.3 Standardsetters videre arbeid mot en endelig standard

IASB og FASB har besluttet i juni 2011 å utarbeide et nytt høringsutkast til en felles inntektsføringsstandard i løpet av tredje kvartal 2011 (IASB 2011b). Standardsetter har anført at også dette høringsutkastet skal bli gjenstand for en 120 dagers åpen høringsrunde. Bakgrunnen for denne utgivelsen er standardsetters ønske om å utarbeide et fullstendig forslag til ny standard basert på de tentative beslutninger som er vedtatt etter evaluering av høringsutkastet fra 2010. Vi er av den formening at utarbeidelse av et nytt høringsutkast og en tilhørende høringsrunde er både fornuftig og nødvendig for at den endelige standarden for inntektsføring skal medvirke til regnskapsinformasjon som gir god oppfyllelse av kvalitetskravene i det konseptuelle rammeverk.

10.4 Forslag til videre arbeid

Vi har i vårt arbeid drøftet hvordan den foreslåtte inntektsmodellen vil påvirke inntektsføring av fraktavtaler for reiseCERTeparti på et prinsipielt grunnlag. Det vil i denne sammenheng være interessant om fremtidig arbeid gjør en analyse av størrelsen på de regnskapsmessige effektene ved det enkelte shippingforetak. En slik undersøkelse er kun mulig med detaljert informasjon om foretakenes fraktavtaler.

Vårt arbeid har et primært fokus mot identifisering av leveranseforpliktelser, samt kontrollbegrepet ved den foreslåtte inntektsmodellen. Ved videre arbeid er det

mulig å utvide undersøkelsen til også å omfatte de øvrige aspekter ved modellen. Dette kan for eksempel være en undersøkelse av hvorvidt regnskapsrapporteringen påvirkes ved estimering og allokering av transaksjonspris til leveranseforpliktelser der hvor fraktavtalen har vilkår om prestasjonsbaserte og variable vederlag.

11 Referanseliste

- Alfredson, Keith, Ken Leo, Ruth Picker, Paul Pacter, Jennie Radford og Victoria Wise. 2007. *Applying International Financial Reporting Standatds*. 1. utg. Queensland Australia: John Wiley & Sons Ltd.
- BIMCO. 2011. *The Baltic and International Maritime Conference*.
<https://www.bimco.org/Corporate/Products/Publications/GENCON94.aspx>. (hentet 12.06.2011).
- Brodie, Petter R. 2007. *Dictionary of shipping terms*. 5. utg. London: Informa.
- CL 190, PricewaterhouseCoopers LLP.
CL 371, A. P. Møller-Mærsk A/S.
CL 382, The Japanese Shipowners` Association.
CL 393, Deloitte Touche Tohmatsu Limited.
CL 394, European Financial Reporting Advisory Group.
CL 403, BDO IFR Advisory Limited.
CL 418, KPMG IFRG Limited.
CL 419, Ernst & Young Global Limited.
CL 583, Norsk RegnskapsStiftelse.
- Ernst & Young. 2009. *IFRS i Norge. Tema - og bransjeartikler*. 5. utg. Oslo: Ernst&Young.
- Ernst & Young. 2010. *Revenue from contracts with customers-The road to convergence:what the revenue proposals mean in practice*.
[http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Revenue_from_contracts_with_customers_GL_IFRS/\\$File/Revenue_from_contracts_with_customers_GL_IFRS.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Revenue_from_contracts_with_customers_GL_IFRS/$File/Revenue_from_contracts_with_customers_GL_IFRS.pdf). (hentet 15.04.2011).
- Ernst & Young. 2011a. *Nyhetsbrev nr. 1 - januar 2011*.
<http://www.ey.com/NO/no/Newsroom/PR-activities/Articles/Nyhetsbrev-Regnskap>. (hentet 26.04.2011).
- Ernst & Young. 2011b. *Supplement to IFRS Outlook: New revenue recognition model is taking shape* .
[http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Supplement_99_GL_IFRS/\\$FILE/Supplement_99_GL_IFRS.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Supplement_99_GL_IFRS/$FILE/Supplement_99_GL_IFRS.pdf). (hentet 01.06.2011).
- Fardal, Annfinn B. 2008. Regnskapsføring av inntekter og kostnader knyttet til oppføring av fast eiendom. *Magma*, 11 (4):17-20.
- Fardal, Annfinn B. 2009. Ny modell for inntektsføring. *Revisjon og Regnskap*, 79 (7):29-32.
- Ghauri, Pervez og Kjell Grønhaug. 2010. *Research Methods in Business Studies*. 4. utg. Harlow: Financial Times Prentice Hall.
- Gjesdal, Frøystein, Erlend Kvaal og Steinar S Kvifte. 2006. *Internasjonale regnskapsstandarder*. 1. utg. Oslo: Cappelen Akademiske Forlag.

GRA 6276. 2010. Metodekurs for masterstudier i regnskap og revisjon.

Gram, Per. 1977. *Fraktavtaler*. 4. utg. Oslo: Tanum-Norli.

Green Reefers ASA. 2011. *Annual Rapport*. <http://www.greenreefers.no/node/23>. (hentet 02.05.2011).

Gripsrud, Geir, Ulf Henning Olsson og Ragnhild Silkoset. 2004. *Metode og dataanalyse*. 2. utg. Kristiansand: Høyskoleforlaget.

Haugnes, Torkild og Eirik Mamelund. 2010a. Utkast til ny standard om leieavtaler. *Revisjon og Regnskap*, 80 (7):20-22.

Haugnes, Torkild og Eirik Mamelund. 2010b. Verifiserbarhet ønskelig, men ikke nødvendig. *Revisjon og Regnskap*, 80 (8):36-37.

Huneide, Jens-Erik, Kirsten Pedersen, Hans Robert Schwencke og Dag Olav Haugen. 2010. *Årsregnskap i teori og praksis*. Oslo: Gyldendals elektroniske bibliotek.

IASB. 2008. *Discussion Paper - Preliminary Views on Revenue Recognition in Contracts with Customers*. http://www.ifrs.org/NR/rdonlyres/0E3D5E00-B961-42F0-BA64-AB1D20BB9FE9/0/DP_PreliminaryViewsRevenueRecognition1208.pdf. (hentet 01.04.2011).

IASB. 2010a. *Basis for Conclusions - Revenue from Contracts with Customers*. <http://www.ifrs.org/NR/rdonlyres/74EDB059-C251-495E-9CE3-B5D221CCC7BA/0/EDRevRecogBC0610.pdf>. (hentet 01.04.2011).

IASB. 2010b. *Conceptual Framework for Financial Reporting 2010*. <http://www.ifrs.org/Current+Projects/IASB+Projects/Conceptual+Framework/Objectives+and+qualitative+characteristics/Objectives+and+qualitative+characteristics.htm>. (hentet 24.04.2011).

IASB. 2010c. *Exposure draft - Leases*. <http://www.ifrs.org/Current+Projects/IASB+Projects/Leases/Leases.htm>. (hentet 24.06.2011).

IASB. 2010d. *Exposure draft - Revenue from Contracts with Customers*. <http://www.ifrs.org/NR/rdonlyres/EFA36EF7-238C-4C88-9C36-D6AACEB7762F/0/EDRevRecogSt0610.pdf>. (hentet 03.03.2011).

IASB. 2010e. *Staff Paper 3A. Comment letter summary – main issues*. <http://www.ifrs.org/NR/rdonlyres/381E55E4-54DC-4363-A037-3E3C92C71E4D/0/Revenuerecognitioncommentlettersummary.pdf>. (hentet 03.05.2011).

IASB. 2011a. *Agenda Paper 4B. Revenue Recognition for services*. <http://www.ifrs.org/Current+Projects/IASB+Projects/Revenue+Recognition/Meeting+Summaries+and+Observer+Notes/IASB+FASB+February+2011.htm>. (hentet 25.05.2011).

-
- IASB. 2011b. *IASB and FASB to re-expose revenue recognition proposals*.
<http://www.ifrs.org/News/Press+Releases/re-expose+rev+rec+June+2011.htm>. (hentet 17.06.2011).
- IASB. 2011c. *IASB meeting summaries and observer notes*.
<http://www.ifrs.org/Current+Projects/IASB+Projects/Revenue+Recognition/Meeting+Summaries+and+Observer+Notes/IASB+FASB+January+2011.htm>. (hentet 10.05.2011).
- IASB. 2011d. *IASB meeting summaries and observer notes*.
<http://www.ifrs.org/Current+Projects/IASB+Projects/Revenue+Recognition/Meeting+Summaries+and+Observer+Notes/IASB+FASB+February+2011.htm>. (hentet 15.05.2011).
- IASB. 2011e. *IASB work plan*.
<http://www.ifrs.org/Current+Projects/IASB+Projects/IASB+Work+Plan.htm>. (hentet 15.07.2011).
- IASB. 2011f. *Revenue Recognition-Project milestones*.
<http://www.ifrs.org/Current+Projects/IASB+Projects/Revenue+Recognition/Revenue+Recognition.htm>. (hentet 13.06.2011).
- IASB. 2011g. *Summary of Revenue Recognition Model*.
<http://www.ifrs.org/NR/rdonlyres/83BE03B1-BEB0-4B74-95C7-8722F57AA152/0/RevenueSummaryofmodelApril2011.pdf>. (hentet 02.06.2011).
- Johannessen, Asbjørn, Per Arne Tufte og Line Kristoffersen. 2004. *Introduksjon til samfunnsvitenskapelig metode*. 2. utg. Oslo: Abstrakt forlag.
- KPMG. 2008. *Shipping Insights, accounting and financial reporting in the shipping industry*.
- KPMG. 2010. *New on the Horizon: Revenue recognition for bulding and construction*. <http://www.kpmg.no/default.aspx?did=9612125>. (hentet 15.04.2011).
- Kvifte, Steinar S. 2010. Utkast til ny standard om inntektsføring. *Revisjon og Regnskap*, 80 (6):41-43.
- Kvifte, Steinar S og Atle Johnsen. 2008. *Konseptuelle rammeverk for regnskap*. 2. utg. Oslo: Den norske Revisorforening.
- Kvaal, Erlend. 2008. Kjennetegn ved informative regnskaper. *Praktisk økonomi & finans*, 24 (1):3-14.
- Møllmann, Anders. 2007. *Certeparti fortolkning- i nordisk og engelsk ret*. 1. utg. København Ø: Jurist- og Økonomforbundets Forlag.
- Norsk RegnskapsStiftelse. 2009. *Rundbordskonferanse 7. mai*
www.regnskapsstiftelsen.no/arch/img/9493377.pdf. (hentet 27.05.2011).
-

O'Donovan, Brian. 2010. Money, money, money. *Accountancy magazine.com* (August 2010):68-69.

Oslo Børs. 2011. *Shipping*. <http://www.oslobors.no/Oslo-Boers/Notering/Energi-shipping-og-sjoemat/Shipping>. (hentet 17.06.2011).

Pounder, Bruce. 2009. A Fresh Look at Revenue Recognition. *Strategic Finance*, 90 (9):16-18.

Stolt-Nielsen Ltd. 2011. *Annual Report*. <http://asp-gb.secure-zone.net/v2/indexPop.jsp?id=624/759/2548&lng=en>. (hentet 12.06.2011).

Stoepford, Martin. 2009. *Maritime economics*. 3. utg. London: Routledge.

Walton, Peter og Walter Aerts. 2009. *Global Financial Accounting and Reporting: Principles and Analysis*. 2. utg. Andover, Hampshire: Cengage Learning EMEA.

Wilson, John F. 2010. *Carriage of Goods by Sea*. 7. utg. Harlow: mylawchamber.

Dybdeintervju:

Haugnes, Torkild (2011). Halvstruktert intervju. Oslo 17.06.2011

Kvaal, Erlend (2011). Halvstrukturet intervju. Oslo 22.06.2011

Årsrapporter:

- (2010). Annual Report – Belships ASA
- (2010). Annual Report – Camillo Eitzen & Co ASA
- (2010). Annual Report – Frontline Ltd.
- (2010). Annual Report – Golar LNG Ltd.
- (2010). Annual Report – Golden Ocean Group Ltd.
- (2010). Annual Report – Green Refeers ASA
- (2010). Annual Report – Jinhui Shipping and Transportation Ltd.
- (2010). Annual Report – Odfjell SE
- (2010). Annual Report – Stolt-Nielsen Ltd.
- (2010). Annual Report – Wilh. Wilhelmsen ASA

Vedlegg 1- Tabellarisk oversikt av utvalgte respondenters svar

	Er det gitt tilstrekkelig veiledning for å avgjøre når kunden oppnår kontroll ?	Vil de foreslåtte notekrav bidra til økt forståelse av transaksjonen for regnskapsbruker?
Respondent	Ja/Nei	Ja/Nei
A.P. Møller-Mærsk A/S (371)	Nei	Nei
BDO IFR Advisory Limited (403)	Nei	Ja
Deloitte Touche Tohmatsu Limited (393)	Nei	Nei 1)
EFRAG (394)	Nei	Ja
Ernst & Young Global Limited (419)	Nei	Nei
KPMG IFRG LIMITED (418)	Nei	Ja
Norsk RegnskapsStiftelse (583)	Nei	Ja
PriceWaterhouseCoopers LLP (190)	Nei	Nei
The Japanese Shipowners` Association (382)	Nei	Ikke besvart
1) Enig i at det trengs mer informasjon i regnskapet, men mener at det ut fra modellen er vanskelig å bedømme omfanget av tilleggsopplysninger som kreves. Ønsker flere eksempler		

Vedlegg 2- Undersøkelse av prinsippnoter for shippingforetak notert på Oslo Børs				
Selskap	Benyttes løpende avregning	Angir prinsippnoten tidspunkt for inntektsføring	Hvilke periode benyttes for inntektsføring	Prinsippnote fraktinntekter
Belships ASA	Ja	Ja	Discharge-to-Discharge 1)	<i>"Enkelte skip operer i spotmarkedet. En reise defineres da å starte etter utlossing fra foregående reise hvis det foreligger et nytt certeparti. I henhold til IAS 18 allokteres ikke inntekter til avsluttede (ledige) dager eller ballast dager hvis certeparti ikke foreligger. I slike situasjoner opptjenes inntekter når frakt er lastet og reisen begynner og varer frem til varen er levert. Reiseavhengige kostnader, som knytter seg til avsluttede perioder, utgiftsføres løpende. Inntekter og kostnader knyttet til skipenes reiser periodiseres basert på antall dager reisen har vart i perioden."</i>
Camillo Eitzen & Co ASA	Ja	Ja	Discharge-to-Discharge 1)	<i>"All voyage revenues and voyage expenses are recognised based on a percentage of completion. CECO uses a discharge-to-discharge basis in determining percentage of completion for all spot voyages and voyages servicing Contracts of Affreightment (COA). With this method, voyage revenue is recognised evenly over the period from the departure of a vessel from its original discharge port to departure from the next discharge port. Vessels without signed contracts in place at discharge have no revenue before a new contract is signed."</i>

Frontline Ltd.	Ja	Ja	Discharge-to-Discharge 1)	<i>"Voyage revenues and expenses are recognized ratably over the estimated length of each voyage and, therefore, are allocated between reporting periods based on the relative transit time in each period. The Company uses a discharge-to-discharge basis in determining percentage of completion for all spot voyages and voyages servicing contracts of affreightment whereby it recognizes revenue ratably from when product is discharged (unloaded) at the end of one voyage to when it is discharged after the next voyage. However, the Company does not recognize revenue if a charter has not been contractually committed to by a customer and the Company, even if the vessel has discharged its cargo and is sailing to the anticipated load port on its next voyage."</i>
Golar LNG Ltd.	Ja	Ja	Discharge-to-Discharge	<i>"Where a vessel undertakes multiple single voyage time charters, revenue is recognized, including the repositioning fee if fixed and determinable, on a discharge-to-discharge basis. Under this basis, revenue is recognized evenly over the period from departure of the vessel from its last discharge port to departure from the next discharge port."</i>
Golden Ocean Group Ltd.	Ja	Ja	Discharge-to-Discharge 1)	<i>"Revenue and expenditure are measured at fair value received or receivable and paid or payable respectively. A voyage is defined as starting after unloading at the end of the previous voyage, as long as a signed contract is in place (discharge to discharge basis). Under IAS 18, revenues are not allocated to ballast days, unless a signed contract is in place."</i>
Green Reefers ASA	Ja	Ja	Discharge-to-Discharge	<i>"Fraktinntekter periodiseres etter løpende avregnings metode over reisens periode. Reisens periode er definert til å gå fra ferdig utlossing forrige reise til og med lossing på den aktuelle reisen, inkludert eventuell ballast. Fraktinntekter relatert til overgangsreiser periodiseres ut fra det antall dager reisen varer før og etter balansedagen."</i>

Jinhui Shipping and Transportation Ltd.	Ja	Nei	-	" Freight income from voyage charter is recognized on percentage of completion basis measured by time proportion."
Odfjell SE	Ja	Ja	Discharge-to-Discharge	Total revenues and voyage related expenses in a period are accounted for as the percentage of completed voyages. Voyage accounting consists of actual figures for completed voyages and estimates for voyages in progress. Voyages are normally discharge-to-discharge
Stolt Nielsen Ltd.	Ja	Nei	-	"Tankers follow the percentage of completion method with operating revenue and expenses recognised on each voyage leg. This recognition is based on "budgeted voyage legs" that are reviewed and updated annually. In applying the percentage of completion method, the revenues and expenses for voyages still in progress at the end of the reporting period are estimated and prorated over the period of the voyage leg"
Wilh. Wilhelmsen ASA	Ja	Ja	Discharge-to-Discharge	"Total revenues and voyage related expenses in a period are accounted for as the percentage of completed voyages. Voyage accounting consists of actual figures for completed voyages and estimates for voyages in progress. Voyages are normally discharge-to-discharge. Except for any period a ship is declared off-hire due to technical or other owner's matters, a ship is always allocated to a voyage."