

Der Start für den Einheitlichen Euro-Zahlungsverkehrsraum (Single Euro Payments Area – SEPA), wird einer Umfrage der Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsgesellschaft PwC unter 150 europäischen Unternehmen zufolge (www.pwc.de) „aller Voraussicht nach holprig“: Knapp ein halbes Jahr vor Inkrafttreten des einheitlichen europäischen Zahlungsraums laufe noch ein Drittel der europäischen Unternehmen Gefahr, die Umstellung nicht bis zum Stichtag 1.2.2014 zu schaffen. Ein Viertel der Befragten habe mit der Umstellung noch nicht einmal begonnen. Vor diesem Hintergrund sei bedenklich, dass fast die Hälfte (46%) der Unternehmen keinen „Plan B“ für den Fall einer verzögerten oder unvollständigen SEPA-Einführung habe. „Von den drohenden Startschwierigkeiten wären auch die Betriebe betroffen, die ihre Systeme rechtzeitig auf SEPA umgestellt haben. Diese könnten beispielsweise mit Liquiditätsproblemen konfrontiert sein, wenn Kunden, die die Anpassung zum Stichtag nicht bewerkstelligt haben, keine Banküberweisungen tätigen können“, warnt *Thomas Schröder*, PwC-Partner und Experte für den Bereich Treasury. Die Umfrageergebnisse deuteten zudem darauf hin, dass der zeitliche und finanzielle Aufwand für SEPA ausgerechnet von den Unternehmen unterschätzt werde, die bislang noch keinen Umstellungsplan haben. Die komplette Studie steht unter www.pwc.de/sepa zum Download zur Verfügung. Sie gibt neben den Umfrageergebnissen auch einen Überblick über mögliche Maßnahmen, um noch rechtzeitig „SEPA-fähig“ zu werden. – Ein Bestandteil der EU-Payment Term Directive ist eine europaweit einheitliche Zahlungsfrist von 60 Tagen (in Deutschland bislang 30 Tage). Was dies für das Liquiditätsmanagement der Unternehmen bedeutet, können Sie der Meldung auf der zweiten Seite dieses Wochenüberblicks entnehmen.



Gabriele Bourgon,
Ressortleiterin
Bilanzrecht und
Betriebswirtschaft

Rechnungslegung

KPMG: Neue Leasingbilanzierung würde Airlines mit über 100 Mrd. US-Dollar Schulden belasten

Internationale Fluggesellschaften müssen sich darauf einstellen, in ihren Bilanzen künftig deutlich höhere Verbindlichkeiten auszuweisen. Vorgesehene Änderungen an den Bilanzierungsvorschriften für Leasingverträge würden allein die 20 größten Fluggesellschaften mit zusätzlichen Schulden von über 100 Mrd. US-Dollar belasten. Das hat eine aktuelle Analyse der Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsgesellschaft KPMG ergeben. *Dr. Steffen Wagner*, Partner und Leiter des Sektors Transport und Tourismus bei KPMG: „Insbesondere Fluggesellschaften mit einem hohen Anteil geleaster Flugzeuge müssten sich auf weitreichende Folgen des neuen Bilanzierungsstandards einstellen. Milliardenbeträge wären dann als zusätzliche Schulden zu bilanzieren. Dies würde sowohl Kreditvereinbarungsklauseln (Covenants) als auch diverse Leistungskennzahlen wie EBITDA und letztlich auch Dividendenzahlungen beeinflussen.“ Der von den internationalen Standardsetzern vorgelegte und derzeit diskutierte Entwurf zur Leasingbilanzierung sieht eine fundamentale Änderung bei der Bilanzierung von Leasingverhältnissen vor: Künftig sollen beinahe sämtliche Leasingverhältnisse einschließlich der einhergehenden vertraglichen Nutzungsrechte und Verpflichtungen in der Bilanz des Leasingnehmers abgebildet werden. Bisherige Ausnahmemöglichkeiten sollen künftig entfallen. Mit dem aktuellen Vorschlag soll die vielfach kritisierte Praxis der Off-Balance-Sheet-Bilanzierung von Leasingverträgen eingeschränkt werden. Diese resultierte aus der bisherigen Unterscheidung zwischen Finanzierungs- und Operating-Leasingverträgen, wobei Vermögenswerte

und Schulden aus Operating-Leasingverträgen aktuell beim Leasingnehmer bilanziell nicht erfasst werden. Zudem würden – so *Wagner* – „die in der Branche häufig genutzten Sale-and-Lease-Back-Transaktionen durch die Änderungen für die Airlines an Attraktivität verlieren.“ Dabei werden erworbene Flugzeuge von den Airlines zunächst unmittelbar veräußert, um danach von einer Leasing-Gesellschaft zurückgemietet zu werden. Innerhalb des nun überarbeiteten Entwurfs werden diese Sale-and-Lease-Back-Transaktionen in der Bilanz der Airlines erfasst, was bei Transaktionen, die nach den aktuellen Regelungen zu einem Operating-Leasingverhältnis führen, oft nicht der Fall ist. Den Erstanwendungszeitpunkt der neuen Regelungen wird der IASB erst nach Auswertung der Ergebnisse der Kommentierungsphase festlegen, die am 13.9.2013 endet. Die komplette Analyse über die Auswirkungen der veränderten Leasing-Bilanzierung auf Fluggesellschaften findet sich unter diesem Link (in englischer Sprache): www.kpmg.com/Global/en/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/Pages/leases-final-approach-or-go-around.aspx (www.kpmg.de)

DRSC: 19. Sitzung IFRS-Fachausschuss

Die Agenda für die 19. Sitzung des IFRS-Fachausschusses des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committee (DRSC) am 2./3.9.2013 sowie weitere Informationen, u. a. Links für die Anmeldung, finden Sie unter www.drsc.de.

Wirtschaftsprüfung

IDW: Bilanzierung von Zuwendungen aus dem Hochschulpakt 2020 bei Hochschulen

Das Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) regt gegenüber dem Ministerium für Innovation, Wis-

senschaft und Forschung sowie dem Hochschulkompetenzzentrum NRW an, Zweifelsfragen zur Bilanzierung von HSP-II-Mitteln zu klären. Überlegungen zur Anwendung der handelsrechtlichen Grundsätze auf Zuweisungen aus dem Hochschulpakt finden Sie im IDW-Schreiben vom 8.8.2013, das auf der IDW-Homepage abrufbar ist. (www.idw.de)

WPK: Erläuternde Ausführungen zur Überarbeitung des Hinweises zur Berichterstattung über eine Qualitätskontrolle

Auf der Homepage der Wirtschaftsprüferkammer (WPK) stehen jetzt erläuternde Ausführungen zur Überarbeitung des Hinweises der Kommission für Qualitätskontrolle zur Berichterstattung über eine Qualitätskontrolle zur Verfügung, in denen die wesentlichen Hintergründe der Überarbeitung dargestellt werden. Wie ein roter Faden durchzieht die Überarbeitung des Hinweises, dass die Berichterstattung immer konkret auf die einzelne geprüfte Praxis auszurichten ist. Viele Qualitätskontrollberichte enthalten Ausführungen allgemeiner Natur, die dem Leser des Berichts – so die Kommission für Qualitätskontrolle – jedoch keinen konkreten Einblick ermöglichen (z. B.: „Ich habe risikoorientiert geprüft.“). Durch die Ausführungen zu den Grunddaten zum Umfang der Qualitätskontrolle sollten die Prüfer für Qualitätskontrolle angehalten werden, konkret über die von ihnen durchgeführte Qualitätskontrolle zu berichten (Zeitaufwand, Prüfungsteam und Verwertung von Erkenntnissen aus anderen Verfahren). Gleichzeitig dienten die zugrundeliegenden Informationen über die geprüfte Praxis dem Prüfer für Qualitätskontrolle als Ausgangspunkt seiner auf die Verhältnisse der Praxis angepassten Prüfungsstrategie und -planung.