



Regnskapsmessig behandling av skip og plattformer i IFRS

En studie av skjønnsmessige vurderinger i IAS 16

Christoffer Høsøien og Jakob Hjelmeset

Veileder: Kjell Ove Røsok

Masteroppgave, Masterstudiet i Regnskap og Revisjon

NORGES HANDELSHØYSKOLE

Dette selvstendige arbeidet er gjennomført som ledd i masterstudiet i regnskap og revisjon ved Norges Handelshøyskole og godkjent som sådan. Godkjenningen innebærer ikke at Høyskolen eller sensorer inntår for de metoder som er anvendt, resultater som er fremkommet eller konklusjoner som er trukket i arbeidet.

Forord

Denne masteroppgaven er skrevet som en del av vår mastergrad i regnskap og revisjon ved Norges Handelshøyskole.

Oppgaven undersøker regnskapsmessig behandling av skip og plattformer i henhold til IFRS-standarden IAS 16. Kursene i finansregnskap, MRR 412 og MRR 452, har dannet det teoretiske grunnlaget for kunnskapen vi har benyttet i oppgaven. Problemstillingene som ble presentert i disse kursene har motivert oss til å skrive innenfor fagfeltet finansregnskap.

Arbeidet med denne oppgaven har vært omfattende, krevende og lærerikt. Vi har tilegnet oss ny kunnskap som vi håper å dra nytte av i fremtiden.

Vi vil rette en stor takk til vår veileder, Kjell Ove Røsok, som har bidratt med sin faglige kunnskap og gitt oss konstruktive tilbakemeldinger underveis i prosessen. Det rettes også en takk til våre respondenter, som tok seg tid til å besvare oppgavens spørreskjema.

Bergen, 20.12.2017

Christoffer Høsøien og Jakob Hjelmeset

Sammendrag

Denne studien tar for seg regnskapsmessig behandling av skip og plattformer i tilhørende bransjer. Studien begrenser seg til regnskapsmessige løsninger i samsvar med IFRS med hovedvekt på IAS 16, der det ofte legges opp til skjønnsmessige vurderinger. Vi har benyttet *semistrukturerte spørreskjema* som metode for å innhente detaljert informasjon fra studiens 9 respondenter om regnskapsmessig behandling av skip og plattformer. Studien baserer seg på respondenter som er registrert ved nordeuropeiske børser.

I 2005 ble regnskapsspråket IFRS obligatorisk å anvende for alle børsnoterte selskap i EU. Regnskapsmessig behandling av skip og plattformer reguleres av IAS 16, og innebærer flere estimatberegninger der det kan være aktuelt å benytte skjønn. Utøvelsen av skjønn kan gi ulike regnskapsmessige løsninger, noe som kan utfordre målet til IASB sitt konseptuelle rammeverk om sammenlignbarhet mellom regnskap.

Temaene vi har undersøkt i studien er elementer i *avskrivningsplanen* som; *dekomponering, vedlikehold, avskrivningsmetode, utnyttbar levetid, restverdi, fjerningsforpliktelser og noteopplysninger*.

Respondentenes svar i spørreskjemaet på de regnskapsmessige problemstillingene innenfor temaene indikerer ulike løsninger, både innad og på tvers av bransjene. Vi finner spesielt forskjeller innenfor beregning av restverdi, estimering av utnyttbar levetid og behandling av fjerningsforpliktelser. I tillegg finner vi at shippingrespondentene anvender en praktisk dekomponeringsløsning. Bakgrunnen for enkelte av de regnskapsmessige løsningene knytter vi opp mot utvalgte faktorer innenfor skjønn i IAS 16. Studien begrenser dette til å fokusere på *prinsippal-agent teorien, den tredelte bunnlinjen og konjunkturer*.

Studien avdekker både ulikheter og likheter i de regnskapsmessige løsningene mellom respondentene, noe som kan svekke sammenlignbarheten mellom regnskap. Det er imidlertid ikke grunnlag for å avgjøre hvorvidt dette kan generaliseres til bransjene som helhet, på bakgrunn av studiens få antall respondenter.

FORORD	I
SAMMENDRAG	II
INNHOLDSFORTEGNELSE	III
FIGUROVERSIKT	V
MODELLOVERSIKT	V
FORKORTELSER	V
1 INTRODUKSJON	1
1.1 STUDIENS STRUKTUR	2
2 TEORI	2
2.1 DET TEORETISKE RAMMEVERKET	3
2.1.1 IASB SITT KONSEPTUELLE RAMMEVERK FOR FINANSIELL RAPPORTERING.....	3
2.1.2 RAMMEVERKET SIN ROLLE I IFRS	5
2.2 REGNSKAPSMESSIG BEHANDLING AV SKIP OG PLATTFORMER.....	6
2.2.1 AVSKRIVNINGSPPLAN	7
2.2.2 DEKOMPONERING	8
2.2.3 VEDLIKEHOLD	11
2.2.4 AVSKRIVNINGSMETODE	12
2.2.5 UTNYTTBAR LEVETID.....	15
2.2.6 RESTVERDI.....	17
2.2.7 FJERNINGSFORPLIKTELSER.....	19
2.2.8 NOTEOPPLYSNINGER.....	21
2.3 PÅVIRKNINGSFAKTORER VED SKJØNNSMESSIG VURDERING	23
2.3.1 PRINSIPAL-AGENT TEORI.....	24
2.3.2 DEN TREDELTE BUNNLINJEN	26
2.3.3 KONJUNKTURER.....	28
3 METODE	30
3.1 FORSKNINGSMETODE.....	30
3.2 SEMISTRUKTURERT SPØRRESKJEMA	32
3.3 KRITERIER FOR VALG AV RESPONDENTER.....	34
3.4 KVALITETSKRAV	34

3.5 ETISKE RETNINGSLINJER OG PERSONVERNREGLER	38
4 ANALYSE.....	38
4.1 AVSKRIVNINGSPLAN	40
4.2 DEKOMPONERING.....	43
4.3 VEDLIKEHOLD	58
4.4 AVSKRIVNINGSMETODE	65
4.5 UTNYTTBAR LEVETID	68
4.6 RESTVERDI.....	73
4.7 FJERNINGSFORPLIKTELSER	80
4.8 NOTEOPPLYSNINGER	84
5 KONKLUSJON.....	87
5.1 OPPSUMMERING OG KONKLUSJON	87
5.2 FORSLAG TIL VIDERE FORSKNING	88
6 LITTERATURLISTE.....	89
VEDLEGG 1 SPØRRESKJEMA	94

Figuroversikt

A1	Eksempel på dekomponering av plattform (Bhasin, 2017).....	50
A2	Eksempel på dekomponering av skip (Loeb, 2017).....	51
B1	De ulike konjunkturfasene (Opstad, 2010).....	28

Modelloversikt

T1	Stegene i den regnskapsmessige behandlingen av skip og plattformer (Hjelmeset & Høsøien, 2017)	3, 7 og 24
T2	Vurderingshierarki for dekomponering (Hjelmeset & Høsøien, 2017).....	9
T3	Skillet mellom hovedkomponent og periodiskvedlikeholdskomponent (Hjelmeset & Høsøien, 2017).....	11

Forkortelser

ASC	Accounting Standards Codification
EBIT	Earnings Before Interest and Taxes
EBITDA	Earnings Before Interest Taxes Depreciation and Amortization
IAS	International Accounting Standards
IASB	International Accounting Standards Board
IFRIC	International Financial Reporting Interpretations Committee
IFRS	International Financial Reporting Standards
NSD	Norsk Senter for Forskningsdata
SSB	Statistisk Sentralbyrå
UOP	Unit of Production
US GAAP	United States Generally Accepted Accounting Principles

1 Introduksjon

I 2005 ble alle børsnoterte selskap i EU pålagt å rapportere etter det prinsippbaserte regnskapsspråket IFRS. En konsekvens av det prinsippbaserte regnskapsspråket er at det åpnes for bruk av skjønn i de regnskapsmessige løsningene. Et av målene bak IFRS er å oppnå økt sammenlignbarhet mellom regnskap, det er derfor viktig at utøvelsen av skjønn ikke kommer i konflikt med målet.

Shipping og petroleum er to kapitaltunge bransjer der anleggsmidlene har stor innvirkning på selskapenes finansregnskap. Regnskapsmessig behandling av anleggsmidler reguleres av *IAS 16 Eiendom, anlegg og utstyr*. I denne standarden skal det foretas en rekke estimatberegninger som kan kreve skjønn, siden prinsippene i standarden ofte ikke angir konkrete regnskapsmessige løsninger. Ulik praksis av skjønn kan føre til forskjeller ved utarbeidelsen av slike estimat, som kan ha stor påvirkning i finansregnskapet. Dette kan igjen føre til svekket sammenlignbarhet mellom regnskap.

IFRS har raskt vokst frem som et internasjonalt akseptert regnskapsspråk. Siden det er et regnskapsspråk i utvikling, er det i liten grad utarbeidet bransjespesifikke standarder eller uttalelser som gjelder shipping og petroleum. Dette stiller seg i kontrast til det mer etablerte regnskapsspråket US GAAP som bransjene historisk sett har vært knyttet til, der det blant annet finnes bransjespesifikke uttalelser rettet mot petroleumsbransjen. Vi finner det interessant å undersøke anvendelsen av skjønn i de regnskapsmessige løsningene i IAS 16. Med tanke på at vi har valgt to kapitaltunge bransjer der standarden kan ha stor innvirkning på finansregnskapet, har vi foretatt enkelte avgrensninger. Vi har i hovedsak valgt å undersøke børsnoterte shipping- og petroleumsselskap fra de nordeuropeiske børsene som rapporterer etter IFRS. En ytterligere avgrensning er at vi kun tar for oss regnskapsmessig behandling av anleggsmidlene skip og plattformer.

Regnskapsmessig behandling av anleggsmidler står sentralt i bransjene, da det må utarbeides estimater på ulike elementer i anleggsmidlenes avskrivningsplan. Dette gjelder blant annet dekomponering, utnyttbar levetid, restverdi og avskrivningsmetode. Ettersom regnskapsmessig behandling av skip og plattformer ofte gjøres på skjønnsmessig grunnlag, kan det oppstå ulike regnskapsmessige løsninger. På bakgrunn av dette ønsker vi i denne studien å stille følgende problemstilling:

Gir skjønnsmessige vurderinger i IAS 16 ulike regnskapsmessige løsninger ved like regnskapsmessige problemstillinger i behandling av skip og plattformer?

1.1 Studiens struktur

Det vil her kort redegjøres for studiens innhold i de kommende kapitlene.

Kapittel 2 tar først for seg IASB sitt konseptuelle rammeverk og hvordan det henger sammen med regnskapsmessig behandling av anleggsmidler. Videre fokuserer vi på relevant regnskapsteori knyttet til behandling av anleggsmidler i IAS 16.

Avslutningsvis trekker vi frem utvalgte påvirkningsfaktorer som kan ha en innvirkning på de skjønnsmessige vurderingene i IAS 16.

I kapittel 3 presenteres metoden som er valgt til å svare på studiens problemstilling. Vi har valgt å benytte *et semistrukturert spørreskjema*, som er en kvantitativ metode å innhente informasjon på. Videre i kapitlet redegjøres det for de metodevalgene som er tatt.

I kapittel 4 analyseres respondentenes svar fra de utsendte spørreskjemaene. De regnskapsmessige valgene respondentene opplyser om drøftes med utgangspunkt i teorien som ble presentert i studiens kapittel 2.

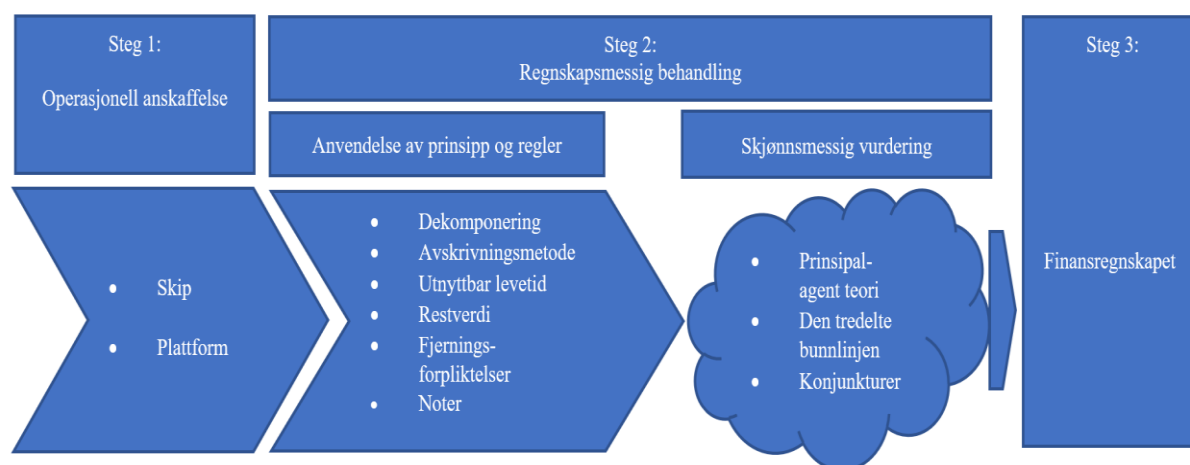
Kapittel 5 inneholder avsluttende betraktninger med konklusjon på bakgrunn av studiens funn sett opp mot den fastsatte problemstillingen, samt forslag til videre forskning.

2 Teori

Formålet med dette kapitlet er å redegjøre for relevant teori som danner grunnlaget for studiens analyse. Først vil vi plassere oppgavens problemstilling i en større regnskapsmessig sammenheng, der vi kort gjennomgår formålet med finansregnskap, IASB sitt konseptuelle rammeverk og sammenhengen mellom rammeverket og regnskapsspråket IFRS. Etter å ha satt oppgavens tema inn i en større sammenheng, vil vi spisse oss inn på teori som knytter seg direkte til oppgavens problemstilling. Teorien vil først ta for seg regnskapsmessig behandling av skip og plattformer, dette gjelder elementer i *avskrivningsplanen* som; *dekomponering*, *avskrivningsmetode*, *utnyttbar levetid*, *restverdi*, *fjerningsforpliktelser* og *noteopplysninger*. Anskaffelseskost blir ikke vurdert i studien da vi ser på elementet som et grunnvilkår, etter

operasjonell anskaffelse, for videre regnskapsmessig behandling av skip og plattformer. Vi vil derfor kun omtale elementene i steg 2, som presentert i *modell T1*. Deretter omtales ulike påvirkningsfaktorer ved skjønnsmessige vurderinger av skip og plattformer i IAS 16.

Teorien kan ses i sammenheng med modellen nedenfor som tar for seg de ulike stegene, fra skip og plattformers operasjonelle anskaffelse, gjennom den regnskapsmessige behandlingen, og til fremlagt informasjon om skip og plattformer i finansregnskapet.



Modell T1: Stegene i den regnskapsmessige behandlingen av skip og plattformer (Hjelmeset og Høsoien, 2017)

2.1 Det teoretiske rammeverket

2.1.1 IASB sitt konseptuelle rammeverk for finansiell rapportering

På grunn av ulike sosiale, økonomiske og juridiske forhold mellom land har det utviklet seg forskjellige regnskapspråk som har ført til ulike regnskapsmessige løsninger. Dette gjelder blant annet forskjellige definisjoner av elementene i finansregnskapet, ulike innregningskriterier, forskjellige måleverdier og ulikt omfang av hva et finansregnskap skal inneholde (IASB, 2010, A24). Disse ulikhetene kan hindre fri flyt av kapital og senke effektiviteten i markedet (Epstein & Jermakowicz, 2007, s. 2). Som et tiltak mot dette utformet IASB et konseptuelt rammeverk for finansiell rapportering, heretter kalt rammeverket, i hovedsak for å øke sammenlignbarheten mellom ulike regnskap.

Rammeverkets formål er at finansregnskapet skal gi beslutningsnyttig finansiell informasjon til brukerne, der formålet med rammeverket deles i to; *beslutningsformål* og *kontrollformål*.

Beslutningsformålet er et mål om at brukerne skal kunne ta økonomiske beslutninger basert på finansregnskapet. Dette innebærer at regnskapet må kunne gi beslutningsnyttig informasjon

i valget om for eksempel å kjøpe, selge eller beholde en posisjon i det rapporterende selskapet. Kontrollformålet skal sikre informasjon om effektiviteten og kvaliteten på ledelsens forvaltning av selskapets ressurser, til nåværende og kommende investorer (IASB, 2010, OB4).

Rammeverket definerer først og fremst brukerne av finansregnskapet som eksisterende- og potensielle investorer, långivere og andre kreditorer (IASB, 2010, OB5).

For å sikre *nyttig* finansiell informasjon til brukerne har rammeverket fastsatt to primære kvalitative kvalitetskrav for regnskapsinformasjon. Det første er at informasjon skal være *relevant*, det vil den kunne være dersom den gir *prediktiv* og eller *bekreftende* informasjon til brukerne som kan påvirke deres beslutninger (IASB, 2010, QC6). Det andre kvalitetskravet er at informasjonen skal være *pålitelig*, som innebærer å være *fullstendig*, *nøytral* og *feilfri* (IASB, 2010, QC12). I tillegg har rammeverket fire sekundære kvalitative kvalitetskrav til regnskapsinformasjonen for å forsterke de primære kvalitetskravene, slik at nyttig informasjon sikres. De sekundære kvalitetskravene er *sammenlignbarhet*, *verifiserbarhet*, *rettidig* og *forståelighet*. I tillegg bør informasjonen være *vesentlig* for å kunne innarbeides i finansregnskapet. Rammeverket definerer vesentlighet til å være informasjon som ved presentasjon eller utelatelse vil kunne være med å påvirke en beslutning hos brukeren (IASB, 2010, QC11).

«Målsetningene og kvalitetskravene i det konseptuelle rammeverket er ikke ment å løse regnskapsspørsmål alene, men er et nødvendig første trinn i utviklingen av et rammeverk for standardsetting og prinsipp utvikling» (Kvifte & Johnsen, 2008, s. 82).

Rammeverket bygger på en *normativ* teori, der det forklarer hvordan et finansregnskap bør utformes. Brukerne av rammeverket anvender logikk, aksiomer, på de logiske prinsippene i rammeverket basert på overordnede mål, grunnantagelsene, for finansregnskapet (SNL, 2015) (SNL, 2017). Rammeverket er derfor først og fremst laget som en veiledning for utarbeiding av internasjonale standarder for finansiell rapportering, spesielt konstruert for IASB sitt eget standardsettingsorgan, men også for andre nasjonale standardsettere som også Kvifte og Johnsen antyder i sitatet.

Med bakgrunn i rammeverkets teoretiske grunnlag som så langt er presentert, vil informasjon om selskapets anleggsmidler være nyttig for brukernes beslutninger dersom informasjonens

karakteristika står til de primære og sekundære kvalitetskravene, samt er vesentlige sett fra brukernes perspektiv.

2.1.2 Rammeverket sin rolle i IFRS

Primærbrukeren av rammeverket er IASB som ut fra rammeverkets målsetninger, kvalitetskrav, definisjoner, regnskapsføring og måling utformer egne internasjonale standarder for finansiell rapportering (IFRS).

Ved utarbeidelse av et IFRS-regnskap er det ikke et krav om å følge rammeverket som sådan, men kun et krav om å bruke de til enhver tid gjeldende IFRS-ene. IASB forutsetter at rammeverket ikke overstyrer de enkelte prinsippene i standardene. Ettersom rammeverket er grunnmuren til IFRS, er det likevel en relevant kilde å se til ved utarbeiding av finansregnskap. Dette bekrefter rammeverket der de presiserer at et av formålene med rammeverket er å hjelpe selskap med utarbeidelse av finansregnskap, spesielt på områder som enda ikke er regulert av en spesifikk standard (International Accounting Standards Board, 2010, s. A25d).

Når det gjelder shipping- og petroleumsbransjenes bruk av IFRS, er dette bransjer som har en historisk kobling til USA og New York Stock Exchange (EY, IFRS i Norge, 2014), og av den grunn tidligere har rapportert etter US GAAP. I 2007 fjernet det Amerikanske kredittilsynet, Securities and Exchange Commission, US GAAP-kravet. Dette har ført til at utenlandske børsnoterte IFRS-rapporterende selskap nå også kan rapportere etter IFRS i USA. I dag krever 126 land bruk av IFRS som regnskapsspråk for børsnoterte selskap (IFRS Foundation, u.d.).

Rammeverkets mål med finansregnskapet finner vi delvis igjen i *IAS 1 Presentasjon av finansregnskapet* (IAS 1.9). Videre i IAS 1 utleder standarden ulike krav for at et finansregnskap skal være i tråd med IFRS, ved å henvise til rammeverket. Blant annet i IAS 1.15 der standarden krever at et finansregnskap skal gi en *dekkende fremstilling* av selskapets finansielle stilling, inntjening og kontantstrøm, som innebærer at finansregnskapet skal være i samsvar med definisjonene og innregningskriteriene fra rammeverket.

Det fremkommer i IAS 1.17a at en dekkende fremstilling krever at ledelsen ved fravær av en IFRS tar veiledningshierarkiet i *IAS 8 Regnskapsprinsipper, endringer i regnskapsmessige estimater og feil* i betraktning. Veiledningshierarkiet er et kildehierarki som ledelsen skal benytte i skjønnsmessige vurderinger av regnskapsprinsipper og utøvelsen av disse ved

manglende IFRS-er. Veiledningshierarkiet kan leses ut fra IAS 8.7 – 12, der hierarkiet kan presenteres på følgende måte (Kvifte & Johnsen, 2008, s. 48):

1. *Dekkende fremstilling (IAS 1.13)*
2. *Standarder og tolkninger (IAS 1.14, IAS 8.7-9)*
3. *Relevant og pålitelig beslutningsnyttig informasjon (IAS 8.10)*
 - a) *Standarder og tolkninger som omhandler lignende problemstillinger (IAS 8.11a)*
 - b) *Kriterier for regnskapsføring i rammeverket (IAS 8.11b)*
 - c) *Andre standardsetters anbefalinger, annen regenskaplitteratur og bransjepraksis (IAS 8.12)*

Hierarkiet presenteres i IAS 8, og kommer til anvendelse spesielt der et prinsipp på et spesifikt område i standardene er uklart. Hierarkiet kommer ikke direkte til anvendelse ved bruk av estimater, men kan likevel være relevant å se til for å rangere relevansen av ulike kilder opp mot IFRS.

2.2 Regnskapsmessig behandling av skip og plattformer

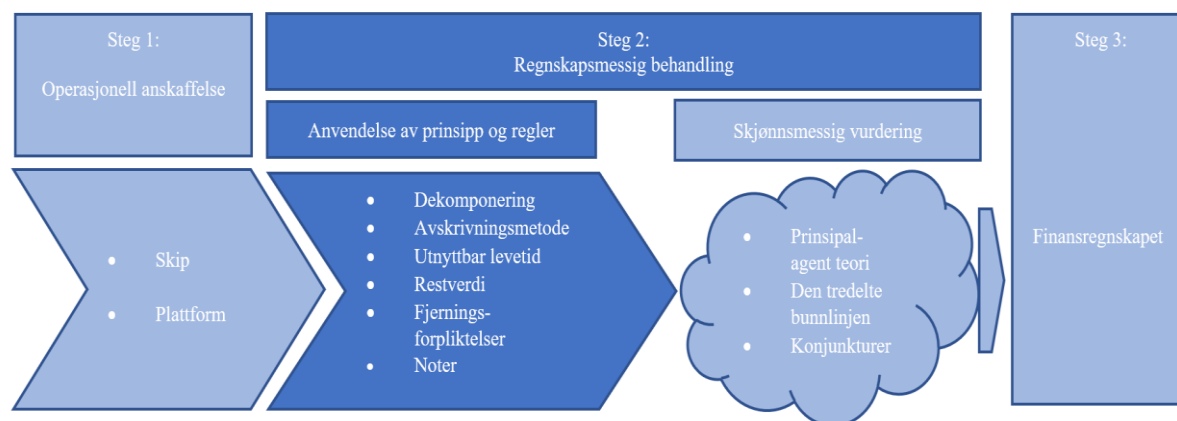
Anleggsmidler er definert som midler selskapet bruker i produksjon av varer eller tjenester, til administrative formål eller utleie, og som er forventet å være i bruk mer enn én regnskapsperiode (IAS 16.6). Plattformer og skip havner under denne definisjonen dersom de oppfyller ett av de ovennevnte formålene.

IFRS-rapporterende selskap skal behandle anleggsmidler etter en egen standard, IAS 16, så lenge anleggsmidlene ikke kommer under unntakstilfellene i IAS 16.3, 16.4 eller 16.5. Formålet med standarden er å fastsette regnskapsmessig behandling av anleggsmidler, slik at brukerne kan skille mellom investering i anleggsmidler og endringene i slike investeringer (IAS 16.1).

I tillegg til definisjonen av anleggsmidler må skip og plattform stå til balanseføringskriteriene for å behandles etter prinsippene i IAS 16. De kumulative kriteriene i IAS 16.7 er;

- (a) *det er sannsynlig at framtidige økonomiske fordeler knyttet til eiendelen vil tilflyte foretaket, og*
- (b) *eiendelens anskaffelseskost kan måles på en pålitelig måte.*

Dersom skip og plattformer imøtekommer balanseføringskriteriene etter operasjonell anskaffelse, kan vi gå fra steg 1 til steg 2 i *modell T1*, som omhandler regnskapsmessig behandling.



Modell T1: Stegene i den regnskapsmessige behandlingen av skip og plattformer (Hjelmeset og Høsøien, 2017)

2.2.1 Avskrivningsplan

Avskrivningsplan er et samlebegrep som i praksis blir brukt for å omtale elementene i behandlingen av et anskaffet anleggsmiddel. Begrepet avskrivningsplan nevnes ikke direkte i IAS 16, der kun de enkelte elementene gjennomgås. Blant elementene i en avskrivningsplan er de mest sentrale *dekomponering*, *utnyttbar levetid* og *restverdi* (EY, IFRS i Norge, 2014). Det skal generelt foretas en vurdering av alle estimatene i en avskrivningsplan ved utgangen av hver regnskapsperiode, dette fremkommer som et krav ved hvert element i avskrivningsplanen, noe vi kommer tilbake til ved presentasjon av hvert enkelt element. Dersom det foreligger indikasjoner på verdifall, skal den balanseførte verdien gjennomgås etter egen standard *IAS 36 Verdifall på eiendeler* (IAS 16.63).

IAS 16 innehar et sentralt prinsippvalg der selskap må velge å følge én av to ulike modeller ved behandling av en gruppe anleggsmidler. Enten kan selskap velge å måle en gruppe anleggsmidler etter anskaffelseskostmodellen (IAS 16.30), eller etter verdireguleringsmodellen (IAS 16.31). Valgt prinsipp skal anvendes konsistent på en hel klasse av eiendom, anlegg og utstyr (IAS 16.29). Som det vil fremkomme i analysen opplyser ingen av respondentene i studien at de benytter verdireguleringsmodellen, videre teori og analyse vil derfor utelukkende ta utgangspunkt i anskaffelseskostmodellen.

2.2.2 Dekomponering

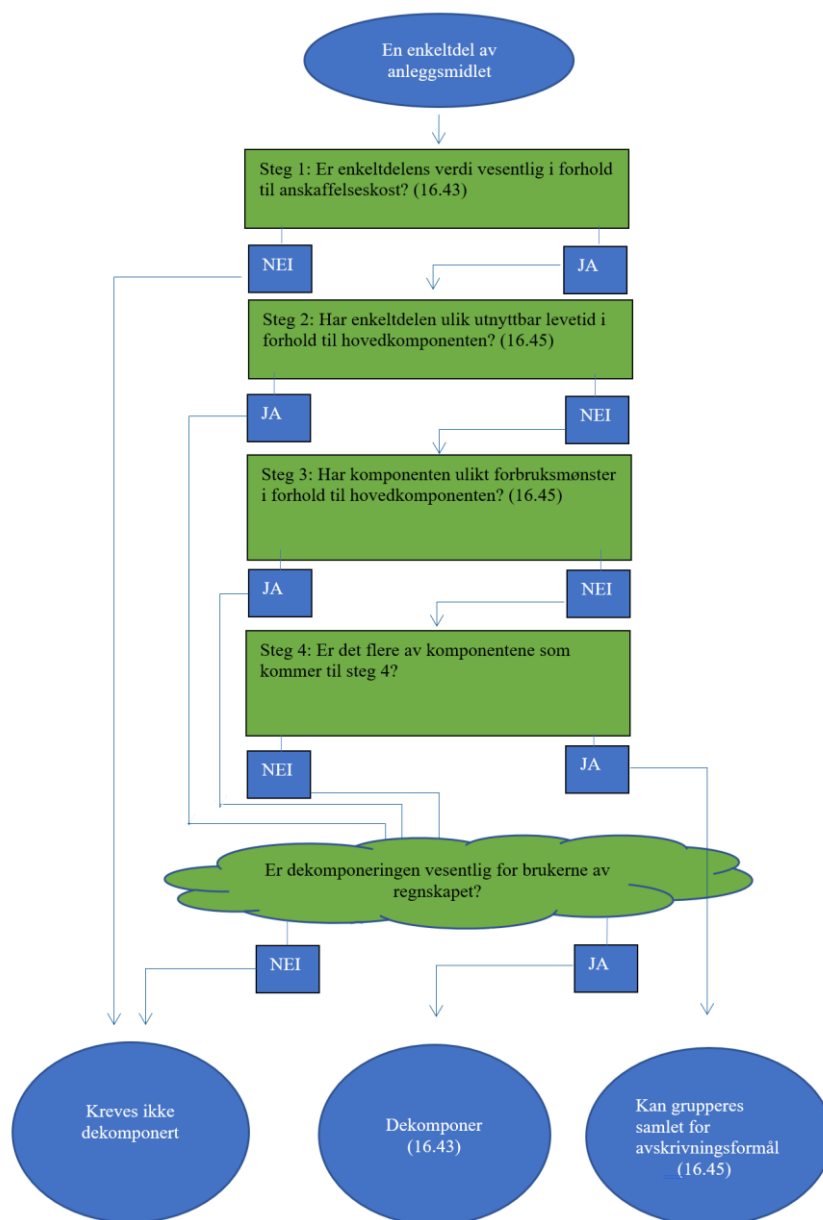
En enhet eiendom, anlegg og utstyr kan enten kun bestå av en bestanddel, eller av flere komponenter som sammen danner et anleggsmiddel. Dersom anleggsmidlet består av flere komponenter henviser standarden til at det kan være hensiktsmessig å dekomponere for avskrivningsformål (IAS 16.44). I henhold til US GAAP-standardene *ASC 360 Property, plant and equipment* er dekomponering også her tillatt. Denne standarden tilsvarer IFRS sin definisjon av eiendom, anlegg og utstyr i IAS 16.

En konsekvens av innførelsen av IFRS som regnskapsspråk for alle børsnoterte selskap i EU i 2005, var at i henhold til IAS 16 ble det et krav om at dersom en enkeltdel av en enhet eiendom, anlegg og utstyr sin anskaffelseskost ble vurdert som betydelig i forhold til enhetens samlede anskaffelseskost, skal komponenten dekomponeres og avskrives separat (IAS 16.43). Standarden oppstiller ikke kvantitative referanseverdier for å vurdere enkeltdelers vesentlighet i forhold til total anskaffelseskost. Det må derfor tas utgangspunkt i vesentlighetsbegrepet slik det er definert i IAS 1.7 og IAS 8.5:

«Utelatelse eller feilaktige opplysninger om poster anses som vesentlige dersom de hver for seg eller samlet kan påvirke økonomiske beslutninger som tas av brukere på grunnlag av finansregnskapet. Vesentlighet avhenger av utelatelsens eller den feilaktige opplysningens størrelse og art vurdert ut fra de rådende omstendigheter. Postens størrelse eller art, eller en kombinasjon av disse, kan være den avgjørende faktor».

Vanligvis fastsettes grensene for vesentlighet etter skjønnsmessige vurderinger i selskapene, ofte hentet fra bransjepraksis. Ved å se hen til bransjepraksis anvendes IASB sitt veiledningshierarki, presentert i studiens kapittel 2.1.2. *Røsok* (2014) nevner at regnskapsmessig behandling av driftsmidler etter IAS 16 ofte krever inngående kjennskap til standarden, i tillegg til at bruk av skjønn har en sentral plass. Utstrakt bruk av skjønn kan således føre til at like regnskapsmessige problemstillinger får ulike regnskapsmessige løsninger (EY, IFRS i Norge, 2014).

Formålet bak dekomponering er at avskrivningskostnaden skal reflektere det faktiske forbruket av eiendelen og tilhørende komponenter best mulig. Dekomponering kan illustreres i et oppsummerende vurderingshierarki for å teste om en enhet kreves dekomponert i henhold til prinsippene i standarden eller ikke:



Modell T2: Vurderingshierarki for dekomponering (Hjelmeset & Hosøien, 2017)

I den grad betydelige enkeltdeler har tilnærmet lik utnyttbar levetid og avskrivningsmetode, kan de grupperes og avskrives samlet (IAS 16.45). Standarden åpner i tillegg for at enkeltdeler kan avskrives separat, selv om de ikke har en anskaffelseskost som er betydelig i forhold til enhetens totale anskaffelseskost (IAS 16.47)¹. Dersom enkeltdelene følger samme avskrivningsplan, er det ikke lenger et argument å dekomponere (Schølberg & Stenheim, 2009).

¹ Dette prinsippet er ikke tatt med i modellen, siden den kun tar for seg prinsipper som krever dekomponering.

Dekomponering kan vises ved et eksempel der vi tar utgangspunkt i dekomponering av et skip, og forutsetter lineær avskrivning over estimert utnyttbar levetid:

Gruppe av enkeltkomponenter	Estimert andel av anskaffelseskost	Estimert utnyttbar levetid
Skrog	50 %	25 år
Motorer	15 %	15 år
Anker	5 %	15 år
Tekniske installasjoner	25 %	10 år
Periodisk vedlikehold	5 %	5 år

Vi antar dekomponering av en antatt anskaffelseskost på 800 i fem komponenter, som igjen danner fire avskrivningsgrupper. Dette avgjøres ved å se på estimert utnyttbar levetid, det vil si at motorer og anker utgjør en egen avskrivningsgruppe siden disse har lik estimert utnyttbar levetid på 15 år. En forutsetning er også at de nevnte komponentene har likt forbruksmønster. De resterende enkeltkomponentene utgjør egne avskrivningsgrupper da de alle har ulik estimert utnyttbar levetid. Dermed er det dekomponert i fire vurderingsenheter for avskrivningsformål.

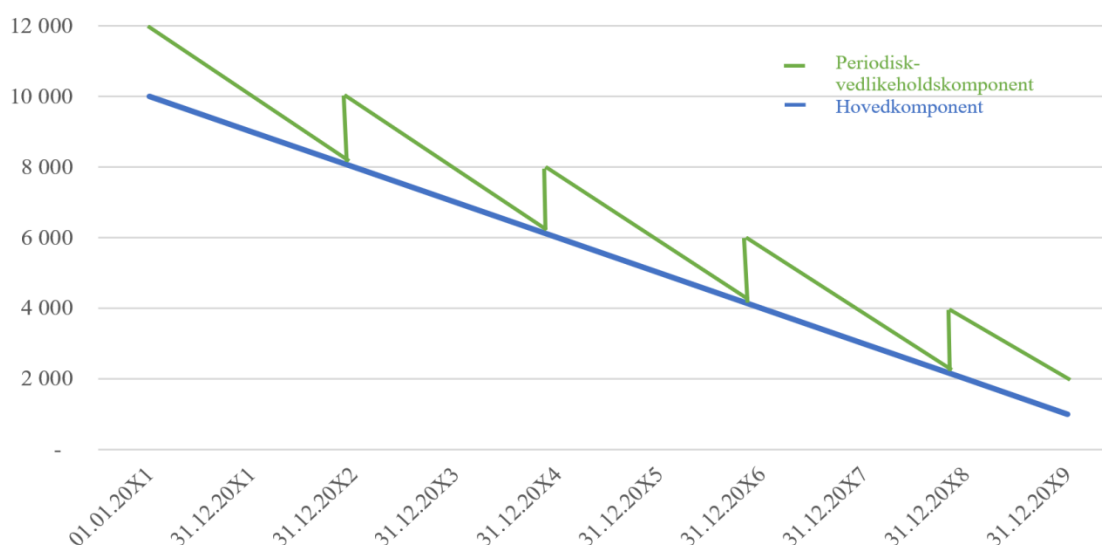
En annen dekomponeringsløsning som kan anvendes er dersom deler av anleggsmidlet krever utskiftning med jevne mellomrom, og det derfor er hensiktsmessig at enkeltdelen følger en egen avskrivningsplan. Forutsatt at innregningskriteriene i IAS 16.7 er oppfylt kan det i henhold til IAS 16.14 anvendes en praktisk dekomponeringsløsning (EY, IFRS i Norge, 2014). Denne tar utgangspunkt i at vilkåret for drift av en enhet eiendom, anlegg og utstyr er regelmessige inspeksjoner for å undersøke om enkeltdeler bør skiftes ut eller gjennomgå større vedlikehold. Typiske eksempler ved plattformer og skip kan være regelmessige inspeksjoner for å opprettholde sertifikater² som kreves for fortsatt bruk (EY, IFRS håndboken, 2012). Når inspeksjonen foretas innregnes utgiften i eiendelens balanseførte verdi og avskrives frem til neste inspeksjon, for eksempel over 5 år. Ved ny inspeksjon før utgang av 5-årsperioden, skal

² Forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger nevner blant annet: Sikkerhets sertifikater, driftssertifikater og sertifikater for arbeids- og levevilkår.

eventuelt resterende balanseførte verdier av utgiften til forrige inspeksjon fraregnes og kostnadsføres (IAS 16.70). I shipping er løsningen vanlig å praktisere ved at kostnader til periodisk vedlikehold balanseføres. Dette er en direkte konsekvens av at *IAS 37 Avsetninger, betingede forpliktelser og betingede eiendeler* ikke tillater avsetninger som ikke er reelle forpliktelser for selskapet (IAS 37.14). Løsningen medfører at ved kjøp av nye eller brukte skip må en andel av anskaffelseskost allokere til periodisk vedlikehold, som videre avskrives over perioden frem til neste forventede vedlikeholdstidspunkt (EY, IFRS håndboken, 2012). Dette sammenfaller med US GAAP-standarden *ASC 360 punkt 25-2*.

2.2.3 Vedlikehold

IAS 16 legger opp til at det skal skilles mellom vedlikehold og påkostninger. Vedlikehold av et anleggsmiddel kan være nødvendig for å opprettholde og sikre både den økonomiske og utnyttbare levetiden. Utgifter til vedlikehold og påkostninger følger samme balanseføringskriterier som presentert innledningsvis i kapittel 2.2. Løpende vedlikehold som består av utskiftning av mindre deler og timekostnad skal kostnadsføres etter hvert som de påløper (IAS 16.12). Større utskiftninger og periodisk vedlikehold balanseføres og avskrives over perioden frem til neste vedlikehold (IAS 16.13). Vedlikehold av større omfang kan regnes som en påkostning, det vil si det forventes å bidra til å øke eller opprettholde fremtidige økonomiske fordeler. Ved balanseføring av påkostning eller vedlikehold skal balanseført verdi av komponenten som skiftes ut fraregnes (IAS 16.70). Dette gjelder uavhengig av om enkeltdelen var dekomponert for avskrivningsformål eller ikke.



Modell T3: Skillet mellom hovedkomponent og periodisk-vedlikeholdskomponent (Hjelmeset & Høsøien, 2017)

Utvalgt regnskapslitteratur forutsetter detaljert dekomponering av anleggsmidler som et sentralt kriterium for å vurdere skillet mellom vedlikehold og påkostning korrekt (Schølberg & Stenheim, 2009). Det forventes et skille fordi ved dekomponering vil vedlikehold i det alt vesentligste balanseføres siden enkeltdelene som avskrives separat ofte gjennomgår periodisk vedlikehold av større omfang, slik vi presenterte i forrige avsnitt. Metoden legger dermed opp til et skille mellom vedlikehold som følger vedlikeholdsprogram av større omfang, og reparasjoner av mindre omfang, som kostnadsføres etterhvert som vedlikeholdet påløper. Dette stiller seg i motsetning til *Tømte & Huneide* (2008) som argumenterer for at alle utgifter som går med til å utbedre anleggsmidler, uavhengig av omfanget ved vedlikeholdet, vil generelt bidra til å øke de fremtidige kontantstrømmene sammenlignet med forventningen før utbedringen. De er derfor av den oppfatning at alt kan balanseføres.

2.2.4 Avskrivningsmetode

Ved å investere i skip eller plattformer vil periodisering av investeringsutgiften være nødvendig for å imøtekomme egenskapene som skiller et resultatregnskap fra en kontantstrøm. Det er innarbeidet et generelt periodiseringsprinsipp i IAS 1.27 som skal bidra til at finansregnskapet blir mer relevant, rettidig og sammenlignbart, noe vi kjenner igjen fra de primære og sekundære kvalitetskravene i rammeverket, presentert i kapittel 2.1.1. Utover det generelle periodiseringsprinsippet i IAS 1.27 har standardene egne prinsipper og regler som sikrer riktig periodisering. IAS 16 operasjonaliserer periodisering gjennom avskrivningsregler. Standarden definerer avskrivning som; «*en systematisk fordeling av en eiendels avskrivbare beløp over eiendelens utnyttbare levetid*» (IAS 16.6). Standarden forklarer videre at det skal velges en metode for avskrivning som; «*gjenspeiler mønsteret for hvordan investeringens framtidige økonomiske fordeler forventes å bli forbrukt av foretaket*» (IAS 16.60).

Før avskrivningsmetode velges skal skipet eller plattformen innregnes for deretter å dekomponeres i betydelige enkeltdeler, som gjennomgått i kapittel 2.2.2. Ledelsen skal utforme en avskrivningsmetode for disse enkeltdelene. Avskrivningsmetoden som brukes skal gjenspeile forbruksmønsteret best mulig. I IAS 16 sin *Basis of Conclusion*, står det at endring av avskrivningsmetode skal ses på som en estimatendring (IASB, 2003, s. BC33), som reguleres av IAS 8. IAS 8 er ute på høring frem til 15.1.2018, der det foreslås en endring som presiserer at; «*det vil være behov for i noen situasjoner å bruke regnskapsestimater i utøvelsen av ulike prinsipper*» (IASB, 2017. *Proposed amendments to IAS 8*). Der dagens standard

videre anfører i IAS 8.32d at; «*bruk av estimater kan for eksempel være nødvendig med hensyn til forventet profil på forbruket av framtidige økonomiske fordeler knyttet til avskrivbare eiendeler*». For å utøve prinsippet om en best mulig metode er det altså aktuelt for ledelsen å foreta et *estimat* i henhold til IAS 8. Ved beregning av estimat skal *seneste pålitelige opplysninger som er tilgjengelig* tas i betraktning (IAS 8.32). I videre vurdering av beste avskrivningsmetode vektlegger IAS 16.50 og 16.61 at planen skal være *systematisk*, og kommer også med noen eksempler på avskrivningsmetoder som ledelsen kan se til ved utforming. IASB presiserte en metodeavgrensning gjennom en endringsmelding publisert i mai 2014. Avgrensningen går ut på at inntektsbaserte avskrivningsmetoder ikke er en akseptabel metode i henhold til IFRS (IASB, 2014). Utover dette er det opp til ledelsen på skjønnsmessig grunnlag å fastsette en avskrivningsmetode. Vi ser derfor hen til regnskapslitteratur og bransjepraksis for å skape dypere innsikt i utforming av avskrivningsmetoder knyttet til skip og plattformer.

Skip anskaffes for frakt, oppbevaring eller som et verktøy ved offshorevirksomhet. Den økonomiske fordelene av en skipsinvestering skal avskrives mest fornuftig, med utgangspunkt i fordelene ved anleggsmidlets forbruksmønster. I en undersøkelse foretatt av SSB i 2015 fremgår det at 14 av 15 shipping- og riggselskap vurderer den *lineære metoden* som best egnet til å reflektere de økonomiske fordelene ved skipets forbruksmønster. Den gjestående respondenten i undersøkelsen vurderer den *degressive metoden* som best egnet (Barth, Cappelen, & Skjerpen, 2015). Både den *lineære-* og den *degressive metoden* eksemplifiseres i standarden (IAS 16.62). Den lineære metoden forklares i standarden som; «*en metode som innebærer et konstant avskrivningsbeløp over eiendelens utnyttbare levetid, dersom eiendelens restverdi ikke blir endret*». Matematisk beregnes den *lineære metoden* på følgende måte for å komme frem til årets avskrivning (Picker, et al., 2016, s. 285):

$$\left(\frac{\text{Avskrivbart beløp}}{\text{Utnyttbar levetid}} \right) = \text{Årets avskrivning}$$

Den *lineære metoden* er bransjepraksis som avskrivningsmetode for skip (EY, IFRS i Norge, 2014). Dette er også den mest brukte metoden for avskrivning, både i Norge og internasjonalt. Det er viktig å påpeke at avskrivningsmetode skal velges på grunnlag av fordelene ved skipets forbruksmønster, og ikke fordi den er vanlig eller enkel å bruke (Johnsen & Kvaal, 1999).

Plattformer anskaffes med det formål å være en funksjon i utvinning av petroleumsressurser. I petroleumsbransjen er det praksis at avskrivningsmetoden reflekterer bruken av fordelene til plattformene, i takt med produksjon av petroleum (EY, IFRS i Norge, 2014). Denne metoden omtales som UOP-metoden, og er sammenfallende med *produksjonsenhetsmetoden* som er en av metodene IAS 16.62 eksemplifiserer. UOP-metoden baseres på plattformens ytelse, som i praksis går ut på at selskapet fordeler plattformens avskrivbare beløp utover forventet produsert mengde, og avskriver deretter løpende produsert andel av forventet mengde, i tråd med produksjonsenhetsmetoden i IAS 16.62. EY skriver at dette kan være en fornuftig og god fordeling av de økonomiske fordelene til plattformer, i tråd med IFRS. Praksisen i petroleumsselskaper er, ifølge EY, å estimere forventet mengde ved UOP-metoden basert på *sikre reserver*. Sikre reserver defineres som reserver med mer enn 90 % sannsynlighet for kommersiell levedyktighet, og går under betegnelsen *1P* (Wright & Gallun, 2008). 1P er også den metoden som blir brukt i US GAAP. Plattformens avskrivninger beregnes på følgende måte ved bruk av UOP-metoden, med 1P som beregningsgrunnlag:

$$\text{Avskrivbart beløp} \times \left(\frac{\text{Produsert mengde i løpet av året}}{\text{Estimat på sikre reserver}} \right) = \text{Årets avskrivning}$$

Regnskapslitteratur viser også til at UOP-metoden kan beregnes på et annet grunnlag, basert på sikre og sannsynlige reserver. Dette estimatet omtales ofte som *2P*, der sikre og sannsynlige reserver er de med mer enn 50 % sannsynlighet for kommersiell levedyktighet, og ikke 90 % slik som 1P (Mumby, 2013). EY argumenterer for at et estimat basert på 2P kan være et bedre estimat på plattformers avskrivningsmetode enn 1P, ut fra en idé om konsistens i UOP-brøken. Argumentet forklares med at andre tilknyttede poster i balansen er estimert basert på *forventet* mengde i reservoarene (EY, IFRS i Norge, 2014). Ved kjøp av rettigheter til et felts reservoar, vil blant annet prisen fastsettes ut fra forventet mengde. Et annet eksempel er ved nedskrivningsvurdering av både plattformer og rettigheter, der bruksverdien skal representere beste estimat på forventet kontantstrøm fra eiendelene. Forventet forbruksmønster er ikke minst også presisert som avskrivningsprinsipp i IAS 16.60. Foruten at sannsynligheten til 2P ikke er normalfordelt, er estimatet tilsvarende lik en forventningsmengde, og er av den grunn et bedre estimat på forventet volum enn 1P. Dette kan vises ved et enkelt eksempel:

Et selskap kjøper rettighetene til et reservoar for 100, basert på et forventet volum i reservoarene på 500. Deretter anskaffer de en plattform med avskrivbart beløp på 10. Plattformen skal være en sentral del i utvinning av reservene. Ledelsen bestemmer seg for at

plattforminvesteringen best reflekteres ved en UOP-metode, der selskapet har estimert 1P til et volum på 200. Ved utregning av plattformens avskrivning i år 1 fremkommer det at selskapet har produsert et volum på 20, videre oppstår derfor et spørsmål om hvilket reservoargrunnlag disse 20 skal representere en andel av, selskapet har da følgende alternativer:

$$(1) \text{ Avskrivning år 1 basert på 1P: } 10 \times \left(\frac{20}{200}\right) = 1$$

$$(2) \text{ Avskrivning år 1 basert på 2P: } 10 \times \left(\frac{20}{500}\right) = 0,4$$

Hva selskapet velger som estimatgrunnlag vil kunne gi store forskjeller i avskrivningene, spesielt de første årene.

Når avskrivningsmetode for skip, plattformer eller en av deres komponenter velges, skal metoden anvendes konsekvent fra periode til periode så lenge det ikke foreligger en forventning om endring i forbruksmønsteret (IAS 16.62). Ledelsen skal i tillegg ved utgangen av hver regnskapsperiode gjennomgå avskrivningsmetoden, slik at det alltid er den beste metoden som anvendes (IAS 16.61). Eventuelle endring i eller av avskrivningsmetode skal føres som en estimatendring etter IAS 8 (IAS 16.61), som igjen bekrefter at det ofte må brukes et estimat for å komme frem til riktig avskrivningsmetode.

2.2.5 Utnyttbar levetid

Avskrivbart beløp skal fordeles systematisk over eiendelens *utnyttbare levetid* (IAS 16.50) Definisjonen på utnyttbar levetid er; «den perioden en eiendel forventes å være tilgjengelig for bruk av et foretak, eller antall produserte enheter eller lignende enheter som foretaket forventer at eiendelen skal generere» (IAS 16.6). Definisjonen påpeker at utnyttbar levetid kan beregnes enten som forventet antall år ved for eksempel den lineære metoden, eller ved forventet produsert mengde etter UOP-metoden.

Tiden selskapet forventer å ha eiendelen tilgjengelig for bruk påvirkes blant annet av hvordan ledelsen har tenkt å bruke anleggsmidlet og potensielle markedsendringer, derfor må ledelsen benytte *beste estimat* for å fastsette utnyttbar levetid (Picker, et al., 2016, s. 266). IAS 16.56 lister opp faktorer som ledelsen skal ta i betraktning ved estimering av utnyttbar levetid, der det i hovedsak nevnes; forventet bruk, slitasje, teknisk eller kommersiell ukurans og juridiske

begrensninger. IAS 16.57 anfører at utnyttbar levetid er en skjønsmessig vurdering der selskaper skal ta utgangspunkt i tidligere erfaringer med tilsvarende eiendeler.

Den utnyttbare levetiden selskapet fastsetter for eiendelen kan ofte være forskjellig fra den *økonomiske levetiden* for eiendelen. Skillet trekkes ved at den økonomiske levetiden er basert på anleggsmidlets totale levetid, uavhengig av eier og eiertid (Picker, et al., 2016, s. 709 og 715). Ordet økonomisk innebærer at anleggsmidlets levetid varer frem til det er mer økonomisk rasjonelt å investere i et nytt fremfor å vedlikeholde det eksisterende. Standarden presenterer en tilsvarende forklaringsforskjell i IAS 16.57, der det fremgår at utnyttbar levetid skiller seg fra økonomisk levetid på grunn av eiendelens forventet nytte for selskapet.

Dette kan for eksempel vise seg ved at et rederi har en etablert strategi om å opprettholde en flåte kun bestående av moderne skip. Da vil den utnyttbare levetiden for selskapets skip være kortere enn den økonomiske. En annen strategi kan være å holde på skipene ut den økonomiske levetiden, noe som tilsier at skipene beholdes helt frem til de skrapes. I et slikt tilfelle er den utnyttbare levetiden sammenfallende med den økonomiske. I praksis er begge strategiene vanlige, der både økonomisk levetid og utnyttbar levetid benyttes (EY, IFRS i Norge, 2014).

I undersøkelsen utført av SSB, som vi tidligere refererte til, ble også anslag for forventet økonomisk levetid for skip undersøkt. Resultatene viste at et rimelig anslag på forventet økonomisk levetid for et skip er 20–25 år (Barth, Cappelen, & Skjerpen, 2015). Samtidig skriver EY, kun ett år tidligere, at den økonomiske levetiden for et skip typisk er 25–35 år (EY, IFRS i Norge, 2014). Forskjellen kan forklares med at respondentene har ulike skip, som også har forskjellige egenskaper, noe som kan gjøre det vanskelig å anslå skipets levetid, avhengig av hvor spesialisert det er og om det finnes sammenlignbare skip i markedet.

Petroleumselskaper som har eierskap til reservoarer avskriver oftest plattformene etter UOP-metoden. Ut fra denne metoden skal utnyttbar levetid settes til det forventede volumet en plattform er estimert til å utvinne, oftest basert på 1P, men der også 2P er aktuelt. Ettersom utnyttbar levetid skal fastsettes ut fra beste estimat, vil ny informasjon kunne påvirke estimatet. Det vil ofte foregå lete- og boreaktivitet samtidig med petroleumsutvinning, som dermed fører til ny informasjon om reservoarene underveis. Ved boring av en tørr brønn vil en slik hendelse kunne gi ny og verdifull geologisk informasjon om grensene til reservoaret (EY, IFRS i Norge, 2014). Ny positiv informasjon vil ha ulik grad av påvirkning på den utnyttbare levetiden, avhengig av om estimatet baseres på 1P eller 2P. Ettersom 1P er et lavere og sikrere

volumanslag, vil ny positiv informasjon kunne øke estimatet i større grad enn ved 2P som er basert på forventet verdi. Dermed er 1P mer volatil mot ny informasjon enn 2P. EY ser på 2P-grunnlaget som det beste estimatet for beregning etter UOP-metoden for petroleumsvirksomhet, i tråd med en systematisk fordeling.

Estimatet på forventet utnyttbar levetid skal både for skip og plattformer gjennomgås ved utgangen av hver regnskapsperiode. Dersom nye forventninger skiller seg fra tidligere skal utnyttbar levetid endres i tråd med estimatendringer i IAS 8 (IAS 16.51), som også vil endre de regnskapsmessige avskrivningene.

2.2.6 Restverdi

Restverdi er et estimert beløp som trekkes fra anskaffelseskost for å komme frem til avskrivbart beløp (IAS 16.6). IAS 16 sin *Basis for Conclusion* presenterer to ulike hensikter med å beregne restverdi. Den første er at restverdi skal redusere avskrivningene slik at de reflekterer anskaffelsens nettokostnad (IASB, 2003, s. BC 28). For det andre brukes restverdi til å stoppe avskrivningene dersom restverdi på eiendelen stiger vesentlig i verdi (IASB, 2003, s. BC 29). Standardens definisjon av restverdi er; «*det estimerte beløp som et foretak i øyeblikket forventer å oppnå ved avhending av eiendelen, etter fradrag for estimerte avhendingsutgifter, dersom eiendelen allerede var av forventet alder og i forventet tilstand ved slutten av dens utnyttbare levetid*» (IAS 16.6). Restverdi skal estimeres ut fra en tilsvarende eiendel i markedet som er like gammel som det anskaffede skipet vil være ved slutten av sin utnyttbare levetid, og har hatt likt bruksområde som det anskaffede skipet. Restverdi skal heller ikke bli justert for endringer og forhold som angår fremtiden (Picker, et al., 2016, s. 287). Dette kan illustreres ved et eksempel:

Et selskap anskaffer et LNG-skip til frakt av gass der de estimerer utnyttbar levetid til å være 25 år. De må så vurdere skipets restverdi for å komme frem til avskrivbart beløp. For å finne restverdi ser selskapet i skipsmarkedet etter et tilsvarende skip. De finner snittmarkedsprisen på et 25 år gammelt tilsvarende skip, og bruker dette som estimat på det nyanskaffede skipets restverdi, med fradrag for avhendingsutgifter.

Dersom et skip, en plattform eller en annen eiendel er spesielt unik med særegne egenskaper som gjør at det ikke finnes et marked for tilsvarende anleggsmiddel, er estimering av restverdi noe vanskeligere. Finanstilsynet presiserte i et brev til shippingselskapet DOF ASA i 2011 at når det ikke finnes sammenlignbare skip, må restverdien utledes av en annen relevant

markedsverdi (Finanstilsynet, 2012). Som en konsekvens baserte DOF restverdi på megleranslag av lignende skip, noe som anses å være en godkjent metode som brukes av flere shippingselskaper i dag (EY, IFRS i Norge, 2014).

Standarden erkjenner at restverdi ofte kan være ubetydelig i praksis (IAS 16.53). Dette gjelder spesielt dersom utnyttbar levetid settes lik den økonomiske levetiden for eiendelen, ettersom restverdien da blir relativt lav i forhold til anskaffelseskost. Selskapene står derfor ofte igjen med kun en skrapverdi. Et selskap kan velge å se bort fra restverdi dersom den er uvesentlig i forhold til anskaffelseskost (Picker, et al., 2016, s. 287). IAS 1.29 bekrefter at uvesentlige poster generelt ikke trenger å presenteres separat. Det står også videre i IAS 1.30 at uvesentlige poster av forskjellig art eller med forskjellig funksjon kan slås sammen. Dersom restverdi er vesentlig skal estimatet vurderes på slutten av hver regnskapsperiode sammen med de andre elementene i avskrivningsplanen. Dersom det er endringer i restverdiestimatet skal endringen behandles som en estimatendring etter IAS 8 (IAS 16.51).

Petroleumsselskaper anskaffer plattformer og tilpasser dem til feltets levetid, og har derfor historisk sett sjeldent beregnet restverdi da plattformen ofte ikke har noen videre bruksverdi etter endt produksjon. Installasjoner som flytende konsepter og lignende kan ha en bruksverdi etter endt produksjon dersom de flyttes og tilpasses et annet felt. Historisk har heller ikke disse blitt estimert restverdi for, ettersom operasjonen med å flytte og tilpasse installasjonen er av stort omfang som ses på som en ny investering. Det kan være aktuelt for petroleumsselskap å beregne restverdi på plattformer som etter endt produksjon kan tas i bruk ved en «*tie-in*» løsning eller lignende. Løsningen innebærer at det bygges infrastruktur over til et annet felt, slik at plattformen kan produsere reservene også fra dette feltet. I en slik situasjon vil det være aktuelt å estimere restverdi også for plattformene (EY, IFRS i Norge, 2014).

Innenfor shipping er det større praksis for å estimere restverdi. Dersom et shippingselskap har en strategi som resulterer i en kort utnyttbar levetid, vil det være grunn for en høyere estimert restverdi enn dersom utnyttbar levetid sammenfaller med den økonomiske. I en situasjon der selskapet setter utnyttbar levetid lik den økonomiske levetiden, skal restverdi reflektere skrapverdien av skipet. Denne beregnes som forventet skrappris, herav lettvektstonn multiplisert med dagens stålpris fratrukket forventet flyttekostnader for å få skipet til skrapestedet. Ved estimering av restverdi må det vurderes hvor skipet skal skrapes, for så å bruke prisene fra dette markedet og estimerte kostnader for å frakte skipet dit (EY, IFRS i

Norge, 2014). I stålmarkedet trekkes det et skille mellom *grønn skraping* og *beaching*, som er to ulike skrapemetoder. Metodene omtales nærmere i kapittel 2.3.2. Hvilket marked selskaper legger til grunn har dermed to dimensjoner, både geografisk og hvilken skrapemethode som anvendes.

Hvilket marked og metode skipet eller plattformen skrapes i er avgjørende for estimatet av restverdi. Restverdi som er basert på skrappris varierer i takt med stålprisen, og kan gi et betydelig utslag i fremtidige avskrivninger for selskapet. Endringer i restverdi kan sammen med utnyttbar levetid også være en underliggende volatil faktor som påvirker selskapets regnskapsmessige avskrivninger (EY, IFRS i Norge, 2014).

2.2.7 Fjerningsforpliktelser

Ved installering av plattformer offshore oppstår det normalt en fjernings- og oppryddingsforpliktelse som pålegges av myndighetene. I Norge har vi blant annet en generell fjerningsforpliktelse i henhold til *Innretningsforskriften* § 4j, som ilegger selskaper denne typen forpliktelser.

Ved innregning og måling av anleggsmidlet fremkommer det i IAS 16.16 at anskaffelseskost skal omfatte et førstegangsestimat på utgifter til å demontere og fjerne enheten, dersom foretaket har pådratt seg slike plikter ved anskaffelse eller bruk av enheten. Fjernings- og oppryddingsforpliktelser skal derfor estimeres og tillegges anskaffelseskost, med motpost forpliktelse. En fjerningsforpliktelse øker anleggsmidlets avskrivbare beløp, og påvirker således ikke restverdi. Forpliktelser behandles av IAS 37, der en avsetning er den forpliktelsen med lavest terskel for innregning, og skal innregnes når (IAS 37.14);

a) et foretak har en eksisterende plikt (juridisk eller faktisk) som er et resultat av en tidligere hendelse,

b) det er sannsynlig at en strøm av ressurser som omfatter økonomiske fordeler ut fra foretaket, vil kreves for å gjøre opp plikten, og

c) det kan foretas et pålitelig estimat av forpliktelsesbeløpet.

En avsetning er også en forpliktelse, men dersom forpliktelsen har et usikkert oppgjørstidspunkt eller beløp, kan det være en avsetning (IAS 37.10). Videre vil fjernings- og oppryddingsforpliktelser kun benevnes som en fjerningsforpliktelse.

Dersom et petroleumsselskap installerer en plattform med tilknyttet fjerningsforpliktelse, blir det først og fremst et spørsmål om når denne fjerningsforpliktelsen skal innregnes. Det fremkommer i IAS 37.14 at en avsetning skal innregnes når alle tre kriteriene for balanseføring er oppfylt. I praksis vil det være på tidspunktet installasjonene bygges (EY, IFRS i Norge, 2014), på den andre siden kan det tenkes at en reell forpliktelse ikke oppstår før plattformen faktisk er fysisk installert og dermed også kan fjernes igjen.

Usikkerheten i fjerningsforpliktelser skal tas hensyn til ved å beregne et pålitelig estimat av forpliktelsen (IAS 37.25). Dette skal gjøres ved å bruke beste estimat av de utgifter som kreves for å gjøre opp plikten, med beste estimat menes her det beløp som et selskap ut fra en rasjonell betraktning vil måtte betale for å gjøre opp plikten (IAS 37.36). I tillegg innebærer beste estimat å ta varsomt hensyn til risiko og usikkerhet fra ulike hendelser og omstendigheter knyttet til fjerningsforpliktelsen, blant annet for ikke å undervurdere forpliktelsen (IAS 37.42-43). Beste estimat på fjerningsforpliktelsen skal gjennomgås ved slutten av hver regnskapsperiode (IAS 37.59). Estimater av en fjerningsforpliktelse vil være preget av mye skjønn og individuelle vurderinger som kan føre til varierende løsninger mellom selskap (EY, IFRS i Norge, 2014).

Ettersom oppgjøret av en fjerningsforpliktelse ofte ligger langt frem i tid, skal størrelsen på forpliktelsen settes til nåverdien av de utgiftene som forventes å brukes, gitt at virkningen av tidsverdien er vesentlig (IAS 37.45). Nåverdien skal være et resultat av den neddiskonterte fjerningsforpliktelsen, basert på en diskonteringsfaktor som skal inkludere en rente før skatt som gjenspeiler pengemarkedsrenten samt forpliktelsens særskilte risiko, med en risikojustert rente og ikke risikojustert kontantstrøm (IAS 37.47). Ved bruk av diskontering vil forpliktelsen øke jo nærmere selskapet kommer oppgjørstidspunktet, motposten til denne økningen skal regnskapsføres som lånekostnad i resultatregnskapet (IAS 37.60).

Dersom en fjerningsforpliktelse er utsatt for valutaendring angir verken IAS 16 eller IAS 37 hvordan en slik valutaeffekt skal håndteres. Etter *IAS 21 Virkningene av valutakursendringer*, er fjerningsforpliktelsen en pengepost siden forpliktelsen gjøres opp i kontanter, og en valutaendring knyttet til fjerningsforpliktelser skal derfor etter IAS 21 resultatføres (EY, IFRS i Norge, 2014). IFRIC 1 omhandler endringer i fjerningsforpliktelser, der det presiseres i punkt 5a at endringer som stammer fra timing eller beløp skal føres direkte mot anleggsmidlet som er opphavet til forpliktelsen (IFRIC 1, 2004). Dette er også EY sin konklusjon på

problemstillingen, der de skriver at endring i fjerningsestimatet skal føres som endring i forpliktelsen og anleggsmidlet, slik at resultateffekten av endringen kommer til uttrykk gjennom fremtidige avskrivninger (EY, IFRS i Norge, 2014).

2.2.8 Noteopplysninger

Det overordnede formålet med noteopplysninger er å gi en bedre forståelse av informasjonen selskapet opplyser om i balansen, resultatregnskapet, kontantstrømoppstillingen og oppstilling over endring i egenkapital. IFRS fremstiller detaljerte krav til noteopplysninger for anleggsmidler. Dette har blant sammenheng med at bruk av virkelig verdi introduseres, i tillegg til at standardene generelt kan kreve at skjønnsmessige avgjørelser legges til grunn (Fardal, 2007). I sammenheng med økt verdibasert måling og bruk av estimer har både presentasjon og noter blitt et langt mer sentralt tema de senere årene. IASB introduserte blant annet i 2013 et prosjekt med det formål å iverksette tiltak for å sikre mer tilgjengelig og målrettet noteinformasjon. I en undersøkelse utført av EY og *Norsk Finansanalytikers Forening* viste resultatene at både brukere og produsenter av finansregnskapet isolert sett anser notene som den delen av årsrapporten med størst informasjonsverdi. EY mener at etter IFRS er det generelt lite rom for fleksibilitet i anvendelse av notekrav, da de ulike standardkravene i utgangspunktet skal oppfylles i detalj (EY, IFRS i Norge, 2014). Et unntak følger av IAS 1.31, som sier at; «*et foretak trenger ikke gi særlige opplysninger som kreves i henhold til en IFRS, dersom opplysningene ikke er vesentlige*». I september 2017 publiserte således IASB en veiledning for hvordan regnskapsprodusenter kan gå frem for å vurdere hvilken type informasjon som er vesentlig å ta med i presentasjonen av finansregnskapet, bestående av 4 steg som kan anvendes for å vurdere hvor vesentlig ulike typer informasjon er (IASB, 2017)³. IASB uttaler at målet med veiledningen ikke er å omdefinere definisjonen av vesentlighetsbegrepet i IAS 1.7 og IAS 8.5, men å angi hvilken type informasjon som er vesentlig å inkludere i finansregnskapet.

Hvis det ikke opplyses om spesielle unntak stilles det krav til sammenlignbar informasjon for forrige periode knyttet til det enkelte informasjonskrav (IAS 1.38). Dette har medført at i praksis viser flere selskaper én anleggsnoteoppstilling for regnskapsåret, og én for hver av sammenligningsårene (Røsok, 2014). IAS 1.15 fremhever en forventning om at dersom kravene

³Stegene er følgende: (i) Identifisere, (ii) Vurdere, (iii) Organisere og (iv) Evaluere.

i de enkelte IFRS-er følges, med nødvendige tilleggsopplysninger, vil dette føre til en dekkende fremstilling av finansregnskapet.

Videre i kapitlet presenteres notekravene som følger av IAS 16 paragraf 73-79. Vi tar ikke for oss notekrav i henhold til IAS 16.77 og *IFRS 13 Måling av virkelig verdi* som anvendes ved bruk av verdireguleringsmodellen, siden våre respondenter benytter anskaffelseskostmodellen. Dette vurderes å være mest relevant med tanke på spørsmålene vedrørende noteopplysninger som er stilt i studiens spørreskjemaer.

Paragrafene i IAS 16 er særs detaljerte. Kravene til minimumsinformasjon som skal opplyses i notene, dersom den vurderes som vesentlig, er blant annet (IAS 16.73);

- (a) målegrunnlag for beregning av brutto balanseført verdi,
- (b) avskrivningsmetode,
- (c) hvilken utnyttbar levetid og avskrivningssats som er benyttet,
- (d) brutto balanseført verdi og akkumulert avskrivning (herunder akkumulert tap ved verdifall) ved begynnelsen og slutten av perioden, og
- (e) avstemming av balanseført verdi ved begynnelsen og slutten av perioden som viser tilgang, avgang, reklassifisering, avskrivning/reevaluering, nedskrivning (inkludert eventuell reversering) og eventuelle omregningsdifferanser.

Det kan være aktuelt å gi opplysninger i notene om arten og virkningen av endringer i regnskapsmessige estimater som påvirker inneværende periode, eller som forventes å påvirke etterfølgende regnskapsperioder. Estimaterendring behandles i samsvar med IAS 8, som for eksempel kan være endring i anleggsmidlenes estimater tilknyttet (IAS 16.76);

- (i) restverdi,
- (ii) utgifter estimert i forbindelse med avvikling, fjerning eller tilbakeføring av enheter av eiendom, anlegg og utstyr,
- (iii) utnyttbar levetid, og
- (iv) avskrivningsmetoder.

I tillegg til kravene som IFRS-rapporterende selskaper skal opplyse om, angir IAS 16.79 en rekke anbefalinger som kan være relevant å opplyse om, blant disse er;

- (a) balanseført verdier av anleggsmidler ute av drift,

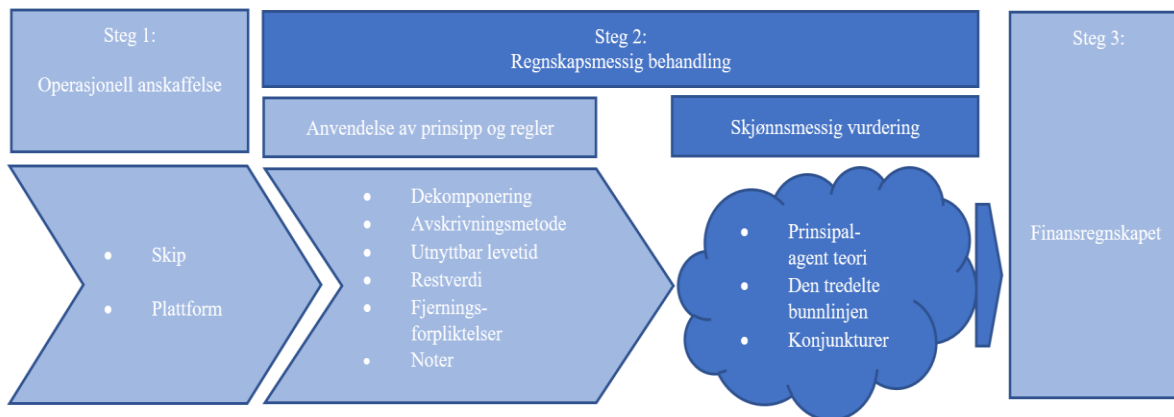
- (b) brutto balanseført verdi av ferdig avskrevne anleggsmidler som fortsatt er i bruk,
- (c) balanseført verdi av anleggsmidler som ikke lenger er i aktiv bruk, og ikke er klassifisert som holdt for salg i samsvar med IFRS 5, og
- (d) virkelig verdi for anleggsmidler regnskapsført etter anskaffelseskostmetoden dersom denne er vesentlig forskjellig fra balanseført verdi.

EY erfarer at de anbefalte kravene sjeldent inkluderes i notene, selv om det innebærer informasjon som i en rekke tilfeller kan være nyttig for brukerne av finansregnskapet (EY, IFRS håndboken, 2012).

2.3 Påvirkningsfaktorer ved skjønnsmessig vurdering

I kapittel 2.2 ble det redegjort for prinsippene i IAS 16 som studien benytter for å undersøke regnskapsmessig behandling av skip og plattformer i tilhørende bransjer. Fokus var å presentere regler, prinsipper og tolkninger som angir regnskapsmessige løsninger med utgangspunkt i rammeverket og IFRS-standardene. Regnskapsmessig løsning i henhold til IFRS er en prosess som består av valg av regnskapsprinsipp og anvendelse av dette. I *modell T1* utarbeides regnskapsmessig løsning i *steg 2*. I enkelte tilfeller er ikke valg av regnskapsprinsipp tilstrekkelig for å utarbeide regnskapsmessig løsning. Med utgangspunkt i regnskapsteorien vi har presentert i dette kapitlet, er det være aktuelt å benytte skjønn for å komme frem til løsning på den regnskapsmessige problemstillingen. Dette skal bidra til en dekkende fremstilling av finansregnskapet, i henhold til IFRS-standardene og rammeverket.

I dette kapitlet redegjøres det for utvalgte faktorer som kan påvirke de skjønnsmessige vurderingene ved regnskapsmessig behandling av skip og plattformer i henhold til IAS 16. Vi tar forbehold om at annen litteratur kan presentere andre faktorer enn de som presenteres her. Det fokuseres på følgende faktorer:



Modell T1: Stegene i den regnskapsmessige behandlingen av skip og plattformer (Hjelmeset og Hosøien, 2017)

2.3.1 Prinsippal-agent teori

Prinsippal-agent teori beskriver utfordringene som kan oppstå når eierne utarbeider insentiver som skal sikre at ledelsen motiveres til å handle i deres interesse. *Prinsippal-agent problemet* oppstår når en person eller et selskap, agenten, tar avgjørelser på vegne av eller som kan påvirke en annen person eller selskap, prinsippalen. Dilemmaet oppstår på bakgrunn av informasjonsasymmetri mellom prinsippalen og agenten. Ledelsens handlinger og innsats er ikke fullt observerbar for eierne, noe som fører til at insentiver benyttes for å sikre sammenfallende mål og interesser. Dette kan for eksempel være i form av en kompensasjonsplan, knyttet mot (Petersen, Plenborg, & Kinserdal, 2017, ss. 416-417):

Aksjeavkastning der ledelsen belønnes med aksjer eller aksjeopsjoner dersom fastsatte resultatmål oppnås. Resultatene ledelsen produserer er dermed direkte knyttet til selskapets aksjekurs, og verdien av aksjekursen kan da direkte påvirke ledelsens motivasjon til å skape verdi for eierne. Et problem med resultatmålet er at markedsrelaterte årsaker kan føre til at aksjekursen faller dramatisk, noe som kan være utenfor ledelsens kontroll.

Finansielle måltall inkluderer regnskapsmessig måltall som salgsinntekt, EBIT, EBITDA og netto inntjening. Formålet med et måltall som EBIT er å undersøke hvilken verdi som skapes gjennom kjernevirksomheten. Et problem som kan oppstå er ved introduksjon av ny teknologi i markedet, og det dermed kan være aktuelt å nedskrive eksisterende anleggsmidler som besitter eldre teknologi. Da straffes i så fall ledelsen for at bransjen utvikler ny teknologi. Resultatmålet kan likevel være godt egnet for å sikre at ledelsen har insentiv til å følge med på utviklingen i markedet og bransjen. Finansielle måltall er også nyttig for å sammenligne egne resultater mot konkurrentenes.

Ikke-finansielle måltall tar utgangspunkt i at avkastning fra selskapet er et resultat av at ledelsen har iverksatt verdiskapende aktiviteter. Eksempel på måltall er kundetilfredshet, produktkvalitet og innovasjon.

Regnskapslitteraturens løsning på prinsipal-agent problemet er å tilby ledelsen økonomiske insentiver knyttet til resultatmål, slik at det alltid er i ledelsens interesse å yte innsats i tråd med eierens resultatmål (Cappelen & Tungodden, 2012). Potensielle trusler ved å innføre resultatmål tilknyttet kompensasjonsplaner kan knyttes til vurderinger som foretas innenfor skjønnet i IAS 16. Regnskapsmessig fleksibilitet med bakgrunn i skjønnsmessige vurderinger kan for eksempel føre til at ledelsen tar avgjørelser som påvirker finansielle måltall, referert til som *resultatstyring*⁴. Resultatstyring forekommer når ledelsen bevisst anvender skjønn til å strukturere transaksjoner for å fremstille de underliggende økonomiske resultatene bedre enn de faktisk er overfor eierne (Healy.P & Wahlen, 1999)⁵. Dette kan være i form av skjulte reserver, der for eksempel lagerverdien er større enn det finansregnskapet reflekterer. Resultatstyring er dermed enhver handling som bevisst gjør at finansregnskapet ikke tilfredsstillr rammeverkets kvalitetskrav til en dekkende fremstilling. En ubevisst feil eller feilvurdering er derfor ikke å anse som resultatstyring. I en undersøkelse utført av *Dichev et.al* (2013) tas det utgangspunkt i 375 CFO-er i amerikanske selskap. Resultatene indikerte blant annet at respondentene mente at mer enn 30 % av private selskaper, og nesten 20 % av offentlige selskap brukte resultatstyring for å trikse med resultatene. Resultatstyring kan forekomme ved utskiftning av ledelsen, da virksomheten gjerne omstruktureres. Dette kan føre til et «*big bath*» fordi den nye ledelsen ofte ønsker å skape gode resultater i løpet av kort tid. En økning i anleggsmidlenes utnyttbare levetid for å spre avskrivbart beløp over flere år enn tidligere kan bidra til å øke driftsresultat i etterfølgende perioder⁶. Det er også mulig at den nye ledelsen bygger opp større avsetninger enn nødvendig, slik at disse kan reverseres i perioder med tilbakegang, og dermed gi inntrykk av mer stabile resultater enn det som faktisk er tilfellet (Petersen, Plenborg, & Kinserdal, 2017, s. 561 og 631).

⁴ På engelsk *earnings management*.

⁵ Merk at definisjonen begrenser seg til å omhandle ekstern rapportering.

⁶ Jan Carlzon gjennomførte et «*big bath*» da han ble ansatt som CEO i SAS på 1980-tallet, og endret flyenes utnyttbare levetid fra 10 til 20 år. Dermed ble de årlige avskrivningskostnadene dramatisk redusert. Et negativt resultat på 17 millioner USD i 1981 var i 1982 snudd til 54 millioner USD i pluss, mye på grunn av lavere avskrivningskostnad på flyene. Selv om flyene ikke ble erstattet, samtidig som utnyttbar levetid økte, ble flyene vesentlig oppgradert slik at den økte levetiden kunne forsvares (Petersen, Plenborg, & Kinserdal, 2017 s. 505).

2.3.2 Den tredelte bunnlinjen

Dagens globaliserte økonomi har ført til at det ikke lenger er kun økonomiske resultater selskapene måles etter, men også sosiale og miljømessige. Dette kalles *den tredelte bunnlinjen*, et begrep som ble presentert av den britiske forfatteren John Elkington i 1994. I 1997 lanserte han boken «Cannibals with forks» der han pekte på at den økonomiske bunnlinjen bør bestå av noe mer enn økonomiske resultater. Dette skiller seg fra den avdøde amerikanske økonomen Milton Friedman sin påstand om at bedriftens eneste ansvar er å maksimere eiernes profitt innenfor rammene til lover og reguleringer, uten å ta ansvar for eksterne interessenter som påvirkes av selskapets virksomhet. Å identifisere nøyaktig hva selskapet har ansvar for utover økonomiske resultater kan være vanskelig. Et generelt utgangspunkt er å se på *eksternaliteter*, som er positive eller negative bivirkninger av selskapets virksomhet som bæres av parter som ikke er del av virksomheten. *Positive eksternaliteter* kan være at selskapet skaper arbeidsplasser, betaler skatt til myndighetene eller har positiv påvirkning på samfunn og miljø. *Negative eksternaliteter* kan være forurensning, overutnyttelse av ressurser, og negativ sosial eller miljømessig påvirkning (Pedersen, 2017). Et argument for å inkludere selskapets sosiale og miljømessige ytelser er at disse anses å være framoverskuende, og godt egnet til å gi et inntrykk av selskapets fremtidige levedyktighet. Dette skiller seg fra finansiell informasjon, der den primære målsettingen er å gi informasjon om selskapets historiske inntjening og finansielle stilling med henblikk på å si noe om fremtiden (Thornam & Mamelund, 2015).

Videre presenterer vi kort *det økonomiske- og sosiale aspektet*, før vi går nærmere inn på *det miljømessige aspektet*.

Det økonomiske aspektet har til hensikt å informere om hvordan virksomheten påvirker interessentene økonomisk. Dette kan gjelde hvorvidt selskapet betaler skatt og avgifter, bidrar til sysselsetting i nærmiljøet og verdiskaping i lokalt næringsliv, i tillegg til bidrag til kultur, idrett og veldedige formål (Henriksen, 2003).

Det sosiale aspektet handler om hvordan selskapets virksomhet påvirker interessentene sosialt. Dette kan omfatte informasjon om arbeidsvilkår, herunder sykefravær, arbeidsulykker, kjønnsfordeling samt innsats for å forbedre arbeidsmiljøet. Arbeidsvilkår er aktuelt ved skraping av skip og plattformer, noe vi kommer tilbake til i *det miljømessige aspektet*. For selskaper med virksomhet i utlandet kan det være forhold som minstelønn, barnarbeid og

korupsjon (Henriksen, 2003). Enkelte selskaper i petroleumsbransjen knyttes blant annet til korupsjon ved tildeling av konsesjoner for oljeboring i afrikanske land⁷.

Det miljømessige aspektet påvirker bransjene denne studien omhandler i stor grad. Innenfor dette aspektet avgrensers vi til å fokusere på skraping av skip og plattformer. Vi tar dermed ikke for oss utslipp av miljøfarlige gasser og forurenset avfall, som også kunne vært aktuelt. Fjerningsforpliktelser anser vi i denne studien å være en del av regnskapsteori, slik at det omtales heller ikke her. Grønn skraping er blitt aktuelt i begge bransjene de senere årene etterhvert som det har nådd offentligheten at flere shippingselskaper sender skipene til *beaching*⁸ i Sørøst-Asia ved avhendelse etter endt levetid. Det antas at opptil 80 % av avhendede skip ender på en strand i Sørøst-Asia. Grønn skraping kan utgjøre store forskjeller i restverdiestimer sammenlignet med *beaching* som gir langt bedre betalt, og derav kan øke estimert restverdi⁹. Valg av skrapsted er dermed sentralt siden stålprisen tradisjonelt har vært høyere i land i Sørøst-Asia som India, Pakistan og Bangladesh, sammenlignet med Tyrkia og Kina. Dette skyldes at verft som er vurdert som miljøvennlige ofte er underlagt streng regulering. I shipping er blant annet en rekke verft der skip hogges opp regulert av *Hong Kong-konvensjonen*¹⁰, som ble implementert av *International Maritime Organisation (IMO)* i 2009. Undersøkelser viser at blant 300 verft som tilbyr hogging av skip, er mindre enn 10 % i henhold til moderne sikkerhets- og miljøstandarder (Grieg Green, 2017). Selskaper som omfavner *det miljømessige aspektet* anses å ha et legitimt ønske om at deres virksomhet skal ha så liten miljømessige påvirkning som mulig (Atu, 2013). Et tegn på dette kan være å velge mer miljøvennlig, grønn skraping.

Den tredelte bunnlinjen forutsetter at selskapets tar ansvar, både overfor aksjonærer og eksterne interessenter (Atu, 2013). Å vise til at selskapet tar hensyn til sosiale og miljømessige aspekter ved driften, samtidig som selskapet skaper profitt for eierne kan være en stor utfordring, spesielt med tanke på måling og sammenligning av oppnådde resultater innenfor

⁷ Dette gjelder blant annet Statoils virksomhet i Angola der de skal ha betalt flere milliarder kroner til presidentfamilien i signaturbonuser (E24, 2013).

⁸ Ved *beaching* kjøres skipene opp på stranden i full fart ved høyvann og hugges for hånd ved hjelp av primitive redskaper uten faste installasjoner eller noen som helst form for oppsamling av farlige stoffer og forurenset avfall, og uten sikkerhetstiltak for arbeiderne.

⁹ Ved utgangen av 2016 oppnådde skip solgt til Sørøst-Asia en skrappris på 307 USD per tonn, mot 270 USD per tonn ved skraping på mer miljøvennlige verft i Kina og Tyrkia (Nysveen & Haugan, 2017).

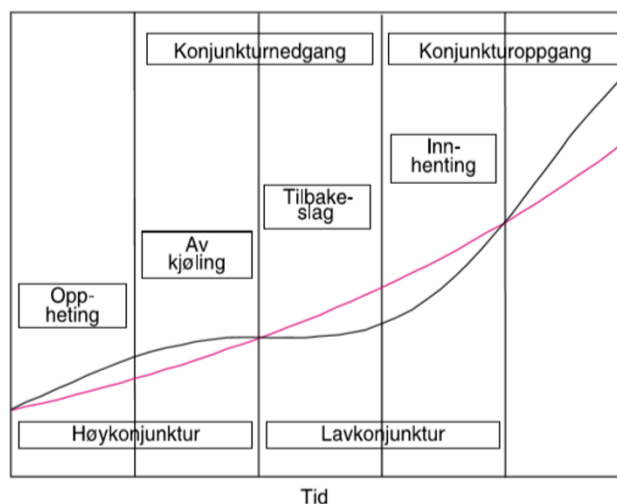
¹⁰ Konvensjonen regulerer sikker og miljøvennlig hogging av skip ved verft. Verftene må blant annet levere detaljerte planer for hogging av skip. Slike verft finnes eksempelvis i Kina. I tillegg reguleres design, konstruksjon og forberedelse av skip slik at de kan avhendes miljøvennlig ved endt levetid (Grieg Green, 2017).

det sosiale og miljømessige aspektet (Pedersen, 2017). Selskaper som tar *den tredelte bunnlinjen* på alvor, i takt med at det stilles strengere krav fra både myndigheter, tilsynsorganer og interessenter kan på lengre sikt tjene på en slik avgjørelse ved å unngå bøter, sanksjoner og negativ omtale (Henriksen, 2003).

2.3.3 Konjunkturer

Konjunkturer betegner den økonomiske situasjonen i et land eller i en bransje. Vi presenterer her hvordan konjunktursvingninger kan påvirke selskapers strategiske beslutninger innenfor skjønnet i IAS 16.

De fleste bransjer påvirkes av konjunktursykluser. Den vanligste måten å identifisere konjunktursykluser på er ved å undersøke endringer i *Bruttonasjonalprodukt* (BNP). *Konjunkturbevegelser* er betegnelsen på irregulære fluktasjoner, det vil si avvik fra trendutvikling¹¹ (Opstad, 2010). De ulike fasene kan illustreres gjennom en modell:



Figur B1: De ulike konjunkturfasene.
Kilde: figur 11.2 i NOU 2000:21, hentet fra (Opstad, 2010)

Hvis det positive avviket fra trenden tiltar skjer det en *oppheating* av økonomien, og *avkjøling* når avviket reduseres. Dersom det er et stigende negativt avvik har vi et *tilbakeslag*. Før eller senere *innhentes* gapet, og man er tilbake i takt med trendutviklingen. Ledende konjunkturindikatorer er aksjekurser, lagerinvestering og prisen på ulike råvarer. Begge bransjene som undersøkes i denne studien er konjunkturpåvirket. Statistisk sett hadde en syklus innen shipping en varighet på 7 år i snitt i perioden 1872-2008 (Grammenos, 2010).

¹¹ Utviklingsbanen som gir stabil full sysselsetting (Opstad, 2010).

Oljeprisen er en faktor som har stor innvirkning på aktivitetsnivået i både shipping- og petroleumsbransjen. Denne har vært gjenstand for supersykluser, det vil si tidsperioden mellom klart definerte topp- og bunnpunkt, i snitt har disse supersyklusene hatt en varighet på 27 år i tidsperioden 1860-2015 (Guillot, 2015).

I 2017 forventet medlemmene av Norges Rederiforbund tilbakegang, etter fem år med sammenhengende inntektsvekst i perioden 2010-2015. Det eneste segmentet som forventet vekst var *deep sea-rederiene*¹² (Norges Rederiforbund, 2017, ss. 37-38). Pessimistiske og usikre framtidsutsikter kan påvirke selskapenes strategiske beslutninger. Dette har vært tilfellet i bransjene etter det drastiske fallet i oljeprisen høsten 2014. I løpet av 2016 gjennomgikk blant annet en rekke petroleumsselskaper betydelige restruktureringsprosesser som oppkjøp, salg, fusjoner og eierendringer på grunn av behov for kapital og konkurransesituasjonen i markedet (Norsk Industri, 2017, s. 63). Regnskapsmessig kan dette påvirke de skjønnsmessige vurderingene ved blant annet fastsettelse av estimater. Vi har tidligere nevnt at IAS 16 sjeldent fastsetter kvantitative referanseverdier der det legges opp til at ledelsen utarbeider estimater.

Anta en nedgangskonjunktur der det er aktuelt å vurdere anleggsmidlenes regnskapsmessige estimater. Dette kan føre til at selskapets regnskapsføring dreier i retning av enten konservativ¹³ eller aggressiv regnskapsføring¹⁴. At konjunkturen dreier regnskapsføringen i en bestemt retning er i så fall ikke i tråd med rammeverket, som sier at rapportering av finansregnskapet verken skal være konservativ eller aggressiv, men i henhold til en dekkende fremstilling. Dette vil sikre sammenlignbarheten mellom regnskap. Konjunkturer kan utløse nedskrivningsindikatorer. Dersom ledelsen er positiv til framtidsutsiktene, basert på egne planer og strategier, kan dette påvirke beregningen av estimert bruksverdi. Dette skyldes først og fremst at bruksverdi er et estimat på nåverdien av fremtidige kontantstrømmer der selskapet må anvende verdsettelsesteknikker for å estimere verdien. Måling av bruksverdi kan dermed være subjektiv, avhengig av hvilken input og forutsetninger selskapet legger til grunn. Dersom

¹² Flertallet av våre respondenter i shipping kan klassifiseres innenfor dette segmentet. Skipene som omfattes i segmentet er tank, tørrbulk, LNG, LPG, kjemikalier, container, stykkgoods og bilfrakt mellom kontinenter.

¹³ *Konservativ regnskapsføring*: Forsiktig regnskapsføring, der det velges en «akselerert» avskrivningsmetode, eller en metode der en stor del av avskrivningskostnaden allokeres i starten av avskrivningsperioden. Signaliserer konservatisme. Denne metoden gir bedre avkastning over tid enn ved aggressiv regnskapsføring (Petersen, Plenborg, & Kinserdal, 2017).

¹⁴ *Aggressiv regnskapsføring*: For eksempel avskrivning av varige driftsmidler over lengre tidsperioder. Det vil si lavere årlig avskrivningskostnad enn ved konservativ regnskapsføring. Gir høyere EBIT, i tillegg til høyere balanseverdier på eiendelssiden (Petersen, Plenborg, & Kinserdal, 2017).

selskapet velger en lav diskonteringsrente vil dette for eksempel gi høyere nåverdi, noe som kan indikere overfor investorer at selskapet har gode framtidsutsikter på tross av en lavkonjunktur (Petersen, Plenborg, & Kinserdal, 2017, s. 512). Det er selvsagt ikke utelukkende konjunkturer som kan føre til slike løsninger, også eiendelsklassens risiko spiller inn. Vi ser likevel at også konjunkturer kan ha stor innvirkning på de regnskapsmessige løsningene etter IAS 16.

3 Metode

I dette kapitlet redegjøres det for metoden som er anvendt for å svare på studiens problemstilling. Kapittel 3.1 redegjør for kvantitativ forskningsmetode. Vi presenterer i tillegg begrunnelsen for å analysere de besvarte spørreskjemaene kvalitativt. I kapittel 3.2 presenteres spørreskjema som metode for datainnsamling, med det formål å angi hvordan spørreskjemaet er utarbeidet og hvorfor dette er en passende metode i denne studien. Respondentene er valgt med utgangspunkt i kriterier som presenteres i kapittel 3.3. I kapittel 3.4 drøfter vi kriterier i sammenheng med å sikre studiens kvalitet. Avslutningsvis i kapittel 3.5 deler vi etiske retningslinjer og personvernregler studien er underlagt overfor respondentene som har besvart spørreskjemaet.

3.1 Forskningsmetode

Ved kvantitativ forskningsmetode uttrykker gjerne forskningsspørsmålet *hvem* vi ønsker å vite noe om, betegnet som *enheter*. I denne studien er selskaper i shipping- og petroleumsbransjen enhetene som undersøkes. Enhetene i studien refereres til som *respondenter*, en betegnelse som er vanlig å bruke dersom personer har svart på et spørreskjema. Undersøkelsens målgruppe ved kvantitativ metode betegnes som en *populasjon*, som er alle enhetene forskningsspørsmålet gjelder for. I noen tilfeller er det verken mulig eller nødvendig å inkludere hele populasjonen i undersøkelsen, fordi det er tilstrekkelig å inkludere kun et *utvalg* av populasjonen. Et utvalg er en liten del av den totale populasjonen. Respondentene i denne studien er således et utvalg av alle selskapene i bransjene – populasjonen – som tilfredsstillere kriteriene vi har fastsatt for deltakelse i studien. (Johannessen, Kristoffersen, & Tufte, 2004, ss. 233-235). Det skilles mellom kvantitativ og kvalitativ analyse. Målet med kvantitativ

analyse er generaliserende kunnskap, der man ønsker å forklare eller anslå. Tolkning av dataene tar utgangspunkt i statistikk, med tanke på å fastsette årsaks- og effektvariabler. Ved kvalitativ analyse er målet å forstå et fenomen, fremfor å forklare eller anslå det (Sucarrat, 2015, s. 29).

Kvantitative data er strukturert slik at kvaliteten ved dataene kan telles opp. I motsetning til kvalitativ datainnsamling, som preges av stor fleksibilitet, bærer kvantitativ datainnsamling preg av strukturering og lite fleksibilitet. Det må derfor utføres grundig arbeid forut for datainnsamlingen siden det er begrensede muligheter til å foreta endringer underveis, slik som i denne studien. Kvantitative data er sjeldent bare tall, men viser også til kjennetegn som uttrykker mening. Dataene kan derfor tolkes kvalitativt for å undersøke om de inneholder spesielle mønstre som gir mening (Johannessen, Kristoffersen, & Tufte, 2004, s. 365). I kapittel 3.2 forklarer vi nærmere hvordan studiens spørreskjema er bygd opp. Vi går blant annet nærmere inn på at vi har utarbeidet et semistrukturert spørreskjema, det vil si at skjemaet har både åpne og prestrukturerte svar. Med tanke på at vi kun oppnådde 9 respondenter har vi således ikke oppnådd et representativt utvalg, med tanke på antall selskaper i shipping- og petroleumsbransjen som kunne vært inkludert i studien. Studiens formål har derfor ikke vært å oppnå tallmessige størrelser som kan generaliseres til populasjonen, men å kartlegge hvorvidt like regnskapsmessige problemstillinger kan gi ulike regnskapsmessige løsninger innad eller på tvers av bransjene. Dette er bakgrunnen for at vi har valgt å tolke spørreskjemaene, som i utgangspunktet er en kvantitativ metode, på en kvalitativ måte. I metodelitteraturen refereres dette til som *metodetriangulering*. Kvalitative data som forskningsartikler og regnskapslitteratur har bidratt til å belyse resultatene fra spørreskjemaene, noe som i stor grad har bidratt til forståelse av de regnskapsmessige løsningene respondentene opplyser om. I tillegg tar vi ikke utgangspunkt i kun en bransje, men to siden vi ønsker å sammenligne de regnskapsmessige løsningene. Vi benytter dermed kvantitative og kvalitative teknikker parallelt i studien (Johannessen, Kristoffersen, & Tufte, 2004, s. 368). De kvalitative teknikkene åpner for kunnskap om egenskaper, innhold og karakter, mens de kvantitative tilnærmingene sier noe om omfang, fordeling og sammenligning mellom gruppene (Malterud, 1996, s. 174). Metodetriangulering kan derfor styrke studien og bidra til at vi oppnår en mer helhetlig forklaring og dypere forståelse av studiens problemstilling.

3.2 Semistrukturert spørreskjema

Spørreskjema er den vanligste metoden å benytte ved innsamling av kvantitative data. Spørreskjema refereres til som en godt egnet metode der bruken er hensiktsmessig (Johannessen, Kristoffersen, & Tufte, 2004, s. 250). Det viktigste ved et spørreskjema er at det utformes slik at det kan brukes til å gi svar på problemstillingen. Det er derfor viktig å unngå at spørreskjemaet kun blir en vilkårlig samling av spørsmål (Mordal, 1989). Et spørreskjema kan utarbeides på flere måter.

Videre redegjør vi for fordeler og ulemper ved strukturen vi har valgt for studiens spørreskjema, deretter går vi nærmere inn på fordeler og ulemper ved bruk av spørreskjema (Johannessen, Kristoffersen, & Tufte, 2004):

På den ene siden kan spørreskjemaet struktureres slik at alle spørsmålene har oppgitte svaralternativer, kalt *prestrukturerte* spørreskjema. Et annet alternativ er at spørsmålene formuleres med åpne spørsmål, der respondenten selv skriver inn svaret. En siste mulighet er å kombinere åpne og prestrukturerte svar, betegnet som *semistrukturerte* spørreskjemaer. Denne studien benytter et semistrukturert spørreskjema. Det finnes både fordeler og ulemper ved semistrukturerte spørreskjema.

Fordeler er at forhåndsoppgitte svaralternativer gjør det lett for respondenten å fylle ut skjemaet, samt at det er enkelt for forskeren å registrere svarene. Inkludering av åpne spørsmål gjør i tillegg at det foreligger langt større muligheter for å innhente informasjon, utover det forhåndsoppgitte svaralternativ legger opp til.

Ulemper er at muligheten for å fange opp informasjon utover spørsmål og svaralternativ der disse er oppgitt på forhånd forsvinner. Vi har derfor lagt inn «annet» som alternativ ved alle spørsmål med forhåndsoppgitte svaralternativ. Faren ved åpne spørsmål er at respondentene gir klisjépregete svar som kan være vanskelig å tolke, da det kan være krevende å formulere spørsmål som virkelig er åpne (Malterud, 1996). Det er derfor en viktig forutsetning at forskerne har en viss kompetanse innenfor fagfeltet, slik at svarene kan analyseres og tolkes korrekt samt at man unngår overfladisk klassifisering av svarene. Åpne spørsmål kan i tillegg gjøre at det oppstår et generaliseringsproblem. Svarene gir gjerne utfyllende informasjon, men kan ikke generaliseres på samme måte som ved forhåndsoppgitte svaralternativer.

Uavhengig av hvilken type spørreskjema som benyttes er det viktig å stille mest mulig konkrete spørsmål. Dette gjør det lett for respondentene å svare, samtidig som det er mulig å oppnå detaljert informasjon som gjør tolkning av dataene lettere (Johannessen, Kristoffersen, & Tufte, 2004, ss. 250-252). Dette oppnås etter vår mening ved å anvende et semistrukturert spørreskjema.

Vi har sendt ut et elektronisk spørreskjema bestående av 21 hovedspørsmål som drøftes i studiens analysedel, samt 7 tilleggsspørsmål som brukes til å underbygge respondentenes svar. Det er sendt ut en versjon til shippingsselskapene og en annen til petroleumsselskapene, da spørreskjemaet inneholder enkelte bransjespesifikke spørsmål¹⁵. Det er i tillegg sendt ut en engelsk versjon til selskaper utenfor Norge, dette gjelder kun to av respondentene. Spørreskjemaet er sendt til 3 petroleumsselskaper og 6 shippingsselskaper¹⁶. Metodelitteraturen angir både fordeler og ulemper ved bruk av spørreskjema (Johannessen, Kristoffersen, & Tufte, 2004, ss. 249-250):

Fordeler er blant annet at man oppnår standardisering i respondentenes svar siden det benyttes faste spørsmål og gjerne forhåndsoppgitte svaralternativer. Det er dermed mulig å undersøke hvor utbredt et fenomen er, i tillegg er det mulig å avdekke likheter og variasjoner. I denne studien er det i tillegg en rekke åpne spørsmål, som krever dypere tolkning, men samtidig kan gi mer detaljerte svar. Spørreskjema er en metode der det er mulig å samle inn mye data på kort tid, gitt at det stilles presise og konkrete spørsmål.

Ulemper er at det ikke er mulig å spørre om alt man ønsker å få svar på. Dette gjelder spesielt med tanke på at det ikke er mulig å stille umiddelbare oppfølgingsspørsmål, noe som er enklere ved et intervju. For mange spørsmål kan ha en demotiverende effekt på respondenten. Spørreskjemaet bør derfor ideelt sett bestå av omtrent 30 spørsmål (Johannessen, Kristoffersen, & Tufte, 2004, s. 259). I tillegg kan det være vanskelig å benytte svarene i en statistisk analyse dersom spørsmål misforstås eller fremstår uklart, noe som kan føre til at respondentene gir vidt forskjellige svar.

¹⁵Jamfør vedlegg 1 for gjennomgang av studiens spørreskjema.

¹⁶ Spørreskjemaene er utarbeidet ved hjelp av spørreskjemaleverandøren *Easyquest*. Vi følger deres vilkår og retningslinjer for bruk av nettsiden.

Vi mener at spørreskjema er godt egnet i denne studien siden formålet ikke er å anvende resultatene i en statistisk analyse, men heller å forstå hvordan prinsippene i IAS 16 praktiseres innenfor bransjene studien undersøker, og hvilke regnskapsmessige løsninger dette gir. Skjemaet er nøye utarbeidet, med så presise spørsmål som mulig. Vi anser informasjon vi har samlet inn gjennom spørreskjemaet for å være relevant med tanke på å svare på studiens problemstilling. I den sammenheng er vi av den oppfatning at de nevnte fordelene overstiger ulempene.

3.3 Kriterier for valg av respondenter

Vi fastsatte tre ulike kriterier for å kunne delta i studien, noe som ble kontrollert ved gjennomgang av respondentenes årsrapporter i forkant av utsendelse av den innledende forespørselen. Dette ble gjort både for å avgrense antall respondenter, samtidig som muligheten for å oppnå sammenlignbarhet mellom bransjene og selskapene økte. Selskapene må: (i) rapportere etter IFRS i det konsoliderte finansregnskapet, (ii) ha skip eller plattformer i balansen, og (iii) (helst) være børsnotert. Kriteriene er ikke kumulative, men alle selskapene som deltar i studien oppfyller minst vilkår (i) og (ii). Etterhvert som vi så at antall respondenter kunne bli lavt, tok vi grep med tanke på å øke antallet. Det ble da åpnet for å inkludere selskaper som ikke tilfredsstilte vilkår (iii). Dermed er studiens målgruppe tydelig definert, og strategisk utvalgt ved kriteriebasert utvelgning (Johannessen, Kristoffersen, & Tufte, 2004, s. 112). Totalt undersøkte vi omtrent 150 selskaper, der vi sendte en innledende forespørsel til selskapene som tilfredsstilte kriteriene. Til slutt inkluderte studien, som nevnt tidligere, 9 respondenter. Etter vårt syn bidrar kriteriene til en nødvendig avgrensning og sammenstilling av respondentene. Det er derav mulig å undersøke i detalj hva som ligger bak de regnskapsmessige løsningene i bransjene. Ved å foreta en slik avgrensning unngår vi samtidig overfladisk behandling av studiens problemstilling.

3.4 Kvalitetskrav

Studien tar utgangspunktet i en kvantitativ metode ved bruk av et semistrukturert spørreskjema. Kvalitetskravene som drøftes videre baseres derimot på kvalitative kvalitetskrav. Dette begrunnes med, som nevnt tidligere i kapitlet, at studiens formål ikke er å oppnå generaliserende kunnskap eller kvantifisering av svarene i spørreskjemaene, men en

dypere forståelse av regnskapsmessige løsninger med utgangspunkt i en regnskapsstandard rettet mot to utvalgte bransjer. I tillegg har vi stilt en rekke spørsmål med åpne svaralternativ, slik at det er vanskelig å kvantifisere spørsmålene da de gjerne krever dypere tolkning med bakgrunn i regnskapsregler og regnskapslitteratur. Videre presenteres derfor ulike kvalitetskrav samt hva vi har gjort for å imøtekomme dem. Vi nevner både kvalitative og kvantitative faktorer siden studien benytter metodetriangulering. Metodelitteraturen oppstiller kvalitetskravene *pålitelighet*, *troverdighet*, *overførbarhet* og *bekreftbarhet*. (Johannessen, Kristoffersen, & Tufte, 2004, ss. 227-230):

Pålitelighet, også kalt reliabilitet, handler om hvilke data som benyttes, hvordan de samles og hvordan de tolkes og bearbeides. Kvalitetskravet er sentralt i kvantitativ forskning, men ikke like hensiktsmessig i kvalitative undersøkelsesopplegg. Dette begrunnes med at forskere ikke nødvendigvis oppnår samme resultater ved reproduksjon av tidligere utført kvalitativ forskning, da observasjoner ofte er verdiladet og kontekstavhengig. *Thagaard* (2011, s 199) mener at påliteligheten styrkes dersom studien utarbeides av flere personer. Dette gjelder både fordi man har mulighet til å diskutere avgjørende beslutninger, men også fordi det legger til rette for en kritisk evaluering av fremgangsmåtene og vurderingene som foretas underveis i forskningsprosessen. For å heve påliteligheten er det viktig at forskeren er nøye med å dokumentere og argumentere for valgene som er gjort i forskningsprosessen. Dette er viktig for å overbevise leserne om at studien er til å stole på, da dette gjør det mulig for leseren å vurdere valgene som er tatt (Malterud, 1996, s. 24).

Dataen som benyttes i studien er samlet inn ved hjelp av et semistrukturert spørreskjema. For å heve påliteligheten i de besvarte skjemaene forespurte vi respondentene om CFO, regnskapsdirektør eller finansdirektør hadde mulighet til å svare på undersøkelsen. Dette oppnådde vi og har således kontrollert det i spørreskjemaet ved å stille tilleggsspørsmål om respondentens stillingsbeskrivelse og beslutningsansvar¹⁷. Vi har i tillegg gitt en grundig beskrivelse av relevant regnskapsteori og oppbyggingen av IFRS-standardene i kapittel 2, som danner grunnlaget for spørsmålene som er stilt i spørreskjemaet. For å sikre at respondentenes svar i spørreskjemaene er pålitelige har vi kontrollert svarene opp mot informasjon i

¹⁷ Se tilleggsspørsmål (9) og (9.1) i vedlagt spørreskjema, vedlegg 1.

årsrapportene. Svarene er kun analysert dersom de er konsistent med informasjon i årsrapporten.

Troverdighet, også kalt begrepsvaliditet, handler innenfor kvantitative undersøkelsesopplegg om å fastslå at «vi måler det vi tror vi måler». I kvalitative undersøkelser handler det mer om at forskerens funn reflekterer formålet med studien på riktig måte og representerer virkeligheten slik den faktisk er. For å styrke studiens troverdighet kan forskeren gjøre seg godt kjent med feltet som undersøkes, slik at det kan skilles mellom relevant og ikke relevant informasjon. Metodetriangulering kan tas i bruk for å stimulere til nye tolkninger og en mer helhetlig forklaring av problemstillingen. Det er også mulig å tilbakeføre resultatene til respondentene, for å sikre at materialet tolkes korrekt.

Vi har tatt en rekke grep for å styrke studiens troverdighet. I kapittel 3.2 er det gitt det en grundig gjennomgang av prosessen med å utforme studiens spørreskjema, der valgene som er tatt begrunnes. På forhånd har vi satt oss godt inn i de aktuelle IFRS-standardene, relevant regnskapsteori og litteratur, for å sikre at studien kun inkluderer relevant informasjon med tanke på problemstillingen. Videre er respondentene som beskrevet i kapittel 3.3 valgt på bakgrunn av kriteriebasert utvelgelse, der regnskapsspråk og type anleggsmidler i balansen vektlegges. Alle spørsmålene i spørreskjemaet inkluderer svaralternativet «annet». Dette bidrar til at respondentene ikke låses til kun forhåndsoppgitte svaralternativer, men kan gi detaljerte svar om ønskelig. Vi har tatt i bruk metodetriangulering for å belyse de regnskapsmessige løsningene i enda større grad enn det som ville vært tilfellet dersom vi utelukkende hadde vært ute etter kvantifiserbare resultater. Der vi følte respondentene misforsto spørsmål i spørreskjemaet, tilbakeførte vi resultatene gjennom en oppfølgingsmail for å oppklare svarene. I tillegg undersøkte vi respondentenes årsrapporter for å innhente støttende informasjon om uklare svar. Respondentene hadde i tillegg mulighet til å besvare spørreskjemaene anonymt, noe samtlige respondenter uttrykte at de ønsket dersom de skulle delta i studien. Dette har etter vårt skjønn bidratt til mer detaljerte svar enn det som ville vært tilfellet ved en ikke-anonym undersøkelse.

Overførbarhet, også kalt ekstern validitet, handler om i hvilken grad resultatene av et bestemt forskningsprosjekt kan overføres til andre situasjoner. Ved kvalitative studier dreier dette seg om kunnskapsoverføring, nærmere bestemt om resultatene kan brukes i et annet miljø, situasjon eller kontekst. En kvantitativ undersøkelse kan derimot ha som mål å undersøke

hvorvidt et resultat kan generaliseres fra et utvalg til en populasjon. Det er opp til forskeren selv å angi hvordan resultatene fra studien kan anvendes i andre situasjoner (Thagaard, 2011, s. 207).

Studien tar utgangspunkt i regnskapsstandarden IAS 16 og regnskapslitteratur som omtaler standarden, samt enkelte uttalelser fra IASB. Vi har gjennom hele forskningsprosessen vektlagt å anvende troverdige kilder, spesielt ved bruk av regnskapslitteratur. Kildene vi har tatt i bruk er blant annet artikler fra økonomiske tidsskrift, samt publikasjoner fra regnskaps- og revisjonsselskapet EY. Slike tidsskrift og publikasjoner er som regel basert på fagfolks praktiske erfaring, og vi mener derfor at dette bidrar til å styrke både studiens kvalitet, men også antagelsen om at resultatene, herunder de regnskapsmessige løsningene, kan være overførbare til andre situasjoner og selskap i bransjene. Noe som kan tale imot litteraturens overførbarhet er at den er utarbeidet på bakgrunn av de enkelte forfatternes og selskapenes egne erfaringer. Selv om vi mener den valgte litteraturen kan bidra til å styrke studiens kvalitet siden den har utspring i regnskapspraksis, kan det også være at andre praktikere ikke ville valgt samme løsninger som presenteres i litteraturen denne studien anvender. Det kan tillegges at momenter som det lave antallet respondenter og studiens tidsbegrensning gjør at vi ikke har hatt mulighet til å ta ytterligere grep med tanke på å utvide utvalget for å gjøre resultatene mer overførbare eller finne kilder som taler imot de kildene vi har valgt å referere til, noe som kan bidra til å svekke studiens overførbarhet og kvalitet. Når det er sagt indikerer resultatene i mange tilfeller sammenfallende regnskapsmessig løsninger blant våre respondenter. Det antas derfor at studien kan gi en indikasjon på hvilke regnskapsmessige løsninger som benyttes i bransjene, med utgangspunkt i prinsippene i IAS 16. Dette kan være relevant for andre ved tolkning av standardens prinsipper og utarbeidelse av regnskapsmessig løsning.

Bekreftbarhet skal sikre at forskningsresultatene er et resultat av forskningen som er gjort, og ikke et resultat av forskerens egne holdninger. Forskeren må derfor begrunne valgene i forskningsprosessen, slik at leseren forstår bakgrunnen for valgene og kan gjøre en vurdering av dem. Det er viktig at forskeren selv er kritisk til hvordan prosjektet gjennomføres og tar seg tid til å kommentere eventuelle avvik og tolkninger som kan påvirke lesernes forståelse og tilnærming til resultatene (Johannessen, Kristoffersen, & Tufte, 2011, s. 249). Ved gjennomgang av kriteriet for troverdighet nevnte vi at ved usikkerhet rundt et svar i spørreskjemaet sendte vi oppfølgingsmail til respondentene for å oppklare svaret. Dette er aktuelt også her, da slik oppfølging bidrar til å sikre at det er respondentenes svar som benyttes

i analyse av svarene, og ikke vår egen – forskernes – subjektive tolkning av de innhentede svarene. Et slikt grep bidrar til å øke studiens bekreftbarhet. Vi har i tillegg angitt respondentenes ordrette svar i studiens analysedel, jamfør kapittel 4. Gjennom hele studien har vi forsøkt å beskrive så godt som mulig hva vi har gjort i de ulike fasene av forskningsprosessen og begrunne valgene vi har tatt.

3.5 Etiske retningslinjer og personvernregler

For alle høyskoler, universiteter, helseforetak og andre forskningsinstitusjoner er det opprettet et personvernombud for forskning ved *Norsk Senter for Forskningsdata* (NSD). I henhold til *personvernombudet for forskning* er spørreskjemaet som benyttes i denne studien meldepliktig siden det innhentes sensitive opplysninger. Det foreligger vilkår med tanke på bruk og oppbevaring av innhentede data. Meldepliktige prosjekter skal meldes til Datatilsynet senest 30 dager før prosjektstart. Vi har gjort dette og følgelig er spørreskjemaets innhold og bruk godkjent av NSD før utsendelse til selskapene. Alle innhentede data behandles i tråd med retningslinjene fastsatt av NSD.

Selskapene som deltar i studien har på forhånd mottatt forespørsel om de ønsker å delta, samt mulighet til å levere en anonymisert besvarelse. I den innledende forespørselen opplyste vi om studiens overordnede tema, antall spørsmål og at vi har søkt og mottatt tillatelse til å innhente informasjon gjennom spørreskjemaene i henhold til NSD sine retningslinjer for bruk og oppbevaring av sensitive opplysninger. Spørreskjemaene ble ikke sendt til selskaper med mindre de samtykket til å delta i studien, som svar på innledende mail. Etterhvert som spørreskjemaene ble sendt ut opplyste vi om fristen som forelå for besvarelse, samt kontaktopplysninger dersom noe i tilknytning til studien eller spørreskjemaene virket uklart. Respondentene som samtykket til å delta i studien gjorde dette per mail.

4 Analyse

I dette kapitlet presenteres og analyseres informasjon fra studiens spørreskjema. Formålet er å foreta en dypere analyse, med bakgrunn i studiens problemstilling og den grunnleggende teorien som er presentert i kapittel 2. Studien innebærer datainnsamling gjennom et semistrukturert spørreskjema som er sendt til ulike selskaper i shipping- og

petroleumsbransjen. Prosessen med å velge ut respondenter og spørreskjemaets utforming ble gjennomgått i kapittel 3. Det ble også redegjort for at studien har 9 respondenter, fordelt på 6 fra shipping- og 3 fra petroleumsbransjen. Ved videre omtale av respondentene i kapitlet omtales petroleumsrespondentene som *P1*, *P2* og *P3*, og shippingrespondentene som *S1*, *S2*, *S3*, *S4*, *S5* og *S6*.

Analysen av hvert tema følger en fast oppstilling:

1 - Innledning: Presentasjon av temaet som analyseres.

2 - Presentasjon av spørsmål og analyse av respondentenes svar: Respondentenes svar ved hvert enkelt spørsmål innenfor de ulike temaene i spørreskjemaene analyseres med utgangspunkt i regnskapsteorien som er presentert i kapittel 2, dette inkluderer utvalgt regnskapslitteratur samt teori om faktorer som kan påvirke lederes beslutninger.

3 - Oppsummering: Ved slutten av hvert tema, etter at respondentenes svar på de ulike spørsmålene innenfor hvert tema er analysert, følger det avslutningsvis en oppsummering der vi konkluderer med hvorvidt det eksisterer forskjeller mellom våre respondenter, innad og på tvers av bransjene. I tillegg oppsummerer vi årsakene bak de regnskapsmessige løsningene som trekkes frem i analysen av de enkelte spørsmålene.

Analysen består av følgende tema:

- 4.1 Avskrivningsplan.
- 4.2 Dekomponering.
- 4.3 Vedlikehold.
- 4.4 Avskrivningsmetode.
- 4.5 Utnyttbar levetid.
- 4.6 Restverdi.
- 4.7 Fjerningsforpliktelser.
- 4.8 Noteinformasjon.

Det understrekes at respondentene besvarte spørreskjemaet med bakgrunn i metodene og prinsippene de respektive selskapene anvender i henhold til IFRS. Der svarene har vært utydelige har vi kontaktet de aktuelle selskapene for å oppnå en dypere forståelse. Dette har ikke vært mulig i alle tilfeller, og vi har derfor ved enkelte spørsmål sett oss nødt til å tolke svarene ved å hente informasjon fra selskapenes årsrapporter. Vi har også stilt tilleggsspørsmål

i spørreskjemaet som ikke presenteres i analysen på lik linje med de andre spørsmålene, men som brukes for å underbygge drøftelsen av svarene¹⁸.

På bakgrunn av dette kapitlet ønsker vi å nærme oss en konklusjon på studiens problemstilling:

Gir skjønnsmessige vurderinger i IAS 16 ulike regnskapsmessige løsninger ved like regnskapsmessige problemstillinger i behandling av skip og plattformer?

4.1 Avskrivningsplan

1 - Innledning

Analysen av avskrivningsplan i tilknytning til respondentenes skip og plattformer avgrenses til å drøfte de to spørsmålene fra spørreskjemaene som spesifikt omhandler skipene og plattformenes avskrivningsplaner. Betraktninger i forbindelse med dekomponering, avskrivningsmetode, utnyttbar levetid og restverdi går vi nærmere inn på i egne analysekapitler.

2 - Presentasjon av spørsmål og analyse av respondentenes svar

Spørsmål (1): *Hvor ofte foretas det en vurdering av skipene og plattformenes avskrivningsplan?*

Respondent:	Svar:
P1, S1, S2, S3, S4, S5, S6	Årlig.
P2	Normalt årlig, men også i løpet av året ved behov.
P3	Minimum ved årsslutt, men gjøres løpende i forhold til erfaring (for eksempel hvis komponenter må erstattes).

Svarene fra respondentene indikerer at det foretas årlig vurdering av avskrivningsplanene. I henhold til prinsippene i IAS 16 skal elementer i avskrivningsplanen som restverdi, utnyttbar levetid og avskrivningsmetode gjennomgås årlig. Det overordnede målet med en

¹⁸ Jamfør tilleggsspørsmål (9) til (9.6) i studiens vedlegg.

avskrivningsplan er i henhold til IAS 16.50 å gi brukerne av finansregnskapet informasjon om hvordan avskrivbart beløp systematisk fordeles over perioden anleggsmidlet genererer økonomiske fordeler. Vi ser at samtlige respondenter vurderer avskrivningsplanen i tråd med prinsippene i IAS 16.

Flertallet av respondentene opplyser ikke hvilket tidspunkt i løpet av året avskrivningsplanen til skipene og plattformene vurderes, men dersom vurdering foretas kun en gang i løpet av regnskapsperioden er det vanlig å gjøre dette ved utløp av perioden.

Spørsmål (1.2): *Vurderes deler av avskrivningsplanen oftere enn angitt i forrige spørsmål?*

Respondent:	Svar:
<i>P1</i>	Ved endring i sikre reserver, eventuelt ved nye avtaler om fremtidig bruk etter endt produksjon.
<i>P2</i>	Ikke relevant.
<i>P3</i>	Vi utfører nå konsekvent nedskrivningstester kvartalsvis på våre enheter. I den forbindelse vurderes også restverdi og forventet levetid.
<i>S3</i>	Situasjonsavhengig. Ved store svingninger i markedet vurderes restverdi oftere (typisk kvartalsvis).
<i>S2, S6</i>	Restverdi vurderes årlig.
<i>S1, S4, S5</i>	Nei.

Videre har vi undersøkt hvorvidt selskapene vurderer avskrivningsplanen oftere enn angitt i forrige spørsmål. *P1* opplyser at plattformenes avskrivningsplaner vurderes oftere ved endring i sikre reserver. Respondenten opplyser ved et annet spørsmål at de benytter 1P-metoden¹⁹. Metoden innebærer at reservoarestimatene utelukkende baseres på sikre reserver, og ikke sannsynlige som også inkluderes ved anvendelse av 2P-metoden. Siden *P1* baserer estimatene

¹⁹ Jamfør kapittel 4.5, spørsmål (5). Se studiens kapittel 2.2.4 for nærmere omtale av metoden.

på kun sikre reserver, og disse kan endre seg med jevne mellomrom etterhvert som reserver hentes ut fra reservoarene, kan det være grunnlag for å justere plattformenes avskrivningsplan oftere enn ved bruk av 2P-metoden. En justering blir i så fall en estimatendring i samsvar med IAS 8.34. Andre forhold *P1* opplyser kan føre til hyppigere vurdering er dersom det foreligger nye avtaler om fremtidig bruk av plattformene etter endt produksjon. Dette kan være aktuelt dersom reservoarene plattformene er tilknyttet er tomme og dermed ferdig avskrevet, og det derfor inngås kontrakter ved en «*tie-in*» løsning der det hentes opp reserver fra andre reservoarer på utvinningsfeltet. Dermed må det utarbeides en ny avskrivningsplan. Flere vurderinger i løpet av regnskapsperioden kan dermed være aktuelt for *P1*.

Andre årsaker til å vurdere avskrivningsplanene oftere enn årlig kan være som følge av konjunkturer i markedet, jmfør kapittel 2.3.3. I tilleggsspørsmål (9.3) spurte vi hvilken konjunktur respondenten mener at bransjen befinner seg i. Flertallet mener at bransjene befinner seg i en lavkonjunktur, men med tegn på oppgang. De fleste shippingrespondentene opplyser blant annet ved tilleggsspørsmål (9.4) at de har positive forventninger til den kommende 5-årsperioden. Dette kan ha sammenheng med de fleste respondentene fra shippingbransjen er *deep-sea* rederier, som vi i kapittel 2.3.3 nevnte var positive med tanke på fremtidig vekst. Positive forventninger kan potensielt ha innvirkning på ledelsens estimater i avskrivningsplanen til skipet eller plattformene, noe som kan gi mindre sannsynlighet for at man må foreta nedskrivning av anleggsmidlene i nær fremtid. Et reelt eksempel som har påvirket begge bransjene de siste årene er nedgang i oljeprisen. Dette kan utløse interne eller eksterne indikatorer som kan gi grunnlag for å gjennomføre nedskrivningstest av skipene eller plattformenes balanseførte verdi. *P3* opplyser at selskapet gjennomfører nedskrivningstest hvert kvartal for sine enheter. I den forbindelse er det viktig å skille mellom avskrivning og nedskrivning, da formålet er ulikt. Der formålet med avskrivninger er å reflektere forbruk av økonomiske ressurser, er formålet med nedskrivninger å reflektere verdifall utover fastsatt avskrivbart beløp. Dersom de forventede fremtidige økonomiske fordelene til skipet eller plattformen ikke lenger forsvarer balanseført verdi – avskrevet anskaffelseskost – har det oppstått et urealisert tap som skal kostnadsføres. Hvis det foretas nedskrivning må det

utarbeides ny avskrivningsplan med utgangspunkt i gjenvinnbart beløp. Nedskrivning foretas i samsvar med prinsippene som følger av IAS 36.6²⁰.

3 - Oppsummering

Vi finner ikke signifikante forskjeller mellom respondentene, verken på tvers eller innad i bransjene, med tanke på hvor ofte avskrivningsplanene til skipene og plattformene vurderes. Samtlige opplyser at dette gjøres årlig. Det virker heller ikke å eksistere forskjeller med tanke på om avskrivningsplanen vurderes oftere enn én gang årlig. Svarene fra respondentene indikerer at avskrivningsplanene kan vurderes oftere enn én gang årlig på bakgrunn av eksterne faktorer som markedssituasjon eller interne faktorer som inngåelse av nye kontrakter. Begge faktorene vil påvirke ulike estimat i avskrivningsplanene. Hvorvidt de nevnte faktorene påvirker estimatene signifikant, er skjønnsmessige vurderinger som kan gi ulike utfall og løsninger fra selskap til selskap, avhengig av hvor sterke indikatorene er.

4.2 Dekomponering

1 - Innledning

Dekomponering analyseres med utgangspunkt i *modell T2 (Hjelmeset & Høsøyen, 2017)*, som ble presentert i kapittel 2.2.2. I henhold til prinsippene i IAS 16 skal selskaper vurdere om det kan være grunnlag for å avskrive enkeltkomponenter separat, herunder dekomponeres. Videre skal vi analysere fire spørsmål angående dekomponering.

2 - Presentasjon av spørsmål og analyse av respondentenes svar

Spørsmål (2): *Dekomponeres skip eller plattformer for avskrivningsformål, og hvilke kriterier ligger til grunn for valget?*

Respondent:	Svar:
P1	Nei, det antas at hele plattformen har samme brukstid (egne reserver). Kun deler med uvesentlig verdi har annen brukstid.
P2	Nei, vi følger «one field, one asset approach».

²⁰ Nedskriver dersom gjenvinnbart beløp er lavere enn balanseført verdi. Gjenvinnbart beløp er det høyest av (i) Virkelig verdi – salgskostnader, og (ii) bruksverdi.

<i>P3</i>	Ja, vi dekomponerer plattformene etter antatt levetid for de ulike komponentene.
<i>S1</i>	Ja, vi dekomponerer skipene i drydock og periodisk vedlikehold.
<i>S2</i>	Dekomponerer skipene i liten grad, helst ved dokkingrelaterte forhold ved kjøp av skip.
<i>S3</i>	Ja, dekomponerer skipene for å skille mellom skipets verdi og periodisk vedlikehold (som har 5 års-syklus).
<i>S4</i>	Nei, det er ikke nødvendig.
<i>S5</i>	Ja, enkelte komponenter som classification/dry-docking avskrives over kortere tid. Dette er bransjepraksis.
<i>S6</i>	Ja, vedlikehold skilles ut med egen avskrivningstid til neste vedlikehold.

Av studiens respondenter svarer *P3*, *S1*, *S2*²¹, *S3*, *S5* og *S6* at plattformene og skipene dekomponeres for avskrivningsformål.

I henhold til IAS 16.43 og steg 1 i *modell T2* kan en komponent dekomponeres dersom verdien av en enkeltkomponent er vesentlig i forhold til hovedkomponentens anskaffelseskost. Standarden angir ikke kvantitative referanseverdier for når en komponent anses som vesentlig, det blir dermed en skjønnsmessig grense ledelsen i selskapet kan fastsette. *Schølberg & Tonheim* (2009) beskriver vesentlighet som et sentralt kriterium ved dekomponering. Det vises til eksempler fra praksis der enkeltkomponenter som utgjør over 20 % av anskaffelseskost, alltid betraktes som vesentlig. Videre nevner de en annen løsning som kan være å innføre intervaller, for eksempel at alle komponenter med en anskaffelseskost under 5 % av total anskaffelseskost er uvesentlig. Enkeltkomponenter i intervallet 5-25 % klassifiseres derimot som vesentlig dersom de har en avskrivningsplan som avviker fra andre vesentlige enkeltdele ved anleggsmidlet. En slik løsning forutsetter i stor grad individuell vurdering av komponentene.

²¹ Tas med her siden de opplyser at periodisk vedlikehold dekomponeres i spørsmål (2.1). Respondent *S4* sitt svar drøftes nærmere i analyse av spørsmål (2.2).

En annen kilde å se hen til for å vurdere vesentlighet er IASB. I september 2017 ble en praktisk veiledning for hvordan regnskapsprodusenter og deres revisorer kan gå frem for å vurdere vesentlighet publisert (IASB, 2017). Veiledningen angir ikke kvantitative referanseverdier for vesentlighet, og har i tillegg et bruksområde som nok er mer egnet for å vurdere enkeltinformasjons vesentlighet ved presentasjon av finansregnskapet. Standardsetteren legger derfor opp til at ledelsen fortsatt skal benytte skjønn for å vurdere kvantitative grenser for vesentlighet.

Kriteriene som respondentene legger til grunn for dekomponering av enten skip eller plattformer virker ikke å være forankret i vesentlighetsbegrepet som fremkommer av IAS 16.43. Kriteriet som *P3* fra petroleumsbransjen vektlegger er at ulike komponenter ved plattformene anses å ha ulik levetid, og derfor dekomponeres. Vi er da videre på steg 2 i *modell T2* (IAS 16.45), der det vurderes om enkeltkomponenter har vesentlig ulik utnyttbar levetid fra hovedkomponenten. Hvis svaret er «ja» kan den dekomponeres. Dette virker å være tilfellet for *P3*, som da vurderer dekomponering å være den mest hensiktsmessige løsningen for å reflektere det økonomiske forbruket av komponentene ved plattformene.

IAS 16.47 åpner i tillegg for at enkeltkomponenter som ikke er vesentlig i forhold til anskaffelseskost likevel kan avskrives separat, selv om de ikke kreves dekomponert. Vi har ikke mottatt opplysninger fra verken shipping- eller petroleumsrespondentene om hvorvidt de ulike dekomponerte komponentene samles i én avskrivningsgruppe ved tilnærmet lik utnyttbar levetid eller avskrivningsmetode. Dette er i så fall, som vi kan se av *modell T2*, en mulig løsning i henhold til IAS 16.45. En løsning det er sannsynlig at *P3* benytter tatt i betraktning at plattformene dekomponeres nettopp på grunn av ulik utnyttbar levetid.

Respondentene fra shipping opplyser at dekomponering først og fremst er en løsning som praktiseres for å skille ut kostnaden til det periodiske vedlikeholdet, en løsning som betyr at man unngår vesentlige effekter på finansregnskapet det året vedlikeholdet utføres siden det er balanseført. Dersom selskapene ikke medregner kostnader til periodisk vedlikehold må det kostnadsføres i det året vedlikeholdet påløper, noe som kan gi store resultateffekter, avhengig av omfanget av vedlikeholdet. Det nevnes av *S5* at det er praksis i bransjen å avskrive vedlikeholdet over kortere tid enn resten av skipet. *EY* viser til praksis i bransjen der det ikke er uvanlig at selskapene identifiserer flere enkeltdeler, men at de ikke vurderes å ha vesentlig forskjellig utnyttbar levetid fra hovedkomponenten. Dette har sammenheng med at slike

enkeltdeler sjeldent byttes ut i løpet av skipets levetid, den mest anvendte metoden for dekomponering er derfor å dele skipet i to komponenter: (i) en hovedkomponent (skip) og (ii) en dokkingkomponent, som omfatter alle deler av skipet som har kortere levetid enn skipet for øvrig. I praksis avskrives dokkingkomponenten frem til neste planlagte dokking, mens resten av skipet avskrives over den økonomiske levetiden (EY, IFRS i Norge, 2014). Dette anses å være en praktisk dekomponeringsløsning i samsvar med IAS 16.14, en løsning vi diskuterer nærmere senere i kapitlet. Det kan tillegges at for mer spesialiserte skip kan det i henhold til standarden være aktuelt med ytterligere dekomponering, siden slike skip normalt sett har flere vesentlige komponenter med ulik utnyttbar levetid. EY nevner således at med utgangspunkt i IAS 16.43 burde i teorien skrog, laste- og lossesystemer, kommunikasjonsutstyr, maskinrom og lignende avskrives separat. Vi har ikke funnet bekreftende bevis i respondentenes årsrapporter på at dokkingkomponenten inneholder de nevnte elementene. Respondentene opplyser ved tilleggsspørsmål (9.2) i spørreskjemaene at deres respektive flåter består av skip som frakter naturgass, tankskip og ankerhåndteringsfartøy. Dette tilsier at det kan være grunnlag for å vurdere dekomponering utover det vi vil se av svarene på spørsmål (2.1). Det kan dermed virke som at respondentene ikke dekomponerer skipene på bakgrunn av verken steg 1 eller steg 2 i *modell T2*, men fordi det vurderes som hensiktsmessig å skille ut det periodiske vedlikeholdet som et eget element i balansen som avskrives lineært frem til neste periodiske vedlikehold. En mulig forklaring kan være at det er en direkte konsekvens av at IAS 37 ikke tillater å bygge opp en vedlikeholdsavsetning, siden vedlikehold ikke er pålagt å utføre og derav ikke er en reell forpliktelse for selskapet i henhold til gjeldsdefinisjonen i rammeverket, og derfor skilles ut på denne måten.

Ved større installasjoner i petroleumsbransjen er det vanlig å anta at vesentlige komponenter som kunne vært dekomponert for avskrivningsformål likevel ikke dekomponeres, da de stort sett utformes for å ha sammenfallende levetid med utvinningsfeltet. Dekomponering vurderes derfor ikke å gi vesentlig effekt på avskrivningene (EY, IFRS i Norge, 2014). Dette betegnes som «*one field, one asset approach*», der installasjonene på feltet og selve utvinningsfeltet samles i samme vurderingsenhet. Metoden samsvarer med begrunnelsen til *P1* og *P2*, som ikke dekomponerer plattformene for avskrivningsformål. I petroleumsbransjen er det vanlig å hente inspirasjon fra løsninger som praktiseres i US GAAP – rapporterende selskap. I henhold til US GAAP-standardens ASC 360 er dekomponering tillatt. Utover dette nevnes det ikke hvordan det skal tas stilling til hvorvidt en eiendel skal dekomponeres, eller hvilke

enkeltkomponenter som eventuelt kan være hensiktsmessig å dekomponere for avskrivningsformål. Dette kan skyldes at dekomponering generelt er en lite utbredt metode blant US GAAP-rapporterende selskap (EY, US GAAP versus IFRS; The basics, 2016).

EY mener det kan være naturlig å anvende «*one field, one asset approach*» i petroleumsbransjen siden installasjonene på utvinningsfeltene ofte er gjensidig avhengig av hverandre, for eksempel ved at en plattform produserer vann for å opprettholde oljeproduksjonen på andre plattformer. Plattformene på feltet blir da å anse som én vurderingsenhet siden oljeplattformene ikke genererer kontantstrømmer uten plattformer som produserer vann, og behovet for plattformer som produserer vann forsvinner uten plattformer som har til formål å utvinne olje²². EY poengterer avslutningsvis at det med liten sannsynlighet vil være praktisk mulig å tilordne reserver til den enkelte plattform fordi det vanligvis ikke er mulig å allokere reserver til produksjonen for hver enkelt plattform (EY, IFRS i Norge, 2014). I henhold til dette kan det forsvares at *P1* og *P2* ikke regner de enkelte plattformene som vurderingsenheter som kunne vært dekomponert for avskrivningsformål, men heller ser hen til løsningen fra US GAAP og anvender «*one field, one asset approach*».

EY stiller likevel spørsmål ved om dekomponering burde vært praktisert i større grad enn på nåværende tidspunkt i petroleumsbransjen, rettet mot komponenter ved plattformene som turbiner, kraner og lignende. Motivasjonen for ikke å gjøre dette kan være den nevnte anvendelsen av «*one field, one asset approach*». I henhold til IAS 16 skal estimer i avskrivningsplanen som utnyttbar levetid, restverdi og avskrivningsmetode gjennomgås minst ved utgangen av hver regnskapsperiode. Ved å samle installasjonene og utvinningsfeltet i en og samme avskrivningsplan, slik *P1* og *P2* gjør, «slipper man unna» med kun å vurdere estimer tilknyttet én enkelt avskrivningsplan, i motsetning til *P3* som foretar detaljert dekomponering og således kan ha flere komponenter ved plattformene som følger ulike avskrivningsplaner. *P3* må dermed gjennomgå flere avskrivningsplaner, for eksempel dersom konjunkturer utløser indikatorer som indikerer at komponentenes estimer påvirkes. Detaljert dekomponering kan derfor bli svært omfattende, og føre til at en rekke estimatberegninger må tas hensyn til. Dette fant vi støtte for i spørsmål (1.2), der *P3* blant annet opplyste at de foretar nedskrivningstester kvartalsvis.

²² Jamfør ConocoPhillips-dommen 2013, som omhandler vurdering av regnskapsmessige vurderingsenheter.

I petroleumsbransjen vil i tillegg bruk av 1P-metoden gjøre at estimatene i avskrivningsplanene må justeres etter hvert som reservoarestimatene endrer seg. Metoden som P1 og P2 anvender kan skyldes en motivasjon til å styre avskrivningene i større grad ved å samle installasjoner og utvinningsfelt i en og samme avskrivningsplan. Dette er ikke noe vi har undersøkt dypere, og vi kan derfor ikke fastslå med sikkerhet at dette er bakgrunnen for valg av metoden. P1 opplyser at «kun deler med uvesentlig verdi har annen brukstid», dette antar vi er sett i forhold til utvinningsfeltets levetid siden de følger «*one field, one asset approach*». Grunnlaget for ikke å dekomponere vurderes derfor å ha bakgrunn i valg av denne metoden. Generelt vil også valget om ikke å dekomponere anleggsmidler for avskrivningsformål, gitt at det kunne vært hensiktsmessig, gi lavere avskrivninger per år. Dette kan dreie i retning av aggressiv regnskapsføring, og i så fall gi høyere driftsresultat (EBIT), i tillegg til høyere balanseverdier på eiendelssiden. Bruk av skjønn kan dermed gi mulighet for å påvirke finansregnskapet i ønsket retning.

Spørsmål (2.1): *Hvilke komponenter dekomponeres skipene og plattformene i for avskrivningsformål, og hvordan grupperes de? (f.eks. rigger, feltinstallasjoner, rørledninger, brønner).*

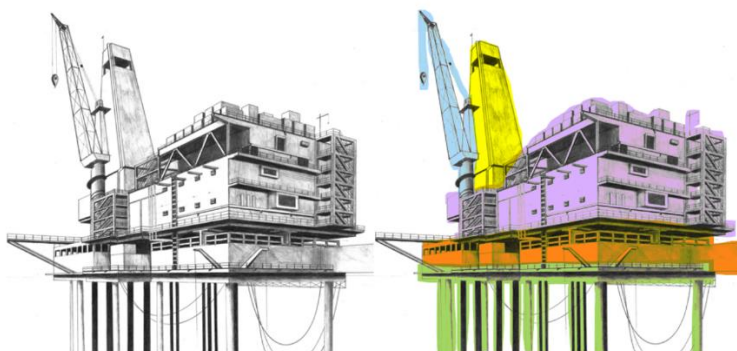
Respondent:	Svar:
P1	Installasjoner, brønner. Rettigheter/signaturbonuser allokeres til plattform. Goodwill inkluderes ikke i plattform. Felt/lisens – spesifikke rør avskrives etter UOP sammen med plattform. Flerbruksrør avskrives lineært. Grupperes etter levetid.
P2	Plattformene dekomponeres ikke.
P3	Structure (lengste levetid), propeller, drilling equipment, BOP (blow Out Preventer), drill floor equipment, kraner, boretårn (Derrick), kontrollsystem, stigerør (Riseres), boligkvarter, RS (renewal survey). Innenfor disse er det også komponenter som har ulik (kortere) levetid enn hovedkomponenten. For eksempel motorer, ganske detaljert dekomponert. Grupperes etter funksjon, innen hver funksjon kan komponenter ha ulik levetid.
S1	Drydocking. Grupperes etter levetid.
S2	Dokking.

S3	Periodisk vedlikehold, ikke dekomponering utover dette. Grupperes ved kombinasjon av funksjon og levetid.
S4	Ikke relevant.
S5	Skip, classification/dry-docking, depot reservedeler. Grupperes etter funksjon.
S6	Vedlikehold.

Generelt gir IFRS lite veiledning med tanke på hvilke komponenter ved skip eller plattformer som kan være hensiktsmessig å dekomponere for avskrivningsformål. IAS 16.44 henviser til luftfartøy som et eksempel der det kan være hensiktsmessig å avskrive flyskroget og motorene separat. Dette kan virke som inspirasjon til shippingbransjen der respondentene rapporterer om en lignende inndeling i henholdsvis hovedkomponent (skip) og en dokkingkomponent. Bortsett fra eksemplet i IAS 16.44 er det lite bransjespesifikk veiledning for regnskapsmessig behandling av de nevnte anleggsmidlene, i henhold til IFRS. Det nærmeste er *IFRS 6 Leting etter og evaluering av mineralressurser*, men den begrenser seg til leteaktivitet i petroleumsbransjen. Dette skiller seg fra blant annet US GAAP og UK GAAP som har relevante bransjeuttalelser som petroleumselskapene kan se hen til for å løse de regnskapsmessige problemstillingene (EY, IFRS i Norge, 2014). Med tanke på gruppering av dekomponerte anleggsmidler foreligger det heller ingen spesifikk veiledning, annet enn at IAS 16.45 presiserer at enkeltkomponenter med lik utnyttbar levetid og avskrivningsmetode kan grupperes samlet for avskrivningsformål. Spørreskjemaene viser at respondentenes dekomponerte skip og plattformer enten grupperes i henhold til levetid eller funksjon.

I analysen av spørsmål (2) trakk vi frem at *P1* og *P2* henter inspirasjon fra regnskapsmessige løsninger i US GAAP. En forventning til svar på spørsmål (2.1) var derfor at begge respondentene ville svare «ikke relevant», siden plattformene ikke dekomponeres. *P2* svarte som forventet, mens *P1* gav et langt mer detaljert svar. Elementene *P1* nevner er likevel ikke gjenstand for dekomponering, da de svarer at installasjon, brønner, rettigheter/signaturbonuser og spesifikke rør allokeres og avskrives etter UOP-metoden sammen med plattformen. De sier i tillegg at det grupperes etter levetid, svaret ved spørsmål (2) indikerte at dette kun gjaldt deler med uvesentlig verdi. Svaret vurderes derfor å være en spesifisering av elementene vi nevner som forslag i spørsmålet, og tillegges derfor ikke videre oppmerksomhet i analysen av dette spørsmålet.

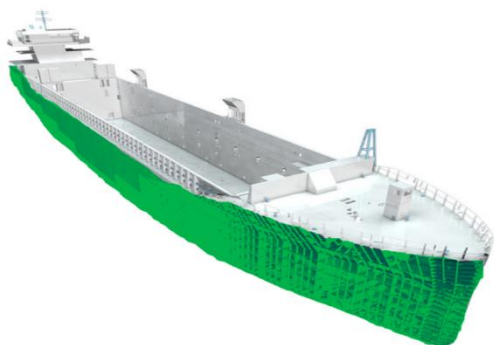
P3 er den av studiens respondenter som foretar mest detaljerte dekomponering. I analysen av forrige spørsmål nevnte vi at EY diskuterte hvorvidt dekomponering burde vært praktisert i større grad i petroleumsbransjen, rettet mot komponenter som turbiner, kraner og lignende (EY, IFRS i Norge, 2014). Dette er konsistent med svaret til *P3* som blant annet opplyser at kraner dekomponeres for avskrivningsformål.



Figur A1: Eksempel på dekomponering av plattform. Til høyre ser vi en illustrasjon av *P3* sin dekomponering der gul = boretårn, grønn = structure, blå = kran, oransje = drill floor og lilla = boligkvarter. Originaltegnet av Gurmukh Bhasin (2010).

Det er interessant at 2 av 3 petroleumsrespondenter velger ikke å dekomponere plattformene, mens den ene som faktisk gjør det opplyser at plattformene nærmest dekomponeres til minste detalj. Skillet mellom respondentene er interessant da alle de nevnte rapporterer etter IFRS, en standard som fremhever at dekomponering av betydelige enkeltdeleer kan være hensiktsmessig (IAS 16.44). I tillegg opererer respondentene innenfor samme bransje. Som nevnt tidligere vurderes skillet mellom respondentene til å ha bakgrunn i at *P1* og *P2* anser plattformene og utvinningsfeltet for å ha sammenfallende levetid, som dermed gjensidig avhenger av hverandre, mens *P3* sine plattformer ikke har tilhørighet til spesifikke utvinningsfelt over plattformenes levetid, dermed har de ikke grunnlag for samme konklusjon. En faktor som kan nevnes i den sammenheng er at *P1* og *P2* eier rettighetene til reservoarene, mens *P3* er en underleverandør som ikke råder over tilsvarende rettigheter, og har derfor som nevnt ikke samme vurderingsgrunnlag til å vurdere plattformene og utvinningsfeltet som én vurderingsenhet, slik som *P1* og *P2*.

Respondentene i shippingbransjen – *S1*, *S2*, *S3*, *S5* og *S6* - opplyser om en langt mindre detaljert dekomponeringsløsning enn *P3*. Komponentene som skipet deles inn i ved dekomponering kan også her illustreres ved en figur:



Figur A2: Grønn tilsvarer skroget, mens dokkingkomponenten består av deler med annen utnyttbar levetid som hentes fra det hvite området. Alt som er farget i hvitt inngår ikke nødvendigvis i dokkingkomponenten. I tillegg består skipet av deler som ikke fremkommer av bildet, for eksempel propeller og maskinrom.

Originaltegnet av Jerney Loeb (2014).

S2 virker å gi noe inkonsistente svar da de opplyste i spørsmål (2) at dekomponering helst var aktuelt i forbindelse med kjøp av skip, mens de her opplyser at dokking dekomponeres. Siden det for det meste er vedlikehold som skilles ut og avskrives separat blant shippingrespondentene drøftes ikke dette videre, da vi drøfter denne dekomponeringsløsningen i spørsmål (2.2). Det understrekes likevel at motivasjonen bak løsningen virker å være et resultat av bransjepraksis, noe som støttes av EY (EY, IFRS i Norge, 2014). Dette støttes også av respondentenes svar ved tilleggsspørsmål (9.5) i spørreskjemaet, der 5 av 6 respondenter opplyser at bransjepraksis har middels eller stor innvirkning på de regnskapsmessige løsningene. I den sammenheng kan det stilles spørsmål ved hvorfor S4 mener dekomponering av skipene ikke er vurdert som relevant. Manglende dekomponering vil, som nevnt tidligere, gi lavere avskrivning per år (Petersen E. , 2016). Fra spørsmål (2) fant vi i tillegg at respondenten opplyste at dekomponering «ikke er nødvendig». Det kan da tenkes at selskapet har en strategi der de ikke ønsker å beholde skipene ut den økonomiske levetiden, og dermed bytter ut flåten med jevne mellomrom, slik at dekomponering av periodisk vedlikehold ikke vurderes som nødvendig. Respondentens svar innenfor temaet drøftes nøye i analyse av spørsmål (2.2).

Spørsmål (2.2): *Dersom forskjell i levetid er avgjørende for dekomponering, hvor mange års forskjell er vesentlig for at en komponent skal kunne dekomponeres?*

Respondent:	Svar:
<i>P1, P3, S1, S3, S4</i>	4-10 år.

<i>P2</i>	Ikke relevant.
<i>S2</i>	11-20 år.
<i>S5</i>	Mer enn 40 år.
<i>S6</i>	21-30 år.

Når levetid er avgjørende for valget om å dekomponere eller ikke opplyser 5 av 9 respondenter at 4-10 år er vurdert å være en vesentlig forskjell som gjør at enkeltkomponenter dekomponeres for avskrivningsformål. Det interessante er at *P1* og *S4*, som ikke dekomponerer, er blant disse respondentene. Svaret til *P1* gjenspeiler nok en gang tankegangen om at hele plattformene vurderes å ha sammenfallende utnyttbar levetid med utvinningsfeltet, i henhold til «*one field, one asset approach*». Selv om grensen for når en komponent vurderes som vesentlig og skal avskrives separat er så lav som 4 år, gir det likevel ikke utslag. Dette stemmer overens med svaret på spørsmål (2), der respondenten opplyser at kun deler med uvesentlig verdi har annen brukstid. *P3* som derimot dekomponerer detaljert vil ha flere enkeltkomponenter med utnyttbar levetid innenfor intervallet på 4-10 år. Vi har tidligere drøftet muligheten for at *P3* grupperer komponentene med forskjellig utnyttbar levetid samlet. Dette bidrar til å styrke den forutsetningen. Innenfor teamet om dekomponering svarer *S4* konsistent at det ikke er vurdert som nødvendig. Grunnlaget for svaret om at 4-10 år er vurdert som vesentlig for dekomponering, kan derfor stilles spørsmål ved. Det er et interessant funn med tanke på at enkelte av de andre respondentene fra bransjen opplyser at dekomponering av periodisk vedlikehold er bransjepraksis. Dette støttes av EY (EY, IFRS i Norge, 2014). Tanken fra spørsmål (2.1) om at *S4* har en strategi om å bytte ut flåten med jevne mellomrom, i motsetning til de andre shippingrespondentene som beholder skipene ut den økonomiske levetiden, finner vi ikke støtte for ved gjennomgang av respondentens årsrapport. Det opplyses der at skipene vurderes til å ha en utnyttbar levetid på 25 år, noe som burde tilsi at periodisk vedlikehold kan være nødvendig²³. Dette finner vi støtte for i årsrapporten, der det opplyses at skipene jevnlig er inne til periodisk dokking for å gjennomgå vedlikehold av større omfang. Vi kan dermed fastslå at svarene *S4* opplyser om i

²³ Jamfør spørsmål (5) der respondenten også opplyser om utnyttbar levetid på 25 år.

spørreskjemaet, innenfor temaet om dekomponering, ikke er konsistent med hvordan skipene behandles regnskapsmessig i praksis. Videre analyse av respondentens svar er derfor, i likhet med de øvrige respondentene, kun inkludert dersom svaret stemmer overens med informasjon i årsrapporten.

Vesentlig forskjell i levetid på 4-10 år kan være et naturlig intervall for å trekke skillet for vesentlighet blant shippingrespondentene. Årsrapportene indikerer at skipene er inne til dokking 1-2 ganger i løpet av en 5-års periode. Ved analyse av spørsmål (3) som omhandler vedlikehold vil vi se at flere av respondentene svarer at vedlikeholdskomponentene kan variere mellom hver dokking. Vi kan forutsette at komponenter det utføres vedlikehold på i år 20×1 , ikke utføres vedlikehold igjen på før i år 20×5 , gitt 2 dokkinger i løpet av 5-årsperioden. Da er i så fall komponentene akkurat innenfor intervallet der forskjell i utnyttbar levetid vurderes som vesentlige nok til at komponentene dekomponeres og avskrives separat frem til neste vedlikehold. Dette stemmer i tillegg overens med svarene på hvilke kriterier som legges til grunn for valget om å dekomponere i spørsmål (2), ønsket om å skille ut kostnaden til det periodiske vedlikeholdet.

Svarene fra *S2*, *S5* og *S6* skiller seg ut, da disse respondentene angir intervaller med betydelig høyere grenser for når enkeltkomponenters levetid vurderes som vesentlig nok til å dekomponeres. Ved analyse av tidligere spørsmål har vi sett at samtlige av de nevnte respondentene dekomponerer skipene for avskrivningsformål. Det interessante er at respondentene ikke angir spesifikke komponenter som dekomponeres, slik som *P3* gjør, men heller at dekomponering gjennomføres for å skille mellom verdien av skipet og kostnaden til det periodiske vedlikeholdet.

Tidligere har vi referert til *EY* som mener at i teorien burde deler av skipet som skrog, laste- og lossesystemer, kommunikasjonsutstyr, maskinrom og lignende avskrives separat. I samme artikkel nevnes det eksempler fra praksis der selskapene i bransjen identifiserer enkeltkomponenter som kunne vært avskrevet separat, men som likevel ikke blir det siden de ikke vurderes som vesentlige (*EY*, IFRS i Norge, 2014). Det er da relevant å trekke inn de resterende respondentene fra shipping – *S1* og *S3* – som også dekomponerer det periodiske vedlikeholdet. Faktum er at ingen av shippingrespondentene angir enkeltdelene *EY* indikerer kunne vært naturlig å dekomponere for avskrivningsformål. Vi har heller ikke funnet støtte i

respondentenes årsrapporter som tilsier at enkeltkomponentene EY nevner inngår i en eventuell dokkingkomponent (EY, IFRS i Norge, 2014).

En tanke kan være at selskapene vurderer vilkåret for fremtidig drift av skipene å være at det utføres regelmessig inspeksjon, uavhengig av om enkeltdeleer skiftes ut eller ikke. Tidligere i kapitlet nevnte vi den praktiske dekomponeringsløsningen etter IAS 16.14. Respondentene opplyser i spørsmål (3) at vedlikeholdskomponentene varierer mellom hver dokking. Periodisk vedlikehold kan da virke som en forutsetning for at enkeltdeleer ved skipene skal være operative over hele skipets utnyttbare levetid. Selskapene fastsetter dermed intervaller for når det skal utføres større inspeksjoner – herunder periodisk vedlikehold - og den estimerte verdien av vedlikeholdet innregnes i den balanseførte verdien av skipet som dokkingkomponent, som avskrives separat frem til neste periodiske vedlikehold. Denne tankegangen støttes i så fall av S3 sitt svar på spørsmål (2), der de opplyser at periodisk vedlikehold følger en 5-års syklus. Gjennomgang av respondentenes årsrapporter viser, som nevnt tidligere, at det ikke er uvanlig med 1-2 dokkinge i løpet av en 5-årsperiode. Dersom vedlikeholdet utføres hvert femte år, kan utgiftene balanseføres og avskrives over fem år til neste periodiske vedlikehold. Hvis selskapet foretar vedlikehold før utgang av 5-årsperioden, må gjenværende balanseførte verdi fra forrige periodiske vedlikehold fraregnes og kostnadsføres i samsvar med IAS 16.70. Siden det i henhold til IAS 37 ikke er tillatt å bygge opp en vedlikeholdsavsetning, oppnås det en praktisk dekomponeringsløsning (IAS 16.14). Løsningen kan derav tenkes å medføre at det fastsettes høye intervaller for når levetid anses som vesentlig nok til at det dekomponeres, siden det er bransjepraksis kun å skille ut periodisk vedlikehold.

Svarene fra shippingrespondentene antyder at de anvender løsningen etter IAS 16.14, men med ulike intervaller for når levetid er avgjørende for dekomponering. Årsaker til det kan være (i) grensene som er fastsatt er lite benyttet siden dekomponeringsløsningen som anvendes er bransjepraksis, eller (ii) respondentens respektive flåter består av spesialiserte skip, som dermed ikke består av sammenlignbare komponenter, derfor oppnås ikke samme vesentlighetsintervall for levetid. Vi er av den oppfatning at (i) er den mest sannsynlige årsaken. Først og fremst fordi respondentene ved tilleggsspørsmål (9.2) i spørreskjemaet ble bedt om å oppgi hvilken type skip flåten består av. Dette resulterte i ulike svar mellom alle 6 respondentene i bransjen. I tillegg opplyser samtlige i spørsmål (2.1) at kun periodisk vedlikehold dekomponeres, altså virker det ikke som om spesialiserte komponenter ved

skipene påvirker vurderingen opp mot det fastsatte vesentlighetsintervallet. EY hevder i den sammenheng at få enkeltkomponenter ved skipene i realiteten byttes ut som en enhet på et tidspunkt, samtidig som rederienes omfattende vedlikeholdsprogrammer medfører at enkeltkomponentene er i drift over skipets utnyttbare levetid (EY, IFRS i Norge, 2014). Med tanke på dette er det sannsynlig at respondentene kunne foretatt ytterligere dekomponering av skipene, spesielt med tanke på at flere av respondentene faktisk opplyser at de har spesialdesignede skip. Således kunne intervallene for når levetid er avgjørende reflektert dekomponering av skipene utover det periodiske vedlikeholdet, gitt at vesentlige komponenter kan identifiseres.

Spørsmål (2.3): *Hvor stor prosentandel av anskaffelseskost skilles ut fra hovedkomponenten for avskrivningsformål?*

Respondent:	Svar:
<i>P1</i>	0 %.
<i>P2</i>	Velger ikke å svare.
<i>P3</i>	Vanskelig å svare på da enhetene er helt detaljert dekomponert. Ved implementering av IFRS i 2014 ble cirka 35 % allokert til structure (som har plattformens forventede økonomiske levetid, resten har færre år).
<i>S1</i>	Mindre enn 1 %.
<i>S3</i>	Varierer. Utgangspunktet er ikke en prosentandel.
<i>S5</i>	Cirka 1-3 %.
<i>S6</i>	Cirka 1 %.
<i>S2, S4</i>	Ikke relevant.

P3 sin allokering på 35 % av anskaffelseskost til *structure* virker mye i forhold til respondentene fra shipping, som opplyser at omtrent 1 % av anskaffelseskost skilles ut fra hovedkomponenten for avskrivningsformål. *P3* fastslår at *structure* har lengst levetid av komponentene som dekomponeres. Allokeringen på 35 % var i 2014, og respondenten har

fortsatt den detaljerte dekomponeringen i etterfølgende perioder²⁴. At «enhetene er helt detaljert dekomponert», tolker vi som at hele plattformen er gjenstand for dekomponering. I så måte har vi ikke noe å utsette på hvordan P3 fordeler anskaffelseskosten ved dekomponering av plattformene. Først og fremst fordi structure er en betydelig del av plattformen, og derfor utgjør en betydelig enkeltkomponent. Vi finner ikke bevis eller kilder i litteraturen som vurderer hvorvidt 35 % allokert til structure kan være en god eller dårlig allokering. Andelen kan virke fornuftig hvis den sammenlignes med Schølberg & Tonheim (2009) sitt eksempel ved dekomponering av bygg, der råbygget er enkeltkomponenten som utgjør størst andel av total anskaffelseskost. Structure forutsettes å være tilsvarende komponent ved en plattform.

Det er interessant at shippingrespondentenes svar skiller seg ut sammenlignet med svaret til P3, når samtlige opplyser at de dekomponerer skipene og plattformene. Vi har fastslått at P3 foretar den mest detaljerte dekomponeringen av alle respondentene, og ved forrige spørsmål (2.2) presenterte vi den praktiske dekomponeringsløsningen i henhold til IAS 16.14 som anvendes i shippingbransjen. De lave prosentandelene som oppgis i spørreskjemaet kan ha sammenheng med bruk av denne løsningen. Vi har tidligere henvist til EY som foreslår at maskinrom er en komponent ved skip som kan være naturlig å avskrive separat (EY, IFRS i Norge, 2014). At maskinrommets anskaffelseskost utgjør mer enn 1 % er noe vi mener er en fornuftig antagelse. Den lave prosentandelen som skilles ut fra hovedkomponenten kan dermed virke som nok et bevis på at shippingbransjen ikke dekomponerer i henhold til prinsippene som følger fra IAS 16.43 og utover, men i samsvar med IAS 16.14. Dermed kan prosentandelen reflektere hvor stor andel av skipets anskaffelseskost det periodiske vedlikeholdet utgjør, og prosentandelen som skilles ut fra hovedkomponenten havner i størrelsesordenen rundt 1 %. Dette finner vi støtte for ved beregning av oppgitte kostnader til vedlikehold i respondentenes årsrapporter, dette gjelder også S2 og S4 som her har svart «ikke relevant».

3 - Oppsummering

Det foreligger et klart skille på tvers av bransjene i hvilken grad dekomponering er vanlig, hva som ligger til grunn for valget om å dekomponere, og hvilke enkeltdele som dekomponeres

²⁴ Jamfør spørsmål 2.1.

for avskrivningsformål. I petroleum foreligger et klart skille også innad i bransjen mellom respondentene. Årsaken til skillet kan først og fremst være at *P3* ikke har feltspesifikke anleggsmidler, og derfor anser de ulike plattformene på utvinningsfeltene som selvstendige vurderingsenheter. For dette selskapet vil det dermed være hensiktsmessig å dekomponere de ulike bestanddelene ved plattformene, siden plattformene på feltet ikke er gjensidig avhengig av hverandre. Motsatt har *P1* og *P2* feltspesifikke anleggsmidler, og derfor valgt ikke å dekomponere. Dette skyldes, som diskutert, at kontantstrømmene plattformene genererer avhenger av reservoarene, og at det neppe er praktisk mulig å allokere reserver til produksjonen for hver enkelt plattform. Bransjen virker i tillegg å være sterkt forankret i tankegangen som følger av US GAAP, om dette skyldes at selskapene ønsker sammenlignbarhet mot US GAAP-rapporterende selskaper siden olje og gass handles og omsettes i dollar, eller fordi selskapene mener IFRS burde presentert bransjespesifikke løsninger på regnskapsmessige problemstillinger, er momenter utenfor det vi har undersøkt i denne studien.

I shipping praktiseres en bransjespesifikk dekomponeringsløsning som følge av at IAS 37 ikke tillater at det bygges opp en avsetning til vedlikehold siden dette ikke er en reell forpliktelse for selskapene. Vi fant i tillegg at enkelte av svarene til respondent *S4* i spørreskjemaet ikke var konsistent med opplysningene i selskapets årsrapport, slik at respondentens svar innenfor temaet kun ble drøftet dersom svarene stemte overens med informasjonen i årsrapporten. Med tanke på kildene fra regnskapslitteraturen vi har referert til i kapitlet virker det å være grunnlag for å identifisere flere vesentlige komponenter, og at ytterligere dekomponering kan være mulig i begge bransjene. I petroleum gjelder dette komponenter som turbiner og kraner, mens i shipping foreslås det å dekomponere skrog, laste- og lossesystemer, kommunikasjonsutstyr og maskinrom (EY, IFRS i Norge, 2014). Selv om shippingrespondentene opplyser at skipene dekomponeres, er det petroleumsrespondenten *P3* som foretar den mest detaljerte dekomponeringen. Slik vi ser det er det *P3* som dekomponerer mest i henhold til hvordan dekomponering beskrives i studiens kapittel 2.2.2. Det kan tillegges at skjønnet rundt beregning av vesentlighetsgrenser også kan være en årsak til at det ikke dekomponeres i større grad i bransjene. Denne konklusjonen baserer seg utelukkende på respondentene som har deltatt i studien, og vi kan derfor ikke fastslå om våre resultater og det som er drøftet i analysen av temaet kan generaliseres til bransjene som helhet.

4.3 Vedlikehold

1 - Innledning

I dette kapitlet presenteres og analyseres to spørsmål fra spørreskjemaet i forbindelse med vedlikehold. I kapittel 2.2.3 redegjorde vi for at det forventes en sammenheng mellom valget om å dekomponere eiendeler for avskrivningsformål og hvordan skillet mellom vedlikehold og påkostning vurderes, dette drøftes nærmere videre i kapitlet.

2 - Presentasjon og analyse av respondentenes svar

Spørsmål (3): *Hvor stor prosentandel av vedlikeholdet er periodisk vedlikehold?*

Shipping: Varierer vedlikeholdet mellom hver periodiske dokking?

Respondent:	Svar:
<i>P1</i>	0 %, vedlikehold utføres kontinuerlig.
<i>P2</i>	Velger ikke å svare.
<i>P3</i>	Vanskelig å svare på. Reparasjon og vedlikehold som kostnadsføres løpende over en 5-årsperiode er cirka lik kostnaden ved periodisk vedlikehold. Dette baseres på en gjennomsnittsberegning som varierer fra enhet til enhet.
<i>S1</i>	Dokking skjer hvert 5 år, men det påløper også mye løpende vedlikehold som kostnadsføres. Vedlikeholdskomponent varierer fra gang til gang.
<i>S2</i>	Dokking regnes ut fra prosentvis dagskostnad per år. Dette avhenger blant annet av alder og type skip, og vil typisk være 10-15 % av total drift/dag. Stort sett samme komponenter det utføres vedlikehold på, men noen har lengre tidsintervall mellom seg.
<i>S3</i>	Det varierer hvor stor andel av det totale vedlikeholdet som er periodisk vedlikehold. I en 5-års syklus antas det at mellom 25-50 % av det totale vedlikeholdet er periodisk vedlikehold. Vris mer og mer over på tilstandsbasert vedlikehold.
<i>S4</i>	Skipene dekomponeres ikke, derfor ikke relevant.
<i>S5</i>	Å gi en nøyaktig prosentandel er vanskelig, da dette vil variere fra år til år. Stort sett utføres vedlikehold på de samme komponentene hver gang, likevel vil det kunne variere da noen har lengre tidsintervall mellom seg.
<i>S6</i>	Vet ikke.

I analysen av dekomponering fant vi at shippingrespondentene har stort fokus på å skille ut kostnaden til det periodiske vedlikeholdet. Vi fant i tillegg ved kontroll av årsrapporten til *S4* at de skiller ut periodisk vedlikehold, i likhet med de andre respondentene i bransjen. Vi vurderer det derfor slik at respondenten kunne gitt et tydeligere svar ved spørsmålet som nå skal analyseres, da det spesifikt dreier seg om vedlikehold, noe årsrapporten opplyser om at de gjennomfører. Respondentens svar tillegges derfor ikke videre omtale i analysen av spørsmål (3).

Bransjepraksisen med å skille mellom verdien av hovedkomponenten og dokkingkomponenten – der det periodiske vedlikeholdet ligger – burde tilsi detaljerte svar, noe som ikke er tilfellet. Kun *S2* og *S3* gir svar som inneholder prosentandeler, slik vi forespurte om. Det er interessant at selskapene tydelig opplyser at formålet med dekomponering av skipene er å skille ut kostnaden til det periodiske vedlikeholdet, samtidig som flere av respondentene ikke har tall på hvor stor andel av det totale vedlikeholdet dette utgjør. I henhold til den praktiske løsningen vi har referert til tidligere (IAS 16.14) skal periodisk vedlikehold således avskrives separat i balansen frem til neste vedlikehold, skillet mellom avskrivning av hovedkomponenten og den periodiske vedlikeholdskomponenten er presentert i *modell T3* i kapittel 2.2.3. Mulige årsaker til at *S1*, *S5* og *S6* ikke oppgir prosentandeler slik *S2* og *S3* gjør, kan være fordi de ikke ønsker å opplyse om dette, eller de dekomponerer ikke i stor nok grad og har dermed ikke oversikt nok til å skille mellom andelen til periodisk vedlikehold og kontinuerlig vedlikehold. Det kan også tenkes at på grunn av nedgangskonjunkturen som har preget bransjen med påfølgende omstillingsfase i forbindelse med fallet i oljeprisen høsten 2014, har oppdragsmengden falt slik at skipene i perioder har stått i opplag. Det er da mulig at periodisk vedlikehold, slik det utføres når skipene er fullt operative, ikke har vært nødvendig i perioden. Selskapene kan av den grunn ha vanskeligheter med å estimere hvor stor andel av vedlikeholdet som er periodisk vedlikehold. Dette er enkelte årsaker vi forestiller oss kan ligge bak, det er således ikke noe vi fastsetter med sikkerhet.

S2 og *S3* angir at det periodiske vedlikeholdet befinner seg innenfor intervaller på henholdsvis 10-15 % og 25-50 %. At *S3* indikerer en såpass varierende andel periodisk vedlikehold målt mot det totale vedlikeholdet, kan være et bevis i retning av den praktiske dekomponeringsløsningen (IAS 16.14). Overordnet har de fastsatt periodisk vedlikehold i en 5-årsperiode, grunnen til variasjonen kan skyldes varierende omfang av vedlikeholdet.

Respondenten opplyser således at det går mot større grad av tilstandsbasert vedlikehold, dette er da trolig årsaken til at vedlikeholdsandelen opplyses å ligge innenfor et såpass romslig intervall. Det kan trekkes inn at *S2* opererer med et langt tettere intervall, muligens fordi de opplyser å utføre vedlikehold på samme komponenter fra gang til gang, med noe mindre variasjon. Det kan derfor være lettere å estimere andelen som går med til periodisk vedlikehold siden respondenten har noenlunde stabile sammenligningstall fra kostnaden ved tidligere utført periodisk vedlikehold.

Petroleumsrespondentene gir noe mindre konsistente resultater innad i bransjen. Vi vet fra tidligere at *P1* og *P2* trolig henter regnskapsmessige løsninger fra US GAAP. I henhold til US GAAP-standarden *ASC 360 punkt 25-2* er det ikke tillatt å anvende en periodiseringsmetode for regnskapsføring av større planlagte vedlikeholdsaktiviteter. Dette er i tråd med reglene i IFRS som ikke tillater å bygge opp avsetninger for fremtidig vedlikehold, siden avsetningen ikke er en reell forpliktelse etter IAS 37 (Røsok, 2014). Innenfor US GAAP har det utviklet seg en rekke modeller for behandling av vedlikeholdskostnader (EY, US GAAP versus IFRS; The basics, 2016):

- (i) Kostnadsføring av vedlikeholdskostnader etter hvert som de påløper.
- (ii) Innregne og avskrive vedlikeholdskostnader frem til neste vedlikehold.
- (iii) Følge en IFRS-tilnærming.

Ved en IFRS-tilnærming vil kostnader som representerer en erstatning av tidligere identifiserte komponenter av en eiendel aktiveres dersom balanseføringskriteriene i rammeverket tilfredsstilles. Det virker derfor som *P1* benytter løsning (i) fra US GAAP, og kostnadsfører vedlikeholdet etter hvert som det påløper. Dette skiller seg fra *P3* som i større grad følger en IFRS-tilnærming og benytter løsning (iii) mer aktivt. IAS 16 angir tydelig at større inspeksjoner²⁵ skal innregnes i eiendelenes balanseførte verdi dersom balanseføringskriteriene er oppfylt. I praksis kan en metode som «*one field, one asset approach*» føre til at vedlikeholdskostnaden til *P1* og *P2* er minimal målt opp mot den totale verdien av utvinningsfeltet. Det kan for eksempel bety at plattformene ikke vurderes å ha vesentlige enkeltkomponenter det må gjennomføres større vedlikehold på i løpet av levetiden. Her ser vi nok et skille mot *P3* som dekomponerer plattformene detaljert, og således opplyser at

²⁵ Dette kan for eksempel gjelde sertifikatfornyelser, jamfør studiens kapittel 2.2.2.

periodisk vedlikehold utgjør 50 % av det totale vedlikeholdet. I motsetning til *P3*, virker det derfor som *P1* - og mest sannsynlig *P2* - ikke har kostnader til periodisk vedlikehold i balansen. Spørsmålet blir om dette faktisk er tilfellet. Plattformene *P1* og *P2* anvender ved sine utvinningsfelt består mest sannsynlig av enkeltkomponenter som *structure*, *boretårn* og *kontrollsystemer*, som er komponenter *P3* opplyser dekomponeres for avskrivningsformål. Vi vet ikke hva som ligger til grunn for opplysningene om at *P1* og *P2* ikke har periodisk vedlikehold, men det er vanskelig å forestille seg at alt vedlikeholdsarbeid som utføres, både daglig service og vedlikehold av større omfang, skal kostnadsføres. Ved gjennomgang av årsrapportene finner vi således at begge respondentene opplyser å ha omfattende vedlikeholdsprogrammer for større utskiftninger, der kostnaden skal balanseføres. En mulig forklaring er den manglende dekomponeringen respondentene opplyste om i spørsmål (2), noe som vil bety at eventuell utskiftning av komponenter må kostnadsføres og dermed kan gi stor effekt på resultatet de årene dette gjelder. Regnskapslitteraturen nevner i den sammenheng kostnadsføring av vedlikehold som et motiv for å påvirke regnskapet i ønsket retning. Man kan enten kostnadsføres mest mulig av vedlikeholdet for å gi et svakere resultat, eller motsatt, man ønsker å påvirke regnskapet i positiv retning (Petersen E. , 2016). Bevisst bruk av skjønnet i IAS 16 til å påvirke finansregnskapet i den ene eller andre retningen kan indikere at det foregår resultatstyring fra ledelsens side. Dette vil i så fall ikke være i tråd med rammeverkets krav om en dekkende fremstilling, slik vi presenterte i kapittel 2.3.3, da et av rammeverkets kriterier innenfor dette er at finansregnskapet skal være *nøytralt*.

EY erfarer i den sammenheng at petroleumsbransjens lite detaljerte regnskapsføring i forbindelse med avskrivninger gir utfordringer ved balanseføring av periodisk vedlikehold (EY, IFRS i Norge, 2014). En forklaring som også nevnes er at periodisk vedlikehold typisk avskrives lineært, noe som antas å være den mest hensiktsmessige metoden for plattformer. Det er imidlertid i mindre grad tradisjon i petroleumsbransjen for å avskrive plattformene lineært, noe som reflekteres av *P1* og *P2* som anvender UOP-metoden.

Spørsmål (3.1): *Påvirkes skillet mellom vedlikehold og påkostning av valget om å dekomponere eller ikke dekomponere skipene og plattformene?*

Respondent:	Svar:
<i>P1</i>	Skillet er ikke vurdert.

<i>P2, P3 S1, S2, S4, S5, S6</i>	Uendret, påvirkes ikke.
<i>S3</i>	Har ingen erfaringstall tilgjengelig, kan derfor ikke svare på spørsmålet.

IAS 16 skiller mellom vedlikehold og påkostning. Vi forventer at valget om å dekomponere skipene og plattformene vil gjøre det lettere å skille mellom hva som skal vurderes som daglig vedlikehold, og hva som skal anses som en påkostning. Dersom en dekomponeringsløsning velges vil vedlikeholdsarbeidet i det alt vesentligste balanseføres. Grunnen til dette er at komponenten som skilles ut fra hovedkomponenten gjerne har kortere utnyttbar levetid, dermed skal denne komponenten avskrives frem til den skiftes ut eller det utføres periodisk vedlikehold. Hvordan skillet trekkes kan være en komplisert vurdering da IAS 16 gir lite veiledning, i tillegg til at skillet følger de generelle balanseføringskriteriene under IFRS (Schølberg & Stenheim, 2009). Dette er således i tråd med *Kvifte & Johnsen* (2008, s.50) sin påstand om at rammeverket kun gir vage og generelle løsninger. *Tømta & Huneide* (2008) argumenterer derimot for at måten påkostning og vedlikehold er definert i IAS 16 bidrar til å redusere mange av de praktiske problemstillingene tilknyttet skillet, og derav også bidrar til å øke påliteligheten av finansregnskapet. De diskuterer i tillegg en løsning der alle utgifter i teorien kan klassifiseres som påkostninger. Argumentet er at utgifter som pådras til å utbedre anleggsmidlene, enten det er påkostninger eller daglig service, generelt bidrar til å øke fremtidige kontantstrømmer sammenlignet med den forventede fremtidige kontantstrømmen før utbedringen. I henhold til IAS 16.12 vil denne løsningen ikke gi korrekt fremstilling i finansregnskapet siden daglig service skal kostnadsføres løpende da det anses som vedlikehold av mindre karakter, mens større påkostninger i henhold til IAS 16.13 skal balanseføres siden det er vedlikehold av større omfang som vil påvirke eiendelens fremtidige kontantstrøm og tilflyt av økonomiske fordeler.

Svarene fra studiens spørreskjema dreier mot at skillet mellom påkostning og vedlikehold vurderes som uendret med bakgrunn i vurderingen om å dekomponere eller ikke. Vi finner dette interessant, da blant annet *Schølberg & Tonheim* (2009) fastslår at dersom skillet skal kunne trekkes slik IAS 16 legger opp til forutsettes detaljert dekomponering av anleggsmidlene. Fra petroleumsrespondentene stemmer dette godt overens med *P3*. Det interessante er svarene fra *P1* og *P2*, som ikke dekomponerer plattformene. *P1* opplyser at

skillet ikke er vurdert, noe som kan tenkes å medføre at det ikke foreligger et tilstrekkelig skille mellom påkostning og det som klassifiseres som daglig service og vedlikehold. Dette kan skyldes at respondenten utfører vedlikehold kontinuerlig, og således ikke vurderer det som relevant å vurdere skillet. Spørsmålet er da om både det som regnes som påkostning og det som burde klassifiseres som daglig service og vedlikehold, i realiteten enten balanseføres i sin helhet eller kostnadsføres i sin helhet. I analysen av spørsmål (3) refererte vi til *P1* sin årsrapport der omfattende vedlikeholdsprogrammer ble trukket frem, noe som etter vår mening indikerer at respondenten i alle fall burde opplyst at skillet er vurdert og hvorvidt det påvirkes av valget om ikke å dekomponere plattformene for avskrivningsformål. Med tanke på *Schølberg & Tonheim (2009)* sin påstand om at detaljert dekomponering er en forutsetning for i det hele tatt å kunne vurdere skillet mellom påkostning og vedlikehold tilstrekkelig, er dette et interessant funn. Med utgangspunkt i deres synspunkt har ikke *P1* og *P2* forutsetninger for å vurdere skillet tilstrekkelig. Dersom alt av vedlikehold *P1* utfører på plattformene faktisk er kontinuerlig og av mindre omfang, og vi utelukkende ser til respondentens svar i spørreskjemaet, kan således valget forsvares. Sammenholdt med årsrapporten virker svarene fra *P1* og *P2* å være inkonsistente med tanke på at begge rapporterer etter IFRS og i henhold til IAS 16 paragraf 12 og 13 skal skillet vurderes, noe vi kan påstå at *P1* ikke har gjort ifølge spørreskjemaet.

I shipping ser vi motsatt fordeling, der 5 av 6 respondenter angir at de vurderer skillet mellom påkostning og vedlikehold som uendret. Det interessante er at 4 av 5 som vurderer skillet til å være uendret - *S1*, *S2*, *S5* og *S6* – har tidligere opplyst at de benytter en dekomponeringsløsning. I henhold til *Schølberg & Tonheim (2009)* er grunnlaget for å vurdere skillet dermed tilstrekkelig, og vurderingene har høy grad av pålitelighet. Den siste av respondentene som opplyser at skillet vurderes som uendret, *S4*, befinner seg i samme gruppe da vi fant i årsrapporten at de anvender samme dekomponeringsløsning som de resterende shippingrespondentene. *S3* hevder de ikke har erfaringstall tilgjengelig for å vurdere skillet, til tross for at skipene dekomponeres. Dette finner vi interessant da selskapet har rapportert etter IFRS siden 2005, og således bør ha opparbeidet seg tilstrekkelig kunnskap og erfaring til å vurdere skillet. I henhold til *Schølberg & Tonheim (2009)* er forutsetningene til stede for en vurdering med høy pålitelighetsgrad. Noe som kan tale imot dette er, som diskutert tidligere i kapitlet, at shippingrespondentene anvender den praktiske dekomponeringsløsning etter IAS 16.14. I tillegg til at flertallet av respondentene fra bransjen ikke opplyser om hvor stor andel

av det totale vedlikeholdet som er periodisk vedlikehold, er dette faktorer som kan gjøre det usikkert om skillet er tilstrekkelig vurdert i henhold til regnskapslitteraturen vi har henvist til i kapitlet. En siste faktor som kan tas med i betraktningen er at vedlikeholdet er blitt mer tilstandsbasert, noe som kan tale for at vedlikeholdsarbeidet er av mindre omfang enn tidligere, og dermed kostnadsføres det meste av vedlikeholdet.

3 - Oppsummering

Andelen av det totale vedlikeholdet som er periodisk vedlikehold virker vanskelig for respondentene å fastslå. Årsakene er som vi har drøftet at petroleumsrespondentene tilsynelatende ikke har periodisk vedlikehold i balansen, fordi vedlikehold utføres kontinuerlig. Bakgrunnen for dette satt vi i sammenheng med at 2 av 3 respondenter fra bransjen virker å anvende den vanligste løsningen i US GAAP, kostnadsføring etter hvert som vedlikeholdskostnadene påløper. En annen årsak som ble trukket frem var muligheten for å dreie finansregnskapet i en bestemt retning ved å kostnadsføre alt av vedlikehold, noe som i så fall kan antyde resultatstyring som påvirker resultatet betydelig i de årene vedlikeholdet utføres. Fra shippingsrespondentene påpekte vi at de fleste opplyste at det periodiske vedlikeholdet skilles ut og dekomponeres. Vi fant det derfor interessant at 4 av 6 respondenter ikke kunne tallfeste andelen periodisk vedlikehold opp mot den totale vedlikeholdskostnaden ved skipene. Respondentenes svar indikerer at vedlikeholdskomponentene varierer mellom hver dokking, i tillegg til at vedlikeholdet går mot å være mer tilstandsbasert enn tidligere. Dermed kan det være vanskelig å estimere hvor stor andel av det totale vedlikeholdet som er periodisk vedlikehold. Tilstandsbasert vedlikehold virker således å være en fellesnevner mellom bransjene, noe som kan bety at vedlikeholdskostnader i større grad enn tidligere kostnadsføres.

Den største forskjellen mellom bransjene med tanke på å vurdere skillet mellom påkostning og vedlikehold, er forutsetningene som ligger til grunn for å foreta en pålitelig vurdering av om skillet faktisk er uendret, slik flertallet av respondentene opplyser. Regnskapslitteratur bidrar sterkt til å tydeliggjøre viktigheten av å vurdere skillet korrekt, med basis i forutsetninger som bidrar til å øke påliteligheten til finansregnskapet. Med bakgrunn i dette legger vi til grunn at en del av våre respondenter ikke virker å ha tilstrekkelig grunnlag for å vurdere skillet, siden det opplyses at deres respektive anleggsmidler ikke dekomponeres. I henhold til *Tømte & Huneide* (2008) som mener at i teorien kan alle utgifter klassifiseres som påkostninger og dermed balanseføres, virker det som flere av våre respondenter ender opp

med motsatt tolkning og kostnadsfører det meste av vedlikeholdsarbeidet. En årsak til dette kan være som vi konkluderte med tidligere, at vedlikeholdet går i retning av å være mer tilstandsbasert, slik at det er mindre grad av planlagt og periodisk vedlikehold som balanseføres og avskrives frem mot neste vedlikehold.

4.4 Avskrivningsmetode

1 - Innledning

Frem til nå har vi tatt for oss i hvilken grad respondentene dekomponerer for avskrivningsformål, videre skal vi analysere *hvordan* komponentene avskrives ved å analysere et spørsmål om og hvilken avskrivningsmetode som brukes for skip, plattformer og deres komponenter.

2 - Presentasjon av spørsmål og analyse av respondentenes svar

Spørsmål (4): *Hvilken avskrivningsmetode benytter selskapet på skipene og plattformene, og deres komponenter?*

Respondent:	Svar:
<i>P1 og P2</i>	Produksjonsenhetsmetoden (UOP).
<i>P3, S1, S2, S3, S4, S5 og S6</i>	Lineære avskrivninger.

Shippingrespondentene er entydig i responsen på dette spørsmålet. Samtlige bruker den lineære metoden ved avskrivninger av både skip og tilhørende komponenter. Svarene fra petroleumsnæringen kan deles i to, der *P1* og *P2* bruker UOP-metoden, og *P3* bruker den lineære metoden.

Forskjellene vi finner innad i petroleumsbransjen kan forklares ut fra årsrapportene der det fremkommer at *P3* ikke har eierinteresser i reservoarer, og derfor heller ikke har mulighet til å knytte forbruksmønsteret av plattformen opp mot produsert volum, som presentert i teorien i kapittel 2. *P1* og *P2* har nettopp eierinteresser, og kan dermed knytte forbruksmønsteret fra plattformene opp mot produsert og forventet volum.

Derfor er det opp til selskapet selv å velge den beste metoden for den enkelte komponent og driftsmiddel, som kan være inspirert av standardens metoder så lenge valgt metode gir beste

estimat og ikke følger en inntektsbasert metode. I tillegg til å bruke beste estimat på forbruksmønsteret, har også standarden et krav om at metoden skal være systematisk.

Shippingrespondentene og *P3* bruker den lineære metoden, som er en av eksempelmetodene presentert i standarden. Metoden gir en årlig konstant avskrivning gjennom hele den utnyttbare levetiden, gitt konstant utnyttbar levetid og restverdi. Ut fra standardens forklaring av metoden, passer den for anleggsmidler og komponenter der de økonomiske fordelene forventes å bli brukt mest mulig likt hvert år gjennom hele den utnyttbare levetiden.

Lineære avskrivninger skal som utgangspunkt gi like årlige avskrivninger, men dersom restverdi eller utnyttbar levetid endrer seg, vil også avskrivningskostnaden endres. Ved mye endringer i slike faktorer blir avskrivningene mindre konsistent over tid, noe som kan utfordre prinsippet om systematisk fordeling samt lineariteten metoden er konstruert for. Dette kan reise spørsmålet om metoden faktisk gir en systematisk fordeling etter standardens prinsipp, dersom underliggende volatile faktorer som restverdi og utnyttbar levetid stadig er i endring. Standarden spesifiserer også at dersom det foreligger en forventning om at det vil bli en endring i mønsteret, skal avskrivningsmetoden revurderes slik at beste estimat opprettholdes. En forventet endring i mønsteret vil indirekte også gjelde nevnte faktorer i avskrivningsestimatet, selskaper bør derfor også ved valg av den lineære metoden ta i betraktning eventuelle fremtidige endringer i avskrivningstid og utnyttbar levetid. Samtidig skal metoden anvendes konsekvent over tid, noe som indikerer at det må foreligge en forventet endring av betydning for at avskrivningsmetode faktisk skal revurderes.

Ifølge en undersøkelse gjort av SSB svarer 93 % av relevante selskaper at verdifallet - bruken av de økonomiske fordelene - til både skip og rigger reflekteres best av den lineære metoden (Barth, Cappelen, & Skjerpen, 2015, s. 21). Videre viste undersøkelsen at ledelsen i shipping- og riggselskaper mener at den lineære metoden er best til å reflektere forbruksmønsteret av skip og rigger. Undersøkelsen, sett i sammenheng med EY sin artikkel, gir en indikasjon på bransjepraksis, dette samsvarer med de svarene vi har innhentet fra respondentene, da 8 av 9 respondenter ved tillegsspørsmål (9.5) opplyser at bransjepraksis har middels til stor innvirkning på de regnskapsmessige løsningene.

UOP-metoden er også eksemplifisert i standarden, og baserer seg på kvantum i stedet for tid. *P1* og *P2* bruker et estimat basert på forventet produsert mengde. Det er nødvendigvis ikke slik at selskapers plattformverdi som knyttes direkte til et reservoar reflekteres best av UOP-

metoden, selv om det er den de velger å bruke. Så lenge estimatet er basert på en beste estimatmetode skriver EY at UOP-metoden vil være en god regnskapsmessig løsning etter IFRS, ettersom metoden er dynamisk avhengig av produksjonsnivå (EY, IFRS i Norge, 2014). Her vil også standardens krav om systematisk fordeling være utfordrende for variasjoner i estimatets underliggende, noe vi kommer tilbake til i kapittel 4.5 om utnyttbar levetid. UOP er den mest brukte metoden i petroleumsbransjen, noe som også er praksis hos våre respondenter.

Etter vår vurdering kan den lineære metoden være et godt valg som beste estimat for ikke-feltspesifikke plattformer, ettersom de ofte er tilknyttet en borekontrakt eller en konsesjon i en tidsbegrenset driftsperiode, og ikke mengde volum. Det vil derfor være hensiktsmessig å fordele de økonomiske fordelene lineært utover denne tidsperioden, ettersom bruken av plattformen stort sett vil være lik gjennom perioden, som også vil kunne imøtekomme kravet om systematisk fordeling.

Valg av avskrivningsmetode, spesielt i disse to kapitaltunge bransjene, kan ha stor påvirkning på det økonomiske resultatet. Derfor kan den skjønnsmessige vurderingen ved utforming av avskrivningsmetode være utsatt for risiko knyttet til resultatstyring av ledelsen. Dersom prinsipalen måler agentens prestasjoner ved for eksempel å utløse bonus basert på EBIT eller andre resultatmål, gir dette et insentiv til agenten for å tilpasse avskrivningsmetoder med den hensikt å øke egen bonus. Risikoen for resultatstyring er høyere når det kommer til skjønnsmessige estimater enn kun klare regler, fordi estimater gir ledelsen en mulighet til å utføre resultatstyring i større eller mindre grad.

Respondentenes valg av lik metode kan forklares med at skip og plattformer har mange fellestrekk som anleggsmidler. De er for eksempel begge kapitaltunge, har generell lang levetid, er laget for offshoreaktivitet, og består av mye likt materiale. En annen grunn for denne likheten kan være at den lineære metoden generelt er den mest brukte av alle avskrivningsmetoder, som gjør at likheten også vil være gjeldende mellom andre bransjer.

3 - Oppsummering

Våre funn blant respondentene indikerer at det innad i bransjene anvendes samme metode for avskrivning av komponenter og anleggsmidler, foruten skillet mellom feltspesifikke og ikke-feltspesifikke plattformer. Dette kan forklares med at én av respondentene ikke har eierskap til reservoarer, noe som de øvrige petroleumsrespondentene har. Mellom bransjene finner vi

en likhet i at ikke-feltspesifikke plattformer avskrives ved bruk av den lineære metoden, som er den samme metoden som alle respondentene innen shippingbransjen benytter.

Vi konkluderer med at respondentene innad og på tvers, der det er aktuelt, har kommet frem til en lik avskrivningsmetode som reflekterer bruken av de økonomiske fordelene til anleggsmidlene og deres komponenter.

4.5 Utnyttbar levetid

1 - Innledning

Vi skal nå se nærmere på hva som legges til grunn ved respondentenes estimering av utnyttbar levetid, og om det foreligger forskjeller innad og mellom bransjene. Vi vil videre analysere to spørsmål knyttet til utnyttbar levetid.

2 - Presentasjon av spørsmål og analyse av respondentenes svar

Spørsmål (5): *Hvor lang utnyttbar levetid har selskapene fastsatt for de ulike skipene og plattformene?*

Respondent:	Svar:
<i>P1 og P2</i>	Baseres på 1P (> 90 %).
<i>P3, S1 og S4</i>	25 år.
<i>S2</i>	30-35 år.
<i>S3 og S6</i>	30 år.
<i>S5</i>	35 år.

Svarene viser et klart skille mellom selskapene med feltspesifikke plattformer som bruker UOP-metoden, og resten av selskapene som bruker den lineære metoden, et skille som også kom frem i kapittel 4.4.

Shipping og *P3*, som ikke er feltspesifikke respondenter, avskriver basert på tid der *tidsperspektivet* etter standarden skal være «den perioden en eiendel forventes å være tilgjengelig for bruk av et foretak». Tilgjengelig for bruk vil i dette tilfelle være en selskapsspesifikk avgjørelse basert på ledelsens strategi for anleggsmidler. Resultatene viser en forskjellig utnyttbar levetid for skip, med et intervall som strekker seg fra 25-35 år.

Et estimat skal baseres på den sist tilgjengelige og pålitelige informasjonen (IAS 8.3), og derfor må ledelsen selv benytte selskapsspesifikke faktorer som står til definisjonen av den sist tilgjengelige og pålitelige informasjonen. Ettersom utnyttbar levetid er et resultat av selskapets strategi, vil ledelsens plan for selskapets anleggsmidler være relevant informasjon.

De ulike svarene fra respondentenes utnyttbare levetid, 25 til 35 år, skal være et resultat som reflekterer ulike ledelsesstrategier knyttet til anleggsmidler. Dersom et selskaps strategi er å ha en anleggsflåte med nye skip, vil en kortere utnyttbar levetid være et pålitelig estimat for dem. Motsatt vil det for et selskap som har en strategi om å bruke skipene helt ut den økonomiske levetiden, til de ikke lengre er lønnsomme å vedlikeholde, estimere en lengre avskrivningstid enn førstnevnte.

Derfor kan den skjønsmessige vurderingen IFRS åpner for, bli spesielt påvirket av selskapsspesifikke faktorer som ledelsen legger til grunn for sin strategi. Dersom et selskap setter 25 år som utnyttbar levetid på skip, men i realiteten gjentatte ganger er i besittelse av skipene i opptil 30 år, stemmer ikke strategien overens med realiteten. Dette gjelder også motsatt der et selskap hevder at utnyttbar levetid er lengre enn hva den økonomiske eller fysiske levetiden faktisk er. I disse situasjonene vil ikke selskapet bruke estimat basert på kriteriene i IAS 8 som da ikke bidrar til en dekkende fremstilling, noe som også kan svekke de overordnede kvalitetskravene, *relevans og pålitelighet*.

I SSB-rapporten fremkommer det at skip har en forventet økonomisk levetid på 20-25 år. Snittet fra våre respondenter er på 29,6 år, noe som er betydelig mer enn hva snittet til SSB viser (Barth, Cappelen, & Skjerpen, 2015). EY argumenterer for at den forventede økonomiske levetiden for et skip typisk er 25–35 år, noe som er relativt likt med våre respondenter (EY, IFRS i Norge, 2014). De ulike levetidene kan forklares med at det foreligger både ulike strategier og spesialiserte skip for de enkelte respondentene.

I den skjønsmessige vurderingen av avskrivningstid opp mot strategi, kan risikoen for resultatstyring øke fordi vurderingen muliggjør dette for ledelsen. Som tidligere nevnt kan prinsippal-agent teori føre til at ledelsen bruker det skjønsmessige handlingsrommet i et estimat til å styre resultatmålene til sin eller eiernes fordel, for eksempel gjennom å øke eller redusere avskrivningstid på ett eller flere anleggsmidler. 5 av de 6 shippingrespondentene opplyser i tilleggsspørsmål (9.3) at de befinner seg i en lavkonjunktur, som kan være en pressende situasjon for ledelsen. En presset nedgangskonjunktur sammen med muligheten for

resultatstyring, kan føre til at selskapene for eksempel dreier regnskapsføringen i retning av konservativ- eller aggressiv regnskapsføring. Derfor kan også forskjellene i respondentenes utnyttbare levetid muligens forklares med at ledelsen resultatstyrer, der respondentene med lang levetid for eksempel fører en mer konservativ regnskapsføring ved å strekke på den utnyttbare levetiden slik at driftsresultatet, egenkapitalen og kanskje bonusen til ledelsen øker. Nedgangskonjunktur sammen med muligheten til å styre utnyttbar levetid er faktorer som kan forklare forskjellen mellom våre respondenters høye gjennomsnittlige utnyttbare levetid sammenlignet med den økonomiske levetiden fra SSB-rapporten. Det er også interessant å påpeke at *S5*, som er den eneste respondenten som ikke selv sier at de befinner seg i en nedgangskonjunktur, også er den respondenten med lengst avskrivningstid av alle våre respondenter. Resultatstyring i utnyttbar levetid kan også påvirke pålitelighet og relevans i andre poster som balanseført verdi av anleggsmidler, driftsresultat og egenkapital.

I teoridelen presenterte vi to ulike grunnlag for beregning av reservoarmengde i petroleumsbransjen, *1P sikre reserver* og *2P sikre og sannsynlige reserver*. De feltspesifikke respondentene, *P1* og *P2*, svarer begge at de bruker *1P* for å beregne utnyttbar levetid. Etersom både respondentene *P1* og *P2* bruker et *sikkert* anslag som reservoargrunnlag, kan det stilles spørsmål ved om de med dette innfrir standardens prinsipp om at det skal legges til grunn et *forventet* anslag. Etter EY sin vurdering vil et estimat basert på både sikre og sannsynlige reserver være en bedre løsning på standardens prinsipp om forventningsverdi fremfor kun sikre, basert på tanken om en konsistent UOP-brøk (EY, IFRS i Norge, 2014).

Utnyttbar levetid fastsettes ved hjelp av beste estimat, som skal baseres på ledelsens seneste tilgjengelige og pålitelige opplysninger for plattformens utnyttbare levetid. Produksjon vil ofte pågå samtidig med videre leting og testing i feltet, som stadig gir ny informasjon til *1P*-estimatet, dette kan føre til svingninger i avskrivningene selv om produksjonen er stabil. Dersom *P1* og *P2* heller hadde tatt i bruk et estimat basert på *2P*, ville svingningene begrenset seg ettersom forventningsverdien er mindre volatil mot ny informasjon. I praksis vil derfor respondentenes estimat gi høyere avskrivninger i starten, og synkende over tid, gitt løpende positiv informasjon om reservoaret, i forhold til et *2P*-grunnlag som kan gi mer stabile avskrivninger over tid. Det kan derfor argumenteres for at *2P* er mer i tråd med en systematisk fordeling av avskrivbart beløp enn *1P*.

EY skriver at de observerer at 1P-metoden er mest brukt i bransjen (EY, IFRS i Norge, 2014). Dette er også i tråd med våre funn. Etter at avstemmingskravet mot US GAAP opphørte i 2007²⁶, der 1P blir brukt som beregningsgrunnlag, er det grunn til å forvente at nye løsninger skulle ha etablert seg. Vi finner ikke støtte for dette da respondentene fortsatt svarer til et 1P-grunnlag.

Det kan foreligge ulik beslutningsatferd som kan være med å forklare bruken av 1P. Respondentene kan ha utviklet en tendens til å forankre seg i US GAAP sine løsninger, som kan påvirke den objektive vurderingen av beste estimat. Resultatstyring kan også her være en forklaringsfaktor. Ved bruk av 1P vil ledelsen stå overfor større svingninger i avskrivningene, noe som kan motivere for bruken av resultatstyring i form av skjulte reserver. I tillegg kan videre bruk av 1P forsvares med nødvendigheten av å sikre estimatgrunnlagets sammenlignbarhet mellom tidligere år og innad i bransjen.

Spørsmål (5.1): Skiller utnyttbar levetid seg fra skipene og plattformenes totale økonomiske levetid?

Respondent:	Svar:
<i>P1, S1, S2, S3, S4 og S6</i>	Nei.
<i>P2, P3 og S5</i>	Ja.

Svarene fra spørsmål (5.1) sier noe om i hvor stor grad ledelsens strategi på anleggsmidlenes utnyttbare levetid skiller seg fra en strategi basert på økonomisk levetid. Økonomisk levetid er i studiens teorikapittel forklart som anleggsmidlets totale levetid frem til det ikke lenger er økonomisk forsvarlig å vedlikeholde, uavhengig av eier og eiertid. Respondentene fra shipping er samstemte i at de estimerer utnyttbar levetid ut fra den økonomiske levetiden på skipene. *S5* er den eneste respondenten som skiller seg ut med å si det motsatte, da de vurderer at utnyttbar levetid ofte er forskjellig fra den økonomiske. Shippingrespondentene, foruten *S5*, fører da en lik strategi på sine skip, som innebærer at de er i besittelse av skipene så lenge det er økonomisk rasjonelt. Som tidligere nevnt må strategien stemme overens med estimatet på utnyttbar levetid. Dersom *S5* har en utnyttbar levetid som ikke er lik den økonomiske, men likevel er det selskapet med lengst utnyttbar levetid, indikerer dette at utnyttbar levetid er satt

²⁶ Jamfør kapittel 2.1.2.

lengre enn den faktisk økonomiske levetiden. Det kan sies å være økonomisk irrasjonelt å føre en strategi der man besitter skip utover den økonomiske levetiden, og vi kan derfor reise spørsmål om *S5* faktisk følger denne strategien eller ikke. Dersom de ikke gjør det vil estimatet på utnyttbar levetid ikke lenger være basert på den seneste tilgjengelige og pålitelige informasjon etter IAS 8. *S5* er også den eneste respondenten som svarer at de befinner seg i en oppgangskonjunktur, dette kan være en forklaring ettersom de da trolig forventer en lengre økonomisk levetid enn de andre shippingrespondentene.

P3, som ikke er feltspesifikk, svarer i tråd med de samstemte shippingrespondentene at den utnyttbare ikke skiller seg fra den økonomiske levetiden. Derimot svarer de feltspesifikke, *P1* og *P2*, motsatt at utnyttbar levetid skiller seg fra den økonomiske. Plattformene er ofte konstruert for å ha en fysisk levetid som er lengre enn den estimerte utnyttbare levetiden, slik at det vil være mulig å fortsette utvinning dersom estimert utnyttbar levetid utvider seg, uten å foreta nye store installasjoner. Hvorfor *P1* og *P2* samstemt svarer ja på dette spørsmålet er trolig fordi begge må foreta en løpende vurdering av utnyttbar levetid opp mot konsesjoner og reservoarestimater, noe som kan begrense den utnyttbare levetiden sammenlignet med den økonomiske levetiden.

3 - Oppsummering

Vi fant i spørsmål (5) at den utnyttbare levetiden til respondentene som bruker lineær metode varierer innad i bransjen. Grunnen for dette kan som vi har påpekt være ulike strategier på hvor lenge de ulike selskapene ønsker å besitte skipene, i kombinasjon med ulike vurderinger av økonomisk levetid. Så lenge vurderingene er i tråd med hvor lenge de faktisk besitter skipene i praksis, vil dette være i tråd med IFRS. Vi påpekte også at utnyttbar levetid som estimat kan ha stor påvirkning på de regnskapsmessige resultatene, og i en kombinasjon med lavkonjunktur kan derfor risikoen for resultatstyring øke, som også kan være en årsak til variert utnyttbar levetid. Det at shippingselskapene besitter fysisk ulike skip med ulike egenskaper, kan også være en naturlig forklaringsfaktor.

Vi finner at *P1* og *P2*, som avskriver etter UOP-metoden, bruker sikre reserver som estimatgrunnlag for beregning av utnyttbar levetid. Det er derfor, blant våre respondenter, lik bruk innad i bransjen. Vi har problematisert om sikre reserver faktisk er et godt estimat ut fra prinsippet om forventet mengde og systematisk fordeling i standarden. Hvorfor respondentene

bruker IP kan mulig forankres med fortsatt forankring i US GAAP, etablert bransjepraksis og muligheten for resultatstyring.

4.6 Restverdi

1 - Innledning

Anleggsmidlers anskaffelseskost deles i hovedsak inn i avskrivbart beløp og restverdi. Estimert restverdi er en av faktorene som påvirker avskrivningsmetoden, og er derfor en driver til kostnadsfordeling av anleggsmidler. Videre analyseres fire spørsmål knyttet til restverdien av skip og plattformer.

2 - Presentasjon av spørsmål og analyse av respondentenes svar

Spørsmål (6): *Hvordan estimeres restverdien på skipene og plattformene?*

Respondent:	Svar:
<i>P1</i>	Ikke relevant.
<i>P2, S4 og S5</i>	Kun markedsbasert skrapverdi.
<i>P3</i>	Markedsbasert skrapverdi inkl. demontering men ikke frakt.
<i>S1 og S2</i>	Markedsbasert skrapverdi inkl. direkte henførbare utgifter og salgskostnader.
<i>S3 og S6</i>	Estimat basert på tidligere erfaringer.

Ledelsen skal ved anskaffelse av et anleggsmiddel beregne en restverdi for å komme frem til riktig avskrivbart beløp ved fastsettelse av selskapets avskrivningsplan. Også her handler det i stor grad om at ledelsen skal beregne et pålitelig estimat av restverdi. Samtlige av respondentene forklarer hvordan de beregner restverdi ved anskaffelse av plattformer og skip, utenom *P1* som svarer at det ikke er relevant.

IAS 16.53 kommer med en praktisk erkjennelse om at restverdi ofte vil være ubetydelig, da den likevel ikke trenger å trekkes fra anskaffelseskost for å komme frem til et pålitelig avskrivbart beløp. Dette kan forklare hvorfor *P1* hevder at estimering av restverdi ikke er relevant, siden de velger å se bort ifra dette. IAS 1.29-31 omhandler vesentlighet i finansregnskapet, der paragrafene inneholder et prinsipp om at dersom en post ikke er vesentlig trenger den heller ikke å presenteres separat i finansregnskapet, for eksempel basert

på art eller funksjon. Dette gir en praktisk tilnærming til at prinsipper og regler noen ganger kan ses bort fra på grunn av uvesentlighet, noe som respondent *P1* trolig har gjort.

Når ledelsen skal foreta en estimatberegning av restverdi må de ta utgangspunkt i definisjonen av restverdi. Ut fra denne skal selskapene innregne dagens markedsverdi på anleggsmidlet fratrukket direkte henførbare utgifter, gitt at tilstanden til anleggsmidlet er som ved slutten av dens utnyttbare levetid.

Først ser vi på inntektssiden av restverdi. Her kan svarene fra samtlige av respondentene som beregner restverdi deles inn i to grupper. *S3* og *S6* estimerer restverdi ut fra tidligere erfaringer, mens resten av respondentene bruker en markedsverdi basert på stål som skip og plattformer i stor grad består av. I henhold til definisjonen av restverdi skal estimatet ta utgangspunkt i en pris man vil oppnå i øyeblikket, altså dagens markedsverdi. Derfor vil et estimat basert på tidligere erfaringer, etter vårt syn, ikke være et like godt estimat på restverdi som den faktiske markedsverdien. Denne forskjellen kan forklares med at respondentene *S3* og *S6* ikke har fastsatt en strategi på hvor, hvordan og når de skal avhende skipene. Da kan det bli vanskelig for dem å gå ut i markedet å innhente priser på skip de ikke har en avhendingsstrategi på. Likevel er standarden tydelig på at selskaper skal estimere en restverdi, som skal være etter beste estimat-metode, altså basert på den seneste tilgjengelige og pålitelige informasjonen. *S3* og *S6* bør derfor ha like forutsetninger som de andre respondentene når det gjelder fastsettelse av et best mulig estimat på restverdi.

Utgiftssiden av estimatet går ut på å trekke ifra estimerte avhendingsutgifter. Avhendingsutgifter kan tolkes som direkte utgifter knyttet til å flytte skipet eller plattformen til der skraping skal skje. For å kunne foreta et slikt estimat må ledelsen ha en strategi på hvor de mest sannsynlig vil skrape anleggsmidlet, for så å beregne kostnadene ved å frakte anleggsmidlet til det spesifikke markedet. Det er ikke anledning til å basere estimatet på hvor det koster mest eller minst å sende skipet eller plattformen til, da de må bruke estimerte kostnader relatert til der det er mest sannsynlig at de skal avhende anleggsmidlet (EY, IFRS i Norge, 2014).

Petroleumsbransjen spriker i svarene når det kommer til utgifter. *P2* inkluderer ikke avhendingsutgifter, mens *P3* inkluderer demonteringsutgifter, men ikke frakt. Etersom *P1* trolig har definert hele restbeløpet som ubetydelig, kan det også være av den grunn *P2* ikke inkluderer utgifter til avhending, nettopp fordi de er uvesentlige. Et spørsmål som da er

interessant å stille er hvorfor *P2* inkluderer *inntektene* ved restverdi, men ikke *utgiftene*. De kan enten som sagt se på disse som ubetydelige, men det kan også tenkes å være en bevisst handling for å øke regnskapsmessig restverdi gjennom resultatstyring. *P3* inkluderer kun utgifter til demontering, og dersom dette er et fullstendig estimat på deres direkte utgifter står løsningen, i større grad enn *P2* sin løsning, til standardens definisjon av restverdi.

Shippingrespondentene har i hovedsak tre ulike svar på hva de inkluderer i avhendingskostnader. *S1* og *S2* innregner direkte henførbare utgifter og salgskostnader, *S3* og *S6* baserer seg på tidligere erfaringer, mens *S4* og *S5* opplyser at de ikke innregner noen utgifter, kun inntekter. Utgiftene som *S1* og *S2* inkluderer er, etter vårt syn, i tråd med hva standarden gir uttrykk for skal inkluderes. *S3* og *S6* bruker tidligere erfaringstall som vi har vært inne på før, noe som er litt spesielt ved denne typen estimat. Opplysningene tilsier at både *S3* og *S6* benytter en utnyttbar levetid lik den økonomiske levetiden²⁷, som tilsier at tidspunktet for avhending vil være når skraping blir mer lønnsomt enn vedlikehold. Tar vi dette i betraktning vil de to respondentene også beregne en restverdi basert på skrapverdien, slik som de andre shippingrespondentene. Ettersom vi kun får opplyst at de bruker erfaringstall, har vi likevel begrenset innsikt til å finne ut mer om hvordan de faktisk beregner restverdi. *S4* og *S5* innregner ikke utgifter, dette fører til en høyere restverdi enn respondentene som inkluderer utgiftene. Det står tydelig i definisjonen av restverdi at et estimat på avhendingsutgifter skal inkluderes, så her bemerkes det også at *S4* og *S5* inkluderer *inntektsdelen*, men ikke *utgiftsdelen* av restverdien. Ved spørsmål (5.1) svarer *S5* at utnyttbar levetid som oftest er mindre enn den økonomiske levetiden. Da kan en forklaring være at ettersom *S5* selger skipet i andrehåndsmarkedet, og ikke som skrap, kunne det ha forsvart den manglende eller ikke-relevante avhendingsutgiften. Ettersom *S5* bruker markedsbasert skrappris for å beregne restverdi, forkastes denne teorien. Vi finner derfor ingen grunn til at hverken *S4* eller *S5* ikke skal kunne estimere avhendingsutgifter, annet enn at de ser på utgiftene som uvesentlige.

For å få en dypere innsikt i hvilket marked respondentene baserer sitt restverdiestimat på, har vi stilt følgende spørsmål:

²⁷ Jamfør spørsmål (5.1).

Spørsmål (6.1): *Hvilket marked hentes markedsverdien fra?*

Respondent:	Svar:
<i>P1</i>	Velger ikke å svare.
<i>P2</i>	Den Norske kontinentalsokkel.
<i>P3 og S2</i>	Priser fra Tyrkia.
<i>S1</i>	India.
<i>S3 og S6</i>	Estimat basert på tidligere erfaringer.
<i>S4</i>	Clarksons.
<i>S5</i>	Ship recycling forum.

Svarene vi får er forskjellige, dette gjør det ekstra interessant å se *hvor* selskapene avhender skipene i sammenheng med *hvordan* de estimerer restverdi. Vi ser fra svarene ovenfor at respondentene benytter ulike markedspriser, som indirekte viser at de skraper anleggsmidlene i ulike deler av verden. *S3* og *S6* svarer også her at verdien er basert på tidligere erfaringer, som bekrefter at de faktisk ikke bruker dagens aktive marked slik standarden indikerer at man skal. *S1* og *S2* leverer skipene til henholdsvis India og Tyrkia, begge respondentene er også blant de som estimerer avhendingskostnader i restverdibeløpet. De beregner derfor restverdi som markedspris multiplisert med antall lettvektstonn og trekker ifra fraktkostnadene til henholdsvis India og Tyrkia. Til forskjell fra dette bruker både *S4* og *S5* priser fra en tredjepart, henholdsvis *Clarkson* og *Ship recycling forum*. Ut fra disse kildene oppnår selskapene gjennomsnittspriser, og ikke spesifikke markedspriser fra det markedet de forventer å skrape skipet i. Dette kan enten forklares med at de faktisk bruker tredjepart-kildene aktivt for å estimere restverdi og avhender skipene til tilsvarende priser, eller at de ikke ønsker å oppgi hvilket marked skipene avhendes i.

Hvorfor shippingselskapene har valgt ulike land å skrape skipene i, kan eventuelt forklares med teori om den *tredelte bunnlinjen*. Flere selskaper må nå veie mellom økonomiske, sosiale og miljømessige resultater. Skraping av skip i India er godt betalt, men utføres med dårlige arbeidsforhold og store påvirkninger på miljøet, sett i forhold til skraping i for eksempel

europiske land og Kina. *S1* vektlegger trolig derfor mer de økonomiske resultatene ved vurderingen om hvor skipene skal skrapes. *S2* som skrapes i Tyrkia får derfor, som fremlagt i kapittel 2.3.2, en lavere pris per lettvektstonn, men i gjengjeld bedre sosiale og miljømessige resultater enn *S1* på dette området. Ettersom *S4* og *S5* ikke ønsker å besvare hvor de skrapes skipene sine, kan dette bety at de favoriserer økonomiske resultater og i mindre grad sosiale og miljømessige resultater.

Når det gjelder petroleumsbransjen bruker *P2* priser fra *norsk kontinentalsokkel*, noe som kan være en forklaring på hvorfor de ikke inkluderer utgifter til avhending, ettersom fraktutgiftene da kan være minimale eller ubetydelige. Det er interessant å se at *P3* sender plattformene til skraping i Tyrkia, ettersom de kun inkluderer demontering i restverdiestimatet. Dermed skulle deres løsning tilsi at frakt til skrapstedet ikke er en betydelig del av kostnadene, noe det trolig vil være ettersom frakten går fra Nord-Europa til Tyrkia.

Spørsmål (6.2): *Er markedsverdien basert på at det foretas grønn skraping?*

Respondent:	Svar:
<i>P1</i>	Ikke relevant.
<i>P2, S1, S2, S5 og S6</i>	Ja.
<i>P3, S3 og S4</i>	Nei.

Vi vil med dette spørsmålet finne ut om svarene er konsistent med forrige spørsmål, som omhandlet hvilket marked respondentene hentet priser fra. Grønn skraping diskuteres i kapittel 2.3.2, der ikke-grønn skraping presenteres som beaching, mens mer regulert og miljøvennlig skraping blir som utgangspunkt sett på som mer miljøvennlig, grønn skraping.

Blant petroleumsrespondentene er svarene noe ulike sett opp imot tidligere svar. *P2* baserer seg på det norske markedet og svarer «ja» til grønn skraping. *P3* skrapes plattformene i Tyrkia, men svarer likevel «nei» på dette spørsmålet. I utgangspunktet er skrapemarkedet i Tyrkia godt regulert, og klassifiseres i litteraturen som grønn skraping. Svaret til *P3* indikerer derfor at de ikke definerer skraping i Tyrkia som grønn skraping.

S1 har tidligere svart at de bruker markedspriser fra India, men svarer nå at de utfører miljøvennlig skraping. Det kan enten forklares med at også de har en annen definisjon av miljøvennlig skraping, men dette finner vi ingen indikasjon på i årsrapporten deres. En annen

forklaring kan være at *S1* bruker høye indiske priser for å oppnå en høyere regnskapsmessig restverdi, for så i praksis å skrape skipene andre steder.

S2, *S5* og *S6* svarer også at de benytter grønn skraping. Her har *S2* tidligere spesifisert at de bruker det tyrkiske markedet, noe som i utgangspunktet ses på som grønn skraping.

Både *S4* og *S5* benytter priser gitt fra en tredjepart. Vi får dermed bekreftelse på at de skiller lag når det kommer til grønn skraping, der *S5* er blant de respondentene som vektlegger miljømessige resultater, mens *S4* trolig sender skipene til beaching. En slik motsetning får vi også hos *S3* og *S6*, som har vært tilbakeholdende på hvordan restverdien beregnes. Disse respondentene skilles også når det kommer til grønn skraping, der *S3* trolig beacher, mens *S6* ser ut til å ha en mer vektet fordeling av faktorene i den *tredelte bunnlinjen*.

Våre funn indikerer at 5 av 9 shippingrespondenter skraper grønt, mens de resterende sender skipene til beaching. Ser vi til Grieg Green sin undersøkelse kom det frem at 8 av 10 selskaper sender skipene til beaching, noe som indikerer at våre svar viser til et økt fokus blant shippingselskapene når det kommer til å vektlegge sosiale og miljømessige resultater (Grieg Green, 2017).

Spørsmål (6.3): *Hvor stor prosentandel av anskaffelseskost er satt som restverdi?*

Respondent:	Svar:
<i>P1</i>	Ikke relevant.
<i>P2</i>	ca. 0 %.
<i>P3</i>	ca. 1 %.
<i>S1</i>	ca. 10 %.
<i>S5 og S6</i>	ca. 4-5 %.
<i>S2, S3 og S4</i>	Velger ikke å svare.

P2 og *P3* er de respondentene fra petroleumsbransjen som faktisk estimerer restverdi. Vi finner at *P2* har en restverdi tilsvarende 0 %, mens *P3* svarer omtrent 1 %. Respondentenes svar støtter opp under uvesentlighet, som vi påpekte kunne være *P1* sin grunn for å si at restverdi ikke er relevant. *P3* er den respondenten som har høyest restverdiandel, en av forklaringene kan være at de bruker stålpriser fra en mindre miljøvennlig aktør som har mulighet til å gi en høyere stålpris, som igjen gir en høyere estimert restverdi i forhold til *P2*.

Ut fra oppgitt skrapmarked, skraper *P2* i Norge som trolig gir en lavere skrapppris sammenlignet med *P3*, men på den andre siden inkluderer ikke *P2* fraktkostnaden som trekker estimatet i den andre retningen.

Ettersom *P1* ikke ser på restverdi som vesentlig, *P2* setter andelen til omtrent 0 % og *P3* til omtrent 1 %, kan vi si at selskapene allokere tilsvarende lik restverdi i forhold til anskaffelseskost, og at restverdi i petroleumsbransjen, etter våre funn, er en liten del av plattformens verdi.

Basert på shippingrespondentene kan svarene deles inn i tre. *S1* har den høyeste restverdiandelen på 10 %, *S5* og *S6* benytter en andel på 4-5 %, og resten av shippingrespondentene svarer ikke på spørsmålet.

Her får vi mer underbyggende informasjon om *S1* sin situasjon, da 10 % indikerer bruk av høye stålpriser som vi finner i det indiske markedet. Sett i forhold til både shipping- og petroleumsrespondentene estimerer *S1* en forholdsvis stor andel av anskaffelseskost til restverdi. *S5* og *S6* skraper tilsynelatende grønt, og oppgir samme intervall på restverdiandel. *S6* skiller seg fra *S5* ved at de ikke trekker fra avhendingskostnader i estimatet, bortsett fra det vet vi ikke mer om *S6* enn at de baserer seg på erfaringstall ved beregning av restverdi.

3 - Oppsummering

Vi finner forskjellige praksiser når det kommer til regnskapsmessig behandling av restverdi. Petroleumsrespondentene har i henhold til våre funn en generelt lav andel avsatt som restverdi, og i noen tilfeller kan restverdien være uvesentlig. Vi finner forskjeller i hvor plattformene avhendes, kostnader som blir regnet inn i restverdiestimatet og om de foretar en grønn skraping eller ikke. Innad blant shippingrespondentene finner vi forskjeller når det kommer til om de bedriver grønn skraping eller ikke, hvilket marked de henter priser fra, hvor de avhender skipene og hvilke kostnader de innregner i restverdiestimatet. Det er også variasjoner i hvor stor andel av anskaffelseskost som er satt som restverdiestimat. To av tre som valgte å svare setter estimatet til omtrent 4-5 % av anskaffelseskost, og den siste respondenten skilte seg ut med hele 10 %. Ser vi bransjene opp mot hverandre har shippingbransjen en generelt høyere restverdi på skip enn hva petroleum har på sine plattformer. Når det kommer til markeder, estimatberegning og grønn skraping, finner vi ingen forskjeller som skiller bransjene. Dette indikerer at forholdene bestemmes av selskapsspesifikke faktorer, fremfor etablert

bransjepraksis. Våre resultater finner også at det både innad og mellom bransjene skrapes mer grønt enn hva Grieg Green sin undersøkelse poengterte.

4.7 Fjerningsforpliktelser

1 - Innledning

Fjerningsforpliktelser oppstår dersom et selskap har en eksisterende plikt til å fjerne anleggsmidlets installasjon. Denne kostnaden skal tillegges anleggsmidlets anskaffelseskost med motpost forpliktelse, jamfør kapittel 2.2.7. Ettersom fjerningsforpliktelsen er en del av plattformenes avskrivbare beløp i balansen, er også dette en faktor som påvirker plattformenes verdi og kostnadsfordeling. Videre analyseres fire spørsmål rettet mot fjerningsforpliktelser.

2 - Presentasjon av spørsmål og analyse av respondentenes svar

Spørsmål (7): *Har selskapet fjernings- og opprydningsforpliktelser i balansen?*

Respondent:	Svar:
<i>P1 og P2</i>	Ja.
<i>P3</i>	Nei, ikke relevant.

Svarene fra petroleumsrespondentene er todelt, *P1* og *P2* svarer at de har fjerningsforpliktelser, og *P3* svarer at de ikke har det. Grunnen til at *P3* svarer at det ikke er relevant er trolig fordi selskapet ikke har eierskap i feltene og derfor kun opererer på kontrakter der hovedentreprenøren har ansvaret for opprydding overfor myndighetene, og ikke selskapet som stiller med selve plattformen. *P3* vil derfor ikke bli drøftet videre innenfor temaet om fjerningsforpliktelser. Shippingrespondentene er heller ikke aktuelle siden spørsmål innenfor dette temaet kun ble stilt til petroleumsrespondentene.

Den regnskapsmessige konsekvensen av at *P1* og *P2* har pålagte fjerningsforpliktelser er at selskapene må innregne et førstegangsestimat på utgifter til fjerning av plattforminstallasjonene, herav opprydding og stenging av brønnene på en forsvarlig måte ved endt aktivitet. Vi har videre stilt de relevante respondentene, *P1* og *P2*, konkrete spørsmål rettet mot fjerningsforpliktelser.

Spørsmål (7.1): Når anses forpliktelsen å ha oppstått?

Respondent:	Svar:
<i>P1</i>	Ved installasjon på felt.
<i>P2</i>	Under konstruksjon.

Utgiftene skal førstegangsestimeres og innregnes når forpliktelsen pådras. Respondentene opplyser om to forskjellige tidspunkt. *P1* innregner estimatet ved installasjon, mens *P2* innregner under konstruksjon. Forskjellen i praksis er at *P1* innregner ved fysisk installasjon offshore, mens *P2* innregner etterhvert som plattformen bygges. Ser vi til balansedefinisjonen av en avsetning sier den at en avsetning skal regnskapsføres når selskapet har en eksisterende plikt, som oppstod på bakgrunn av en tidligere hendelse, der oppgjør av disse forventes å føre til en strøm av økonomiske ressurser ut av selskapet. Ettersom selskapene svarer forskjellig på når forpliktelsen innregnes, skal vi videre drøfte hvorfor og hvordan.

EY skriver at forpliktelsen oppstår ved bygging, men det kan stilles spørsmål ved om de mener bygging på land, eller montering offshore (EY, IFRS i Norge, 2014). Tidspunktet for når petroleumsselskapene faktisk har en eksisterende plikt er, etter vårt syn, først ved fysisk installasjon offshore. Etter at plattformen er installert har selskapet automatisk også oppfylt kriteriet om en tidligere hendelse. *P1* velger det tidspunktet for innregning som, etter vårt syn, oppfyller de nevnte balansekrteriene. Ettersom *P2* innregner under konstruksjon, der konstruksjonen av plattformer ofte foregår på land, vil dette være før fysisk installering i havet, som med det kan stride imot innregningskrteriene. Dette skyldes blant annet at *P2* kun vil ha en forventning om å måtte fjerne, og ikke en reell forpliktelse før fysisk installering.

Ved innregning er spørsmålet hvordan forpliktelsen skal estimeres. Det er opp til ledelsen å bestemme ut fra gjeldende IFRS-regler. Blant annet skal estimerer som har et vesentlig tidsperspektiv justeres for denne effekten, der fjerningsforpliktelsen skal neddiskonteres til dagens verdi. Vi har derfor videre stilt følgende spørsmål:

Spørsmål (7.2): *Hvordan er diskonteringsrenten oppbygd?*

Respondent:	Svar:
<i>P1</i>	Risikofri rente + risikopremie (før skatt).
<i>P2</i>	Risikofri rente + risikopremie (etter skatt).

Begge respondentene svarer at de tar hensyn til nåverdien av fjerningsforpliktelsen ved å neddiskontere basert på et estimat som består av risikofri rente pluss risikopremie, i tråd med standardens krav.

Ettersom begge bruker en diskonteringsrente vil det si at begge har vurdert tidsverdien til å være vesentlig eller hensiktsmessig å inkludere. Standarden krever videre at diskonteringsrenten skal være oppbygd av risikofri rente pluss risikopåslag der diskonteringsfaktoren gjenspeiler forpliktelsens særlige risiko, og ikke kontantstrømmen ved å risikojustere denne, noe som respondentene imøtekommer. Neddiskonteringsfaktoren kan ha stor innvirkning på både forpliktelsen og plattformens balanseverdi, som er opphavet til forpliktelsen. Lav diskonteringsfaktor gir både høy nåverdi på forpliktelsen samt høyere balanseført verdi, og motsatt effekt med en høyere diskonteringsfaktor.

IAS 37 presiserer at estimatet skal være rente *før* skatt. Det er interessant at *P2*, i motsetning til *P1*, opplyser at de benytter rente *etter* skatt. Standarden begrunner *før*-skatt estimatet med at skatteeffekten skal behandles særskilt i *IAS 12 Inntektsskatt*, og at den rette metoden derfor vil være å sette estimatets diskonteringsrente til *før* skatt. Hvorfor vi finner denne forskjellen kan muligens forklares med at *P2* vurderer *før* og *etter* skatt som tilsvarende likt, slik at de anser forskjellen for å være uvesentlig og med det kan se bort fra regelen. Ettersom dette også er et estimat som ledelsen skjønnsmessig skal utarbeide, kan estimatet være gjenstand for resultatstyring, der *P2* bruker *etter* skatt til å nedjustere estimatet. Slike ledelsesendringer kan enten være en konsekvens av instruks fra prinsipalen, eller et resultat av lederens egeninteresse knyttet til for eksempel bonus. Det er viktig å påpeke at det er anledning for å bruke rente *etter* skatt så lenge differanseeffekten er uvesentlig fra *før* skatt.

Andre faktorer som kan påvirke estimatet er løpende valutaendringer, ettersom standarden ikke direkte presiserer hvordan man skal håndtere dette. Vi har derfor stilt følgende spørsmål:

Spørsmål (7.3): *Hva benyttes som motposten til en valutaeffekt av en eventuell estimatendring av forpliktelsen?*

Respondent:	Svar:
<i>P1</i>	Debet/kredit på eiendelen som er opphavet til forpliktelsen.
<i>P2</i>	Debet/kredit som valutaeffekt i resultatregnskapet.

P1 og *P2* har også ved behandling av valutaeffekten endt opp med forskjellige løsninger. Hvordan dette skal håndteres behandles ikke direkte i IAS 16, men ser vi til IFRIC sin tolkning presenteres en potensiell løsning. Tolkningens konklusjon på dette er at endringer i måling av en fjerningsforpliktelse bør føres mot det anleggsmidlet som er opphavet til forpliktelsen, og ikke i resultatregnskapet (IFRIC 1.5a, 2004). *P1* gjør som vi forventet og beskrevet i IFRIC 1, og fører direkte mot anleggsmidlet slik at valutaendringen ikke får noen resultateffekt i inneværende år. Ettersom tolkningen er godkjent av IASB, og den tar for seg en spesifikk løsning på en spesifikk regnskapsmessig problemstilling, kan man sette tolkningens løsning over standarden så lenge den ikke strider imot innholdet i standarden for øvrig. Hvorfor *P2* har endt opp med motsatt løsning kan for eksempel forklares med en manglende innarbeidelse av tolkninger på området. En annen grunn kan være, som vi tidligere har vært inne på, at effekten blir sett på som uvesentlig (IAS 1.29-31).

Ettersom *P2* både har benyttet et estimat etter skatt, og nå fører valutaendringen mot resultatet, kan det stilles spørsmål ved hvor mange antatte regelfravikelser på grunn av uvesentlighet som skal til for at de konkrete valgene tilsammen overstiger vesentlighetsgrensen, i den forstand at det kan påvirke regnskapsbrukernes beslutninger.

3 - Oppsummering

P1 og *P2* er de eneste respondentene med fjerningsforpliktelser, og er derfor de vi har vurdert opp mot hverandre. Innad på de tre etterfølgende spørsmålene svarer *P1* og *P2* ulikt på alt. *P1* innregner fjerningsestimatet ved installasjon på feltet, bruker diskonteringsfaktor *før skatt*, og fører valutaeffekter direkte mot anleggsmidlet som er opphavet til forpliktelsen. *P2* innregner fjerningsestimatet underveis ved konstruksjon, bruker diskonteringsfaktor *etter skatt*, og fører valutaeffekter i resultatregnskapet i stedet for mot anleggsmidlet. Vi kan derfor konkludere, med utgangspunkt i våre respondenter, at det foreligger forskjeller innad i bransjen i hvordan

fjerningsforpliktelser behandles regnskapsmessig, og dermed at det ikke foreligger noe innarbeidet bransjepraksis på dette området.

4.8 Noteopplysninger

1 - Innledning

IAS 16 krever detaljerte og konkrete noteopplysninger fra rapporterende enheter for å sikre nyttig informasjon til brukerne om enhetens anleggsmidler og vurderingene som ligger bak. Standarden presenterer også anbefalinger til ytterligere noteopplysninger, utover de gitte notekravene. Anbefalinger skiller seg fra krav ved at det er opp til enhetene selv å bestemme om de vil innarbeide opplysningene eller ikke. Vi har derfor stilt respondentene to spørsmål vi anser som relevante for å få frem i hvor stor grad de oppfyller krav og anbefalinger vedrørende noteopplysninger om skipene og plattformene.

2 - Presentasjon av spørsmål og analyse av respondentenes svar

Spørsmål (8): *I hvilken grad mener selskapet selv at det gis tilstrekkelig noteinformasjon til brukerne om regnskapsmessig behandling og vurdering knyttet til plattformer og skip?*

Respondent:	Svar:
<i>P1, P3, S1, S2, S3, S5, S6</i>	Oppfyller alle krav i henhold til IFRS.
<i>P2, S4</i>	Oppfyller alle krav og anbefalinger i henhold til IFRS.

Alle respondentene gir et klart svar om at de følger notekravene i henhold til IFRS. *P2* og *S4* er de respondentene som skiller seg ut, da begge sier at de imøtekommer alle krav og anbefalinger. Minimumskravene til noteinformasjon følger av IAS 16.73. Det virker som ingen av respondentene benytter seg av unntaket i IAS 1.31, som sier at dersom en opplysning ikke er vurdert som vesentlig er det heller ikke nødvendig å opplyse om den, selv om det kreves i den enkelte standarden. I spørsmål (8.1) undersøkes det nærmere hvilke av de anbefalte noteopplysningene *P2* og *S4* opplyser om i sine respektive finansregnskap.

Spørsmål (8.1): *Hvilke av de konkrete anbefalingene i IAS 16.79 informerer dere brukerne om i notene?*

Respondent:	Svar:
<i>P3</i>	a) Balanseført verdi av anleggsmidler som er midlertidig ute av drift. b) Brutto balanseført verdi av anleggsmidler som er fullt ut avskrevet, men fortsatt i bruk. c) Balanseført verdi av anleggsmidler som ikke lengre er i aktiv bruk, og ikke holdt for salg.
<i>P1, P2, S3, S4, S6</i>	e) Ingen av de ovennevnte.
<i>S1, S5</i>	c) Balanseført verdi av anleggsmidler som ikke lengre er i aktiv bruk, og ikke holdt for salg.
<i>S2</i>	a) Balanseført verdi av anleggsmidler som er midlertidig ute av drift.

I petroleumsbransjen svarer *P1* og *P2* at de ikke oppgir noen av de konkrete anbefalingene, mens *P3* svarer at de imøtekommer 16.79 både på punkt a, b og c. *P2*, som ifølge forrige spørsmål opplyste at de oppfyller alle krav og anbefalinger, redegjør ikke for hvilke av anbefalingene i IAS 16.79 de opplyser om. Innad i shippingbransjen kan vi skille respondentene i tre grupper der *S1* og *S5* opplyser om punkt c til brukerne, *S2* kommuniserer kun opplysninger fra a, mens *S3*, *S4* og *S6* oppgir ingen tilleggsopplysninger fra denne paragrafen. Her skiller *S4* seg ut, på samme måte som *P2*, ved å være inkonsistent i svarene der de først hevder at de innarbeider alle krav og anbefalinger, for deretter ikke opplyse om noen av de anbefalte punktene i 16.79.

Hvorfor *P2* og *S4* ikke medtar noen av noteanbefalingene vi spør om, selv om de hevder at de gjør det, kan være et resultat av en skjønnsmessig vurdering. Det kan for eksempel være at informasjon ikke er vurdert som vesentlig, og at unntaket i IAS 1.31 derfor benyttes. Anbefalingen i IAS 16 er ment å treffe de som faktisk besitter anleggsmidler som er midlertidig, varig ute av drift, eller har en virkelig verdi som er vesentlig forskjellig fra den balanseførte verdien etter kostmetoden. Dersom *P2* og *S2* ikke har anleggsmidler som står til de anbefalte noteopplysningene, er det etter både standarden og rammeverket å vurdere heller ikke relevant noteinformasjon som behøver å medtas. Dersom anbefalingene i 16.79 kun treffer uvesentlige anleggsmidler, der summen av denne informasjonen blir uvesentlig, kan

også tilleggsopplysningene utelates. Det er her viktig å påpeke at vesentlighetsgrensen er ment for å gi en dekkende fremstilling for brukerne av finansregnskapet, og ikke selskapets egen interne grense for vesentlighet.

Ingen av respondentene rapporterer i henhold til 16.79 d. I paragrafen skal det innhentes virkelig verdi på anleggsmidler ført etter kostmetoden, dersom differansen mellom balanseført verdi etter kostmetoden og virkelig verdi er vesentlig forskjellig. Rammeverket sier at i slike situasjoner kan selskapet ta en kost-/nyttevurdering for å avgjøre om informasjonen skal innhentes eller ikke, så lenge de ivaretar en dekkende fremstilling av finansregnskapet (International Accounting Standards Board, 2010, s. QC35).

I vurderingen av om et selskap skal medta tilleggsinformasjon eller ikke vil det også være relevant for selskapet å se til bransjepraksis for å finne ut om sammenlignbare selskaper innarbeider informasjonen eller ikke. Dersom en konkurrent rapporterer disse ytterligere verdiene om anleggsmidlene, formidler de at informasjonen er relevant og kan potensielt bidra til en mer dekkende fremstilling av finansregnskapet for sine brukere. Samtidig vil rapportert tilleggsinformasjon kunne være en fordel overfor konkurrenter som ikke inkluderer slik informasjon i finansregnskapet. Dette kan være en utløser for at konkurrerende selskaper i bransjen også velger å innarbeide anbefalt tilleggsinformasjon i notene. Ettersom de fleste av våre respondenter opplyser at de påvirkes av bransjepraksis, virker dette likevel ikke å være en utløser med tanke på svarene vi får ved spørsmål (8.1).

3 - Oppsummering

Begge bransjene har varierende innarbeidelse av anbefalte noteopplysninger i henhold til IAS 16. I hver av bransjene finner vi én respondent som hevder at de oppfyller alle krav og anbefalinger, men som faktisk ikke gir den spesifikke informasjon vi etterspør fra IAS 16.79. Forklaringen på dette kan være at de vurderer informasjon å være uvesentlig, og derfor velger ikke å inkludere den i finansregnskapet, som IAS 1.31 åpner for. Ingen av respondentene medtar opplysninger i henhold til 16.79d, noe vi setter i sammenheng med at respondentene vurderer kostnaden ved å innhente informasjon som større enn nytteverdien for brukerne.

5 Konklusjon

5.1 Oppsummering og konklusjon

Innenfor temaene studien har undersøkt finner vi noen like og noen ulike regnskapsmessige løsninger, både innad og på tvers av bransjene. Vi vil derfor kort gi en underkonklusjon på hvert tema som tilsammen bygger opp mot svaret på studiens problemstilling:

Gir skjønnsmessige vurderinger i IAS 16 ulike regnskapsmessige løsninger ved like regnskapsmessige problemstillinger i behandling av skip og plattformer?

En likhet mellom bransjene, blant våre respondenter, er at dekomponering slik det defineres i IAS 16 i liten grad praktiseres. Vi finner også en likhet i shipping, der praktisering av den bransjespesifikke løsningen er foretrukket. I petroleum er det fortsatt en forankring i US GAAP. Det kan derfor være rom for å praktisere dekomponering i større grad enn det som er tilfellet i bransjene i dag.

Vedlikehold er i stor grad tilstandsbasert i begge bransjene, der andelen av balanseført periodisk vedlikehold er lav. Flesteparten av respondentene mener at skillet mellom vedlikehold og påkostning ikke blir påvirket av dekomponeringsløsninger. Vi konkluderer med at respondentene velger like løsninger innenfor vedlikehold.

Vi finner likheter i bruk av avskrivningsmetoder der nesten alle respondentene bruker den lineære metoden, foruten de feltspesifikke respondentene som anvender UOP-metoden.

I shippingbransjen finner vi forskjeller i utnyttbar levetid. Innad i petroleumsbransjen fastsettes utnyttbar levetid likt, basert på et 1P-estimat.

Respondentene praktiserer restverdi ulikt regnskapsmessig. Vi finner ulikheter når det kommer til hvilke stålpriser som legges til grunn ved beregning av restverdi, både innad og mellom bransjene. Elementer som hvor skip og plattformer avhendes og om det gjøres miljøvennlig er også ulikt.

I petroleumsbransjen er det kun de feltspesifikke respondentene som har fjerningsforpliktelser. Respondentene innregner forpliktelsen på forskjellige tidspunkt, beregner diskonteringsrenten ulikt, og fører valutaendring av fjerningsestimatet på to forskjellige måter.

Alle respondentene imøtekommer minimumskravene til noteopplysninger for IAS 16. Både innad og på tvers av bransjene rapporteres det ulikt når det kommer til anbefalte noteopplysninger.

På bakgrunn av den teorien som er lagt til grunn og analyse av studiens respondenter, konkluderes det med at det eksisterer ulike regnskapsmessige løsninger ved like regnskapsmessige problemstillinger i behandling av skip og plattformer, innenfor enkelte av temaene studien har undersøkt.

5.2 Forslag til videre forskning

- Analyse av de ulike temaene i studien indikerer ulike regnskapsmessige løsninger, som ved å undersøke et større utvalg kan gi klarere svar på om løsningene kan generaliseres til flere selskap i bransjene. Eventuelt om de regnskapsmessige løsningene er overførbare til andre bransjer.

- I kapittel 2.3 ble enkelte skjønnsmessige faktorer som kan påvirke de regnskapsmessige vurderingene presentert. Det kan videre undersøkes hvilke andre faktorer som kan ha en innvirkning på regnskapsmessig behandling av anleggsmidler.

- Ingen av respondentene i studien benyttet verdireguleringsmodellen ved måling av sine skip og plattformer i etterfølgende perioder, det kan undersøkes nærmere om dette gjelder for bransjene som helhet, og eventuelt hvorfor.

- I den innledende fasen av studien gikk vi gjennom årsrapportene til aktuelle respondenter, og fant blant annet at mange selskap leaser skip og plattformer. I sammenheng med ny leasing standard, IFRS 16, vår problemstilling kan undersøkes ved å inkludere selskaper som også leaser skip og plattformer.

- Flertallet av petroleumsrespondentene opplyser at de regnskapsmessige løsningene påvirkes av praksis i US GAAP, det kan derfor være interessant å undersøke i enda større grad om disse løsningene kommer i konflikt med IFRS.

- En stor del av respondentene i denne studien opplyser at vedlikeholdskomponentene i mindre grad planlegges på forhånd, og at dette er blitt mer tilstandsbasert. Det kan være interessant å undersøke hvordan digitalisering vil kunne påvirke den regnskapsmessige behandlingen av vedlikehold.

6 Litteraturliste

- Atu, O.-E. O. (2013, oktober). Triple Bottom Line Accounting: A conceptual Expose. *Journal of Business and Management*, ss. 30-36. Hentet 30.november 2017.
<http://iosrjournals.org/iosr-jbm/papers/Vol13-issue4/E01343036.pdf>
- Barth, N., Cappelen, Å., & Skjerpen, T. (2015). *Levetid og verdifall på varige driftsmidler*. Statistisk sentralbyrå. Hentet 14.oktober 2017.
https://www.ssb.no/nasjonaltregnskap-og-konjunkturer/artikler-og-publikasjoner/_attachment/219117?_ts=14ba21608c0
- Bhasin, G. (2010, oktober 23). Hentet fra gurmukhbhasin.blogspot.no, 4 oktober 2017.
<http://gurmukhbhasin.blogspot.no/2010/10/red-engine-advanced-environment-design.html>
- Cappelen, A. W., & Tungodden, B. (2012, mai). Insentiver og innsats. *Magma*, ss. 38-44. Hentet 22.september 2017. <https://www.magma.no/insentiver-og-innsats>
- Dichev, I., Graham, J., Rajgopal, S., Campbell, R.H. (2013). *Earnings quality: Evidence from the field*. Journal of Accounting and Economics. Hentet 4. november 2017.
https://faculty.fuqua.duke.edu/~charvey/Research/Published_Papers/P114_Earnings_quality_evidence.pdf
- E24. (2013, mai 14). *E24.no*. Hentet fra E24.no, 24.september 2017.
<https://e24.no/boers-og-finans/statoil-investerer-milliarder-i-diktatur/20368929>
- Epstein, B. J., & Jermakowicz, E. K. (2007). *Interpretation and Application of International Financial Reporting Standards*. WILEY.
- EY. (2016). *US GAAP versus IFRS; The basics*. Hentet 25. september 2017.
[http://www.ey.com/Publication/vwLUAssetsAL/IFRSBasics_03439-161US_20October2016/\\$FILE/IFRSBasics_03439-161US_20October2016.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssetsAL/IFRSBasics_03439-161US_20October2016/$FILE/IFRSBasics_03439-161US_20October2016.pdf)
- EY. (2012). *IFRS håndboken*. Hentet fra Dib.no i perioden 1. august – 20. desember, 2017.
- EY. (2014). *IFRS i Norge*. Hentet fra Dib.no i perioden 1. august – 20. desember, 2017.

- Fardal, A. (2007, mars). IFRS og norske regnskapsregler. *Magma*. Hentet 6.november 2017.
<https://www.magma.no/ifrs-og-norske-regnskapsregler>
- FASB. Accounting Standards Codification (ASC) 360 *Property, Plant, and Equipment*.
Financial Accounting Standards Board (FASB).
- Finanstilsynet. (2012, mars 5). *Finanstilsynet.no*. Hentet 20.oktober 2017.
<https://www.finanstilsynet.no/nyhetsarkiv/brev/2012/kontroll-av-finansiell-rapportering>
- Grammenos, C. T. (2010). *The Handbook of Maritime Economics and Business 2nd Edition*.
London: MPG Books Ltd.
- Grieg Green. (2017). Hentet 11. september 2017.
<https://grieggreen.com/the-recycling-business/>
- Guillot, S. (2015, november). Oil Price super-cycles. *Oil & Gas Financial Journal*.
Hentet 2. november 2017. <http://www.ogfj.com/articles/print/volume-12/issue-11/features/oil-price-super-cycles.html>
- Healy, P. & Wahlen, J. (1999, mars). A review of the earnings management literature and its implications of standard setting. *Accounting Horizon*, ss. 365-383.
- Henriksen, A. R. (2003, april). Etikk og lønnsomhet. *Magma*. Hentet 18.november 2017.
<https://www.magma.no/etikk-og-loennsomhet>
- IASB. (2003). *Basis for conclusions*. International Accounting Standards Board (IASB).
- IASB. (2014). *Clarification of Acceptable Methods of Depreciation and Amortisation (Amendments to IAS 16 and IAS 38)*. International Accounting Standards Board (IASB). Hentet 17.november 2017.
<http://archive.ifrs.org/Alerts/Publication/Documents/2014/PR-IAS-16-IAS-38-amendments-May-2014.pdf>
- IASB. (September 2017). *Making Materiality Judgements*. International Accounting Standards Board (IASB). Hentet 25.oktober 2017.
<http://www.ifrs.org/-/media/project/disclosure-initiative/disclosure-initiative-materiality-practice-statement/mps-project-summary-and-practice-statement.pdf>

IASB. (September 2017). Accounting Policies and Accounting Estimates – Proposed amendments to IAS 8.

International Accounting Standards Board (IASB) - standarder:

IAS 1 *Presentasjon av finansregnskap.*

IAS 8 *Regnskapsprinsipper, endringer i regnskapsmessige estimater og feil.*

IAS 12 *Inntektsskatt.*

IAS 16 *Eiendom, anlegg og utstyr.*

IAS 21 *Virkningene av valutakursendringer.*

IAS 36 *Verdifall på eiendeler.*

IAS 37 *Avsetninger, betingede forpliktelser og betingede eiendeler.*

IFRIC 1 (2004). *Changes in Existing Decommissioning, Restoration and Similar Liabilities.* International Accounting Standards Board (IASB).

IFRS Foundation. (u.d.). *ifrs.org*. Hentet 2.september 2017.

<http://www.ifrs.org/use-around-the-world/why-global-accounting-standards/>

International Accounting Standards Board. (2010, September). Conceptual Framework for Financial Reporting. *Conceptual Framework*. IFRS Foundation.

Johannessen, A., Kristoffersen, L., & Tufte, P. A. (2011). *Forskningsmetode for økonomisk-administrative fag*. Oslo: Abstrakt forlag AS.

Johannessen, Kristoffersen, & Tufte. (2004). *Forskningsmetode for økonomisk-administrative fag*. Oslo: Abstrakt forlag as.

Johnsen, A., & Kvaal, E. (1999). *Regnskapsloven*. Oslo: Cappelen. Cappelen Akademisk.

Kvifte, S. S., & Johnsen, A. (2008). *Konseptuelle rammeverk for regnskap*. Fagbokforlaget.

Loeb, J. (2014, oktober 7). Hentet 15.november 2015.

<http://apr.org/post/aea-contributes-griffith-shipconstructor-conference-mobile#stream/0>

Malterud, K. (1996). *Kvalitative metoder i medisinsk forskning: en innføring*. Oslo: Tano Aschehoug.

Mordal, T. (1989). *Som man spør, får man svar: arbeid med survey-opplegg*. Tano AS.

Mumby, H. (2013, juni 12). *EvaluateEnergy*. Hentet 7.oktober 2017.

<http://blog.evaluateenergy.com/what-are-3p-oil-gas-reserves-and-why-are-they-important>

Norges Rederiforbund. (2017). *Konjunkturrapport 2017*.

Norsk Industri. (2017). *Konjunkturrapport 2017*. Hentet 9.november 2017.

https://www.norskindustri.no/siteassets/dokumenter/rapporter-og-brosjyrer/konjunkturrapporten_2017.pdf

Nysveen, E. A., & Haugan, B. (2017, mars 20). *E24*. Hentet 1.oktober 2017.

<https://e24.no/naeringsliv/shipping/norsk-rederi-sa-skipet-skulle-repareres-ble-hugget-i-bangladesh/23942029>

Opstad, L. (2010). *Innføring i Makroøkonomi For Økonomisk-Administrative Studier*. Trondheim: Cappelen Akademisk Forlag.

Pedersen, L. J. (2017, oktober). Forelesningsslides: Topics in Auditing (MRR445). *Samfunnsansvar*. Norges Handelshøyskole.

Petersen, C., Plenborg, T., & Kinserdal, F. (2017). *Financial Statement Analysis*. Bergen: Vigmostad & Bjørke AS.

Petersen, E. (2016, august). *Dekomponering/riktig avskrivning av driftsmidler. Revisjon og regnskap*, ss. 47-50. Hentet 10.desember 2017.

<https://www.revregn.no/asset/pdf/2016/8-47-50.pdf>

Picker, R., Clark, K., Dunn, J., Kolitz, D., Livne, G., Loftus, J., & Tas, L. V. (2016). *Applying IFRS standards*. John Wiley & Sons, Ltd.

Røsok, K. O. (2014). Varige driftsmidler. *IFRS i Norge Bransje- og temaartikler*.

- Schølberg, O., & Stenheim, T. (2009, januar). *Dekomponering av varige driftsmidler - En mulig løsning på klassiske problemer. Praktisk økonomi og finans*, ss. 3-10. Hentet 13.september 2017. <https://www.idunn.no/pof/2009/01/art02>
- SNL (2015). Jan Harald Alnes. Hentet 2. oktober 2017. https://snl.no/deduktiv_metode
- SNL (2017). Eyvind Martol Briseid. Hentet 2. oktober 2017. https://snl.no/aksiom_-_matematikk
- Sucarrat, G. (2015). *Metode og økonometri: En moderne innføring*. Versjon 2.0.1. Handelshøyskolen BI.
- Thagaard, T. (2011). *Systematikk og innlevelse: en innføring i kvalitativ metode*. Bergen: Vigmostad & Bjørke AS.
- Thornam, H., & Mamelund, E. (2015, januar). *Hvorfor fremtidens rapportering er integrert. Magma*, ss. 62-69. Hentet 21. september 2017. <https://www.magma.no/hvorfor-fremtidens-rapportering-er-integrert>
- Tømta, T. & Huneide, J. (2008, januar). *Skillet mellom vedlikehold og påkostning*. Hentet 30. november 2017. <https://www.revregn.no/i/2008/1/revisjon-01-08-18>
- Wright, C., & Gallun, R. (2008). *Fundamentals of oil and gas accounting*. Penwell.

Vedlegg 1:**Spørreskjema****Avskrivningsplan**

Spørsmål (1): *Hvor ofte foretas det en vurdering av skipene og plattformenes avskrivningsplan?*

Spørsmål (1.2): *Vurderes deler av avskrivningsplanen oftere enn angitt i forrige spørsmål?*

Dekomponering

Spørsmål (2): *Dekomponeres skip eller plattformer for avskrivningsformål, og hvilke kriterier ligger til grunn for valget?*

Spørsmål (2.1): *Hvilke komponenter dekomponeres skipene og plattformene i for avskrivningsformål, og hvordan grupperes de? (f.eks. rigger, feltinstallasjoner, rørledninger, brønner).*

Spørsmål (2.2): *Dersom forskjell i levetid er avgjørende for dekomponering, hvor mange års forskjell er vesentlig for at en komponent skal kunne dekomponeres?*

- a) < 1. år.
- b) 1 – 3 år.
- c) 4 – 10 år.
- d) 11 – 20 år.
- e) 21 – 30 år.
- f) 31 – 40 år.
- g) > 40 år.
- h) Annet:

Spørsmål (2.3): *Hvor stor prosentandel av anskaffelseskost skilles ut fra hovedkomponenten for avskrivningsformål?*

Vedlikehold

Spørsmål (3): *Hvor stor prosentandel av vedlikeholdet er periodisk vedlikehold?
Shipping: Varierer vedlikeholdet mellom hver periodiske dokking?*

Spørsmål (3.1): *Påvirkes skillet mellom vedlikehold og påkostning av valget om å dekomponere eller ikke dekomponere skipene og plattformene?*

- a) Mindre behandles som løpende vedlikehold.
- b) Mer kostnadsføres som løpende vedlikehold.
- c) Uendret.
- d) Annet:

Avskrivningsmetode

Spørsmål (4): *Hvilken avskrivningsmetode benytter selskapet på skipene og plattformene, og deres komponenter?*

Utnyttbar levetid

Spørsmål (5): *Hvor lang utnyttbar levetid har selskapene fastsatt for de ulike skipene og plattformene?*

Spørsmål (5.1): *Skiller utnyttbar levetid seg fra skipene og plattformenes totale økonomiske levetid?*

Restverdi

Spørsmål (6): *Hvordan estimeres restverdien på skipene og plattformene?*

- a) Markedsbaserte skrappriser.
- b) Andre markedsbaserte priser.
- c) Estimat basert på tidligere erfaring med lignende skip/plattformer.
- d) Estimat utført av en uavhengig takstmann.
- e) Annet:

Spørsmål (6.1): *Hvilket marked hentes markedsverdien fra?*

Spørsmål (6.2): *Er markedsverdien basert på at det foretas grønn skraping?*

- a) Ja.
- b) Nei.
- c) Annet:

Spørsmål (6.3): *Hvor stor prosentandel av anskaffelseskost er satt som restverdi?*

Fjerningsforpliktelser

Spørsmål (7): *Petroleum: Har selskapet fjernings- og opprydningsforpliktelser i balansen?*

Spørsmål (7.1): *Petroleum: Når anses forpliktelsen å ha oppstått?*

- a) Ved anskaffelse.
- b) Under bygging.
- c) Ved ferdigstillelse
- d) Produksjonsstart.
- e) Annet:

Spørsmål (7.2): *Petroleum: Hvordan er diskonteringsrenten oppbygd?*

- a) Risikofri rente før skatt.
- b) Risikofri rente etter skatt.
- c) Risikofri rente + risikopremie, før skatt.
- d) Risikofri rente + risikopremie, etter skatt.
- e) Annet:

Spørsmål (7.3): *Petroleum: Hva benyttes som motposten til en valutaeffekt av en eventuell estimatendring av forpliktelsen?*

- a) Debet/kredit på eiendelen som er opphavet til forpliktelsen.
- b) Debet/kredit som valutaeffekt i resultatregnskapet.
- c) Annet:

Noteinformasjon

Spørsmål (8): *I hvilken grad mener selskapet selv at det gis tilstrekkelig noteinformasjon til brukerne om regnskapsmessig behandling og vurdering knyttet til plattformer og skip?*

- a) Mindre enn tilstrekkelig i henhold til IFRS.
- b) Oppfyller alle krav i henhold til IFRS.
- c) Oppfyller alle krav og anbefalinger i henhold til IFRS.
- d) Utover hva som forventes i henhold til IFRS.
- e) Annet:

Spørsmål (8.1): *Hvilke av de konkrete anbefalingene i IAS 16.79 informerer dere brukerne om i notene?*

- a) Balanseført verdi av anleggsmidler ute av drift.
- b) Brutto balanseførte verdier av ferdig avskrevne anleggsmidler som fortsatt er i bruk.
- c) Balanseført verdi av anleggsmidler som ikke lenger er i aktiv bruk, og ikke klassifisert som ”holdt for salg”.
- d) Virkelig verdi for anleggsmidler regnskapsført etter kostmetoden dersom denne er vesentlig forskjellig fra balanseført verdi.
- e) Ingen av de ovennevnte.
- f) Annet:

Tilleggsspørsmål

Tilleggsspørsmål (9): *Om respondenten: Stilling i selskapet?*

- a) CEO.
- b) CFO.
- c) Chief Group Accountant.
- d) Regnskapsmedarbeider.
- e) Kundekonsulent.
- f) Annet:

Tilleggsspørsmål (9.1): *Deltar respondenten aktivt i beslutninger vedrørende behandling av anleggsmidler i konsernregnskapet?*

- a) Ja.
- b) Nei.
- c) Annet:

Tilleggsspørsmål (9.2): *Dersom skip, hvilken type skip har selskapet i balansen?*

Til petroleumsselskaper:

- a) Boreplattform.
- b) Produksjonsplattform.
- c) Boligplattform.
- d) Lagringsplattform.
- e) Kombinert plattform.
- f) Annet:

Til shippingselskaper:

- a) Service.
- b) Seismikk.
- c) Tankskip.
- d) Taubåt.
- e) Ferge/transport.
- f) Multi-purpose vessel.
- g) Plattform supply vessel.
- h) Annet:

Tilleggsspørsmål (9.3): *Hvilket alternativ passer best til den konjunkturen bransjen er inne i nå?*

- a) Lavkonjunktur med oppgang.
- b) Lavkonjunktur med nedgang.
- c) Høykonjunktur med oppgang.
- d) Høykonjunktur med nedgang.
- e) Annet:

Tilleggsspørsmål (9.4): *Hvordan ser selskapet på fremtidsutsiktene i bransjen de neste 5 årene?*

- a) Positive, forventer gode tider.
- b) Middels, forventer lite forandring.
- c) Negativ, forventer nedgangstider.
- d) Annet:

Tilleggsspørsmål (9.5): *I hvor stor grad påvirker bransjepraksis selskapets regnskapsmessige vurderinger ved behandling av anleggsmidler?*

- a) I stor grad.
- b) Middels grad.
- c) I liten grad.
- d) Annet:

Tilleggsspørsmål (9.6): *Hvilken metode benyttes ved behandling av skipene og plattformene i etterfølgende perioder?*

- a) Historisk kost med avskrivning.
- b) Verdireguleringsmetoden.
- c) Benytter ikke IAS 16.
- d) Annet: