



Handelshögskolan
VID GÖTEBORGS UNIVERSITET

Ny leasingstandard – Hur påverkas transportbranschen i Europa?

Magisteruppsats i företagsekonomi
Extern redovisning och Företagsanalys
Höstterminen 2010
Handledare: AnnaKarin Pettersson
Emmeli Runesson
Författare: Marcus Sträng
Oskar Wall

Förord

Vår studie om leasing i transportbranschen har varit genomförbar tack vare våra handledare AnnaKarin Pettersson och Emmeli Runesson som varit oerhört hjälpsamma och gett oss värdefulla råd under uppsatsprocessen. Ett stort tack till er!

Vi vill också tacka varandra för god samarbetsförmåga och en rolig och utvecklade uppsatsperiod tillsammans.

Göteborg, den 10 januari 2011

Marcus Sträng

Oskar Wall

Sammanfattning

Magisteruppsats i företagsekonomi, Extern redovisning och Företagsanalys HT10, Handelshögskolan Göteborgs Universitet

Författare: Marcus Sträng och Oskar Wall

Handledare: AnnaKarin Pettersson och Emmeli Runesson

Nyckelord: IAS 17, Leasing, Leasetagare, Operationell leasing, Transportbranschen

Titel: Ny leasingstandard – Hur påverkas transportbranschen i Europa?

Bakgrund och problem: Transportbranschen i Europa står inför en situation där bolags finansieringsmöjligheter kan komma att påverkas. IASB och FASB har publicerat ett utkast till en ny redovisningsstandard inom leasingredovisning, som innebär att all leasing måste klassificeras som finansiell. Detta får effekter i en bransch som i dag redan är ansträngd. Tidigare forskning visar att aktivering av all leasing får effekter på transportbranschen i USA. Rapporten ämnar hitta vilka möjliga nedslag en aktivering kan få för transportbranschen i Europa.

Syfte: Syftet med uppsatsen är att utröna hur en omfattande förändring av regelverket IAS 17 kan påverka en redan ansträngd bransch i form av försämrade finansiella ställningar.

Avgränsning: Avgränsning görs till transportbolag i Europa från länder som presenterar en väsentlig andel leasing. Studien undersöker enbart bolag som leasetagare, vilket utesluter all form av leasing som leasegivare.

Metod: Studien genomförs med en kvantitativ ansats där författarna utgår från data hämtat ur årsredovisningar via databasen datastream. Genom att hämta de operationella minimileaseavgifterna har en aktivering av dessa gjorts till bolagens totala kapital. Förändringen har sedan analyserats genom att dela upp transportbranschen i underbranscher för att lättare kunna härröra bolag med stor andel operationell leasing.

Resultat och slutsats: Resultatet visar att en aktivering av bolags operationella leasing får effekter på nyckeltalsmått såsom soliditet och räntabilitet på totalt kapital. Effekterna varierar och störst påverkan upplever marin transport och flygtransport. Kritiker menar att en aktivering av all leasing får alltför stora konsekvenser för leasingintensiva bolags finansiering. Problematiken kan lösas genom att istället öka kraven på notupplysningar.

Förslag till fortsatt forskning: Eftersom leasing varierar i påverkan på branscher vore det intressant att undersöka hur exempelvis industribranschen skulle påverkas av det nya förslaget. En tänkbar ansats vore att undersöka bolag i Asien, där framförallt marin transport under det senaste decenniet ökat markant. När leasingstandarden sedan blir verklighet kan en studie rörande de faktiska konsekvenserna göras.

Innehåll

1. INLEDNING	6
1.1 Bakgrund.....	6
1.2 Problemdiskussion	7
1.3 Problemformulering	9
1.4 Syfte.....	9
1.5 Avgränsning.....	9
2. REFERENSRAM.....	10
2.1 Framtagande av en ny standard.....	10
2.2 Konvergeringsprojekt	11
2.3 IASBs IAS 17 idag.....	11
2.4 Problematiken i nuvarande leasingstandard	12
2.5 Utkast till en ny standard.....	13
2.6 Kritik mot nya förslaget.....	14
2.7 Tidigare forskning inom leasing	17
2.8 Alternativ till ny standard.....	18
2.9 Finansiering av marin transport.....	19
3. METOD	21
3.1 Val av metod	21
3.2 Urval.....	21
3.3 Insamling av data.....	21
3.4 Beräkning av de operationella minimileaseavgifterna	22
3.4.1 Förfallotid < 1 år.....	22
3.4.2 Förfallotid 1-5 år	23
3.4.3 Förfallotid > 5 år.....	23
3.4.4 Beräkning av nya väsentliga nyckeltal	24
3.5 Röntabilitet på totalt kapital och soliditet.....	24
3.6 Samband mellan tillväxt och operationell leasing	25
3.7 Rapportens trovärdighet.....	25
4. EMPIRI.....	27
4.1 Antal företag med och utan operationell leasing.....	27
4.2 Summering av transportbranschen.....	28
4.3 Summering av subsektorer	29
4.3.1 Marin transport	32

4.3.2 Flygtransport.....	33
4.3.3 Väg- och Järnvägstransport.....	34
4.3.4 Resa & Turism	35
4.3.5 Övrig transport	36
4.4 Samband mellan hög tillväxt och operationell leasing.....	37
4.5 Sammanfattning.....	38
5. ANALYS	39
5.1 Påverkan i transportbranschen	39
5.2 Flygtransport.....	42
5.3 Marin transport.....	43
6. SLUTSATS	45
6.1 På vilket sätt kan transportbranschen påverkas av ett uteslutande av operationell leasing?.....	45
6.2 Förslag till fortsatt forskning.....	46
6. KÄLLFÖRTECKNING.....	47

1. Inledning

Inledningsvis presenteras problematiken med nuvarande leasingstandard. Kritiker menar att en aktivering av den operationella leasingen kan få negativa effekter i leasingintensiva branscher. Studier från USA visar att transportbranschen påverkas kraftigt vilket föranleder att även undersöka hur Europa skulle drabbas.

1.1 Bakgrund

Redan i slutet av 1970-talet gav den Amerikanska normsättaren FASB ut riktlinjer för hur leasingavtal skulle hanteras i redovisningen. Avtalen ska sedan dess klassificeras och redovisas efter dess ekonomiska innebörd. Om de ekonomiska risker och fördelar flyttats över till leasetagaren ska avtalet klassificeras som ett finansiellt leasingavtal. Ett leasingavtal kan också klassificeras som ett operationellt avtal – likt ett hyresavtal – om denna överföring inte anses skett (Imhoff & Thomas, 1988). Detta har bidragit till att företag som hamnar i gränslandet kan ha incitament att välja hur de vill klassificera sina leasingavtal. Vid ett finansiellt avtal ska nämligen tillgången redovisas i balansräkningen hos leasetagaren, medan så inte är fallet vid ett operationellt avtal (Marton et al, 2010). IASBs föreställningsram nämner att redovisningen ska vara jämförbar för dess användare (IASBs Föreställningsram). Om redovisning av leasingavtal öppnar för subjektiva bedömningar finns risk att avtal som egentligen borde klassificerats som finansiella, redovisas som operationella. Detta medför att företag visar en mindre balansomslutning och därmed också bättre nyckeltal. Följden kan bli att investerare fattar felaktiga beslut när de bedömer företags potential. Kritik till nuvarande sätt att redovisa leasingavtal har fått globala normsättare att arbeta tillsammans för att lösa problematiken (ifrs.org [a]).

För att skapa en harmonisering av de två största globala regelverken inom redovisning, ingick IASB och FASB ett konvergeringsprojekt vid ett sammanträde 2002, även kallat The Norwalk Agreement (ifrs.org [a]). För att nå en harmonisering försöker normsättarna hitta skiljaktigheter mellan regelverken för att sedan ta fram en gemensam global lösning. Problematiken kring leasing har diskuterats länge av IASB och FASB och ingen av normsättarna har ansett sig haft en tillfredsställande lösning (Marton et al, 2010). Under 2006 startade normsättarna ett gemensamt projekt för att förnya leasingstandarderna. Som ett led i detta publicerades nyligen ett utkast till en leasingstandard som är tänkt att ersätta IAS 17. Förslaget innebär i sin helhet att klassificering av leasingavtal i operationell och finansiell frångås för leasetagaren. Istället ersätts uppdelningen med en enhetlig modell som visar

att rätten att använda en tillgång också kommer styra om ett avtal är ett leasingavtal eller inte. Detta innebär att ett företag som uppfyller detta kriterie, ska inkludera det leasade objektet som en tillgång respektive skuld i sin balansräkning. Detta menar IASB ger en högre grad av jämförbarhet i redovisningen och därmed också en mer rättvisande bild av företagets ekonomiska ställning (Marton et al, 2010). Flera leasingbolag världen över är dock skeptiska till förslaget och menar att leasingmarknaden kraftigt kommer försämrats (LeaseEurope.org [b]). Beattie et al (2000) undersökte industriella och kommersiella företag och menade att operationell leasing är mer förekommande än finansiell. En förändring av standarden skulle således kunna påverka dessa företag.

1.2 Problemdiskussion

Leasingindustrin är viktig för den europeiska marknaden eftersom leasing står för 20 % av all nyinvestering. Den Europeiska leasingmarknaden är den största i världen där värdet av all leasing uppgår till 209 miljarder Euro. Cirka 90 % av den totala leasingen i Europa används för att finansiera utrustning och fordon (LeaseEurope.org [b]). I dagens globaliserade värld ställs nya krav på förnyelse och förändring vilket leasing underlättar då en flexibilitet ges till att förnya tillgångar och ta del av den senaste teknologin. Företag får även möjlighet att finansiera 100 % av tillgången via leasing. De fördelar som bolag erhåller vid leasing är ofta en faktor som avgör att man väljer leasing som finansieringsalternativ framför andra alternativ (ifrs.org [c]). Tyskland, Frankrike, Storbritannien och Italien är de länder som använder leasing i störst utsträckning i Europa. Tillsammans står de för cirka 62 % av den totala leasingen på den europeiska marknaden (LeaseEurope.org [a]).

Den tänka förändringen av leasingredovisning, innebär att företag som leasetagare blir tvungna att redovisa operationell leasing, som finansiell leasing. Tillgången ska således redovisas i balansräkningen vilket i sin tur påverkar viktiga nyckeltal för företag, såsom soliditet och räntabilitet på totalt kapital. Tidigare studier har gjorts kring hur en förändrad leasingstandard skulle påverka olika företag och branscher. En uppsats skriven vid handelshögskolan i Göteborg av Kärrholm & Källqvist (2010), konstaterade en påverkan på svenska börsnoterade företag vid en aktivering av operationell leasing till finansiell leasing. De branscher som påverkades mest av det nya förslaget var industri, sällanköp, dagligvaror, sjukvård och IT. Bryan (2010) konstaterar att detaljhandeln, servicebranschen och transportbranschen i USA påverkas mest vid en aktivering genom försämrade nyckeltal i soliditet och

räntabilitet på totalt kapital. Vidare har Beattie et al (2000) undersökt de 100 största företagen i Storbritannien och konstaterat att operationell leasing förekommer i större utsträckning än finansiell leasing. Beattie et al (1998) har studerat 232 slumpmässigt valda företag i Storbritannien och undersökt påverkan på nyckeltal vid en aktivering av nuvärdet på den operationella leasingen i företagen. I genomsnitt stod aktiveringen av operationell leasing för 39 % av de totala skulderna företagen innehade. Resultatet var en stor inverkan på nyckeltal där tjänstesektorn var mest påverkad.

I transportsektorn med en stor andel operationell leasing kan det nya förslaget ställa till problem. Cathay Pacific, ett stort flygbolag i Hongkong, riktar kritik mot IASB och menar att den operationella leasingen är viktig ur fler synpunkter och därför borde behållas. De skriver bland annat att den är viktig för att upprätthålla flexibilitet på en kommersiell marknad. Beslutsfattare i dessa bolag ingår inte i operationella avtal enbart i syfte att lättare kunna finansiera investeringar, utan för att minska riskerna med att äga en tillgång. Om förslaget får genomslag innebär det att tillgångar som inte innebär en risk för bolaget ändå måste inkluderas i balansräkningen. Cathay Pacific menar att IASB, med sitt förslag, orsakar för stor inverkan på den marknadsmässiga verkligheten och på så sätt försvårar villkoren på leasingmarknaden för flygbranschen. Vidare anses att den nya modellen enbart skulle underlätta för vissa investerare. För att få en vidare uppfattning föredrar många analytiker upplysningar i noter om hur avtalet är uppbyggt (ifrs.org [d]). Detta bekräftas av Zechman (2010) som också menar att mer specifika upplysningskrav i noterna är en bättre lösning.

Under de senaste åren har transportbranschen och speciellt flygbranschens lönsamhet varit ansträngd och det nya leasingregelverket kan få ytterligare påverkan på deras lönsamhet. Den ekonomiska nedgången påverkade branschen starkt, rekordhöga oljepriser ökade detta och nya miljömässiga krav samt nya regler kring bullernivå utökade pressen på branschen (Deloitte.com [a]). Flertalet aktörer i branschen gick i konkurs under 2008-2009. Även transport på land och vatten har ställts inför utmaningar på grund av den ökade globaliseringen vilket har lett till en ökad konkurrens. Järn-, väg- och vattentransporter är konjunkturkänsliga och påverkas i större utsträckning av de ekonomiska omvärldsfaktorerna (Deloitte.com [a]). Det nya leasingregelverket kommer förmodligen sätta ytterligare press på transportbranschen. Konsekvenserna för dessa företag kan bli sämre finansieringsmöjligheter och därmed en oförmåga att driva verksamheten vidare. Studier från USA har visat att en aktivering av operationell leasing lett

till en stor påverkan på transportbranschen Bryan (2010) m fl. Det vore således intressant att se hur en fullständig aktivering av leasing i samma bransch skulle kunna påverka bolag i Europa.

1.3 Problemformulering

Problemdiskussionen leder fram till följande problemformulering:

På vilket sätt skulle ett uteslutande av operationell leasing kunna leda till en väsentlig försämring av europeiska transportbolags finansiella ställning?

1.4 Syfte

Syftet med uppsatsen är att utröna hur en omfattande förändring av regelverket IAS 17 kan försämma transportbranschens finansiella ställning.

1.5 Avgränsning

Uppsatsen avgränsas mot företag i transportbranschen, hemmahörande i europeiska länder. Författarna avgränsade uppsatsen mot transportbranschen eftersom den karaktäriseras som en leasingintensiv bransch. Uppsatsen fokuserar på företag som leasetagare och utelämnar således hur leasing hanteras för bolag som leasegivare.

2. Referensram

Dagens IAS 17 har en klassificeringsproblematik där leasingavtal ofta redovisas som operationella sådana eftersom tillgången redovisas utanför balansräkningen. Normsättarna har lämnat ett utkast för en ny leasingstandard där klassificeringsproblematiken försvinner. Detta har mötts av hård kritik från framförallt praktiker i transportbranschen. Forskning visar att vissa branscher påverkas mer eller mindre av en aktivering av operationell leasing.

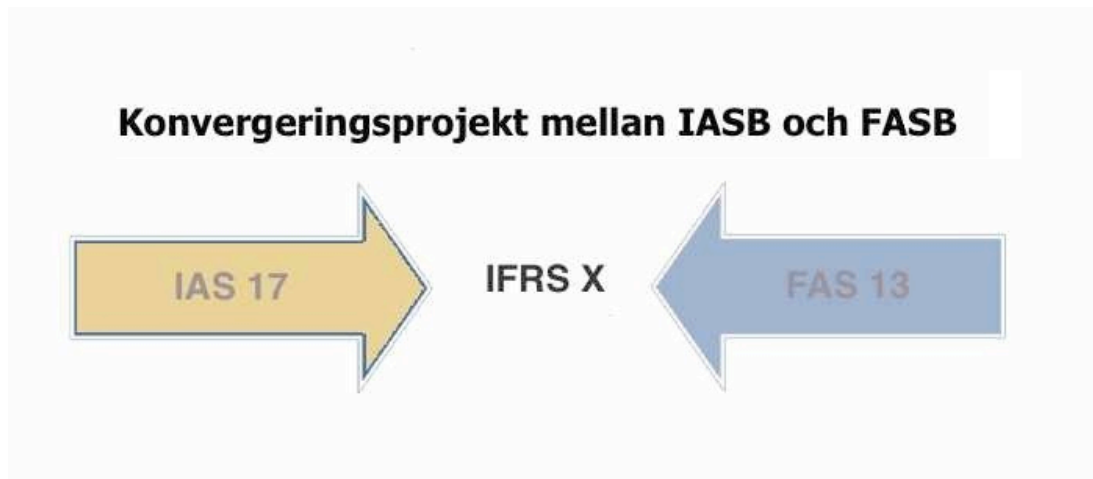
2.1 Framtagande av en ny standard

Med syfte att harmonisera redovisningen i ett flertal länder bildades 1973 International Accounting Standard Committee (IASC). Bakom initiativtagandet stod till en början revisorsorganisationer runt om i världen. För att nå ökad acceptans beslutade IASC att göra alla sina möten offentliga, involvera redovisningsanvändare i större utsträckning samt att öka sitt oberoende. IASC ombildades därför till IASB, International Accounting Standard Board vilket medförde att utvecklingen av deras standarder blev mer öppen för allmänheten. IASB utvecklar principbaserade standarder som syftar till att ge vägledning för användaren av redovisning (Marton et al, 2010).

Standardprocessen börjar med att IASB presenterar ett forskningsförslag kring ett område inom redovisning som kan förbättras. Ofta handlar det om att öka relevansen och tillförlitligheten i den information som delges användarna i redan existerande standard. Men framförallt om att höja kvaliteten och anpassa standarder efter en föränderlig marknad. Förslaget mynnar ut i ett forskningsprojekt som bearbetas av ett expertråd eller en nationell normsättare. IASB utvecklar sedan ett diskussionspapper som skickas för remiss till berörda parter. Dessa har möjlighet att under en sexmånadersperiod kommentera och påverka innehållet i förslaget. När remissperioden är slut bearbetar IASB vad som påpekats innan de publicerar det färdiga utkastet för den nya standarden. Utkastet ska i sin tur bli föremål för ytterligare en remissperiod. För att diskutera standardens innehåll ännu en gång anordnas ofta så kallade "hearings" eller "round table" som alla är offentliga. Innan en standard godkänns måste en viss andel av ledamöterna i IASBs styrelse acceptera utkastet. Ibland implementeras enbart en del av den tänkta standarden för att testa hur den fungerar i praktiken. Framtagning av en ny standard är tidskrävande och kan ta upp till två och ett halvt år. När en standard väl är godkänt ska det upprättas en användarvänlig implementeringsguide. Den ska dessutom översättas till ett antal nationella språk (ifrs.org [i]).

2.2 Konvergeringsprojekt

IASB och FASB har arbetat tillsammans sedan 2002 för att ta fram högkvalitativa globala redovisningsregler. Normsättarna började med samarbetet för att minska olikheter mellan regelverken IFRS och US GAAP. Normsättarna kom överens om ett samarbete vid ett möte under 2002 även kallat the Norwalk Agreement. Samarbetet förstärktes 2006 när IASB och FASB kom överens om nya målsättningar som skulle vara avklarade fram till 2008 (ifrs.org [a]). Målsättningarna var bland annat att minska olikheter i var standard och istället ta fram nya standarder tillsammans och möta investerarens behov genom att ersätta svaga standarder med starka standarder. Vidare avtalade normsättarna under 2008 om att de viktigaste kvarvarande gemensamma projekten skulle vara avklarade fram till 2011 byggda på principbaserade regelverk (ifrs.org [a]). "Gruppen av 20" (G-20) är en grupp av stora industrialiserade länder samt snabbt utvecklade ekonomier som diskuterar problem i världsekonomin (G20.org [a]). G20 har även ställt krav på IASB och FASB att skynda på processen om konvergeringsprojekten (ifrs.org [a]). I samband med när samarbetet stärktes 2006, påbörjade normsättarna ett gemensamt projekt kring leasing. Varken IASB eller FASB ansågs ha en tillfredsställande lösning på leasing via IASBs IAS 17 eller FASBs FAS 13. IASB och FASB sammanslog en arbetsgrupp som tog hänsyn till intressenter av de finansiella rapporterna. Arbetsgruppen består av personer från olika bakgrunder till exempel framställare av finansiella rapporter, revisorer, sakkunniga och experter (ifrs.org [f]).



Figur 1: Harmonisering

2.3 IASBs IAS 17 idag

Vid tillämpning av IAS 17 tar leasetagaren hänsyn till den ekonomiska innebörden i leasingavtalet genom att ta titta på vem som innehar de ekonomiska riskerna och fördelarna relaterat till ägandet av tillgången.

Parterna bortser således från den juridiska ägandeformen (IAS 17, p. 4). Leasetagaren gör bedömningen om vem av leasetagaren eller leasegivaren som innehar de betydande riskerna och fördelarna relaterat till ägandet av den leasade tillgången. Innehar leasetagaren de betydande riskerna och fördelarna är avtalet ett finansiellt sådant. Innehar leasegivaren de betydande riskerna och fördelarna är avtalet ett operationellt leasingavtal. Bedömer leasetagaren avtalet som finansiellt, redovisar denne en tillgång och en skuld i balansräkningen. Bedömer leasetagaren däremot avtalet som operationellt redovisar leasetagaren ingen tillgång eller skuld i balansräkningen men lämnar information i noterna om de framtida minimileaseavgifterna. Bedömningen angående finansiell eller operationell leasing får effekt på hur stor balansomslutning företagen redovisar. IAS 17 punkt 10 har sammanställt ett antal punkter som ensamt eller tillsammans leder till ett finansiellt leasingavtal:

- a. äganderätten till tillgången överförs till leasetagaren när leasingavtalet löpt ut,
- b. leasetagaren äger rätt att köpa leasingobjektet till ett pris som understiger förväntat verkligt värde med ett så stort belopp att det vid leasingavtalets början framstår som rimligt säkert att rätten kommer att utnyttjas,
- c. leasingperioden omfattar större delen av leasingobjektets ekonomiska livslängd även om äganderätten inte övergår,
- d. vid leasingavtalets början uppgick nuvärdet av minimileaseavgiften till i allt väsentligt tillgångens verkliga värde, och
- e. leasingobjektet är av så speciell karaktär att endast leasetagaren kan använda objektet utan att väsentliga ändringar görs.

Punkt 10 i IAS 17 är dock inte alltid bindande enligt punkt 12 i samma standard. Punkt 12 anger att punkt 10 inte alltid är avgörande ifall leasetagaren gör bedömningen att inte den bytande delen av alla risker och fördelar relaterat till ägande av tillgången är överförda till leasetagaren, då klassificeras avtalet som ett operationellt sådant.

2.4 Problematiken i nuvarande leasingstandard

Dagens leasingstandard öppnar för en subjektivitet hos leasetagaren vid bedömning om det föreligger ett finansiellt eller operationellt leasingavtal. Punkt 12 i IAS 17 ger leasetagaren möjlighet att bedöma att de väsentliga risker och fördelar med ägandet av tillgången inte har överförts. Bedömer leasetagaren att så är fallet redovisar leasetagaren ingen tillgång eller skuld men informerar om framtida minimileaseavgifter i noterna. Ett utav problemen

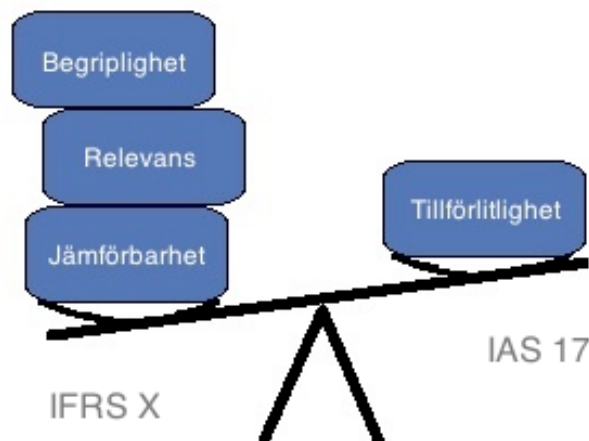
är att företag många gånger har incitament att klassificera leasing som operationell för att erhålla högre nyckeltal i soliditet och räntabilitet på totalt kapital (Marton et al, 2010). Dagens standard bygger på föreställningsramens kvalitativa egenskap tillförlitlighet. Detta innebär att informationen inte skall vara vinklad eller innehålla några väsentliga fel. Man ska avbilda det som avses att avbilda, det ska vara en korrekt bild av den ekonomiska verkligheten (IASBs föreställningsram). En annan kvalitativ egenskap i redovisningen blir dock lidande i dagens standard. Jämförbarheten blir påverkad när den principbaserade standarden möjliggör för företag att genom deras incitament göra en subjektiv bedömning om att ett operationellt leasingavtal föreligger (Marton et al, 2010). Jämförbarheten mellan olika företags finansiella rapporter blir alltså lidande i dagens IAS 17 eftersom operationella leasingavtal inte visas i balansräkningen, likt finansiella. Företag med enbart operationell leasing lämnar endast information i noterna om framtida leasingavgifter. Vid jämförandet av två bolag som klassificerar avtalen olika behöver användaren göra en aktivering av minimileaseavgifterna i noterna till balansräkningen och därefter jämföra de finansiella rapporterna mellan bolagen. Ett annat problem är dessutom att investerare måste göra ett antal uppskattningar vid aktivering av operationell leasing vilket försämrar jämförbarheten (ifrs.org [g]).

2.5 Utkast till en ny standard

För att öka jämförbarheten i redovisningen av leasingavtal har normsättare sedan en tid tillbaka diskuterat möjligheten att slopa klassificeringen av operationell och finansiell leasing. Diskussionen började med att dåvarande IASC (föregångare till IASB) tillsammans med normsättare från Australien, Nya Zeeland, Storbritannien och USA inledde ett projekt. Det så kallade G4+1-projektet. I början av 2000-talet presenterade gruppen en rapport där man föreslog en radikal förändring rörande leasingredovisning. Förslaget förde med sig kritik, och ansågs ogenomtänkt (ifrs.org [h]). 2006 bestämde sig FASB och IASB för att samarbeta för att nå en gemensam lösning. Detta resulterade i ett diskussionspapper och senare i ett mer utvidgat utkast till ny standard. Den stora skillnaden mellan IAS 17 och den tänka standarden är hur en tillgång definieras. Föregångaren menar att om väsentliga risker och fördelar förts över till leasetagaren ska avtalet klassificeras som finansiellt, annars operationellt. IASB hävdar, i det nya förslaget, att om ett leasingavtal möter tillgångsdefinitionen ska den också hanteras som om den vore en tillgång i balansräkningen. Rätten att nyttja ett leasat objekt ger alltså per definition upphov till en tillgång i leasetagarens balansräkning (ifrs.org [e]).

En tillgång är en resurs över vilken företaget har det bestämmande inflytandet till följd av inträffade händelser och som förväntas innebära ekonomiska fördelar för företaget i framtiden (IASBs föreställningsram).

Förslaget innebär alltså att leasetagaren har anspråk över det leasade objektet och således måste aktivera det i balansräkningen. IASB menar att skulden också ska hanteras enligt skulddefinitionen eftersom leasetagaren har en skyldighet att betala leasingavgifter. Den nya standarden blir mer i linje med föreställningsramen eftersom den beaktar tillgångs- och skulddefinitionen. Redovisningen blir sålunda mer jämförbar eftersom all leasing aktiveras i balansräkningen hos leasetagaren. Klassificeringsproblematiken försvinner och företag kommer inte längre ställas inför subjektiva bedömningar när de ingår ett leasingavtal (ifrs.org [e]). Förutom att jämförbarheten ökar med det nya förslaget, betonas även begriplighet och relevans. Begriplighet betyder, att användaren på ett enkelt sätt ska förstå den information som presenteras i de finansiella rapporterna. Relevans innebär att redovisningen ska vara användbar för beslut.



Figur 2: Kvalitativa egenskaper

2.6 Kritik mot nya förslaget

IASB och FASBs diskussionspapper behandlade främst problematiken kring leasetagarens redovisning och utelämnade till stor del information om leasegivarens redovisning. IASB och FASB gjorde det för att de anser att problematiken är större för leasetagare än för leasegivare (ifrs.org [g]). Efter analys av kommentarerna på diskussionspapperet gav de dock större vikt kring leasegivarens problematik. Kommentarererna handlade många gånger om

ett behov av en leasingstandard som är konsekvent för leasetagare och leasegivare (ifrs.org [g]). Andra vanligt förekommande kommentarer till diskussionspapperet var till exempel varför tillgångar som inte tillhörde företags kärnverksamhet inkluderades i den nya standarden. Normsättarnas kommentar var att dessa tillgångar var av så stor omfattning att de ska inkluderas i de finansiella rapporterna eftersom de är viktiga för investerare. Vidare ställdes frågor kring varför man tog bort klassifikationen mellan finansiell och operationell leasing och inte istället förbättrade klassifikationsreglerna i standarden. Normsättaren vill ta bort klassifikationen helt för att öka jämförbarheten och begripligheten för investerare när de läser de finansiella rapporterna. Problematiken finns kring investerares uppskattningar som de måste göra vid aktivering av operationell leasing vilket har försämrat de kvalitativa egenskaperna i redovisningen (ifrs.org [g]). Användare undrade även ifall kostnaden av att ta reda på information om leasing som har kort löptid överväger fördelarna med den nya standarden. Normsättarna har svarat med att förenkla redovisningen för leasing som har en kortare löptid än 12 månader (ifrs.org [g]).

LeaseEurope anser att normsättarna måste bevisa att dagens standard är bristfällig och identifiera de svaga länkarna i standarden innan de ändrar den (LeaseEurope.org [c]). Vidare påpekar de behovet av att IASB ska rapportera om mängden operationell leasing bolag använder i Europa innan de tar nästa steg i förändringen. LeaseEurope är av uppfattningen att normsättarna bör se över var den verkliga problematiken finns i leasingstandarderna. De har som förslag att finansiering av fastigheter är den verkliga problematiken och att all annan leasing inte bör omfattas av en förändring i IAS 17. LeaseEurope vill inte att normsättarna ska ändra standarden så att all leasing omfattas av förändringen utan endast de stora leasingavtalen som verkligen ger upphov till en tillgång och skuld. LeaseEurope påpekar den komplexitet och den börda företag med lite leasing utsätts för när en ny standard implementeras. Små bolag har inte de resurser som krävs för att handskas med den nya standarden. Stora företag med mycket leasing kommer inte påverkas i samma utsträckning då de redan har funktioner som möter den komplexitet som dessa avtal utger (LeaseEurope.org [c]). Dagens standard möjliggör en enkelhet för företag när de använder leasing som finansieringsform och det är i många fall det som är den avgörande faktorn vid ingående av ett leasingavtal. Det nya förslaget kommer dock ta bort enkelheten menar LeaseEurope. De förtydligar nackdelarna med kostnaden som uppstår vid en aktivering av operationell leasing till balansräkningen och den brist på kapital som finns på marknaden i dagens ekonomiska klimat. Vidare poängterar

LeaseEurope de negativa effekterna aktiveringen kommer ha på viktiga nyckeltal för aktörer på marknaden (LeaseEurope.org [c]).

Flygbolaget Cathay Pacific från Hongkong kommenterar normsättarnas utkast och påpekar att de inte ingår i operationella leasingavtal endast som en finansieringslösning utan också för dess flexibilitet (ifrs.org [d]). Möjligheten att välja operationell leasing tillåter ledningen att göra flexibla kommersiella beslutstaganden och den viktiga faktorn kommer försvinna i den nya standarden. De poängterar också vikten för banker att ta hänsyn till de försämrade nyckeltal som uppstår vid aktivering av operationell leasing vid deras kreditgivning till företag. Cathay Pacific anser att normsättarna bör förbättra den befintliga standarden istället för att göra om hela, till en mer komplex standard, för att tillgodose användares behov. Deras förslag är att upplysa mer i noterna och förtydliga reglerna i standarden (ifrs.org [d]).

Företaget Elex Group är leasegivare till industri, kommersiella och finansiella organisationer. Företaget tror att deras bransch kommer upphöra vid en implementering av den nya standarden. Den administrativa bördan och komplexiteten för leasetagare i den nya standarden kommer att leda till att leasetagare väljer en annan finansieringsform än leasing. Nyttan som leasing erbjuder idag kommer att försvinna med de ökade kostnader som den nya standarden innebär. Elex Group anser att informationen i noterna är tillräcklig ur ett kostnadseffektivt synsätt. Elex Group påstår att följderna av den nya standarden kommer bli hög arbetslöshet i leasingbranschen där små och medelstora bolag kommer vara mest utsatta (ifrs.org [j]).

Chamber of Shipping är den marina transportens handelsorganisation i Storbritannien och de har kommenterat diskussionspapperet och dess påverkan på branschen. De påpekar att sloandet av klassificeringsproblemet inte kommer förbättra jämförbarheten i redovisningen i betydande utsträckning för användaren utan bördan kommer istället hamna på branschen. De avtal som den marina transportbranschen och bankerna innehar kommer att försämrats avsevärt eftersom branschens nyckeltal kommer försvagas vid en aktivering av operationell leasing till balansräkningen. Chamber of Shippings förslag är att införa förändringen endast på leasingavtal som sker i framtiden och inte på de avtal som redan existerar. Ytterligare synpunkter handlar om den komplexitet och börda bolagen får bära ifall standarden förändras. De komplexa beräkningar och antaganden företagen verksamma i branschen måste göra kommer att öka deras administrativa börda (ifrs.org [k]).

2.7 Tidigare forskning inom leasing

Eftersom leasingproblematiken funnits under lång tid har också ett flertal undersökningar genomförts på området. Mestadels har dessa undersökningar visat hur bolagen skulle sett ut med en fullständig aktivering av leasing i balansräkningen. Detta för att utröna vilka effekter en sådan redovisning skulle kunna få i redovisningen. Imhoff et al (1993) undersökte flygindustrin med 29 slumpmässigt utvalda flygbolag i USA. Studien visade att en kapitalisering av de operationella leasingavtalen skulle öka skuldsättningen hos varje bolag med i snitt 195 miljoner dollar. Beattie et al (1998) gjorde ett större urval och jämförde 232 slumpartade bolag inom industribranschen i Storbritannien. Den totala skuldsättningen för dessa bolag ökade med 6 % av de totala tillgångarna. Bryan (2010) undersökte transportbranschen i USA och visade på en ökning med 15 % av skuldsättningen hos dessa bolag.

En förändrad balansomslutning påverkar även andra nyckeltal såsom avkastning på totalt kapital. Beattie et al (1998) undersökte i vilken utsträckning nyckeltal påverkas med leasing i balansräkningen. Rapporten visade att 6 av 9 undersökta mått påverkas väsentligt vid en aktivering. Dessa inkluderade bland annat vinstmarginal, räntabilitet på totalt kapital, rörelsemarginal, soliditet och skuldsättningsgrad. Mest påverkades räntabilitet på totalt kapital som sjönk med 10 %. Även i undersökningen av transportbranschen i USA förändrades avkastningsmått negativt, vilket kan få stora effekter för branschen menar Bryan (2010).

Fülbier et al (2008) undersökte ett stort antal börsnoterade bolag i Tyskland där majoriteten av dessa var inom industribranschen. I kontrast till andra studier menade Fülbier att bolagen endast skulle påverkas marginellt av en kapitalisering. Studien menar dock att stora skillnader kan finnas mellan olika branscher och att en fullständig aktivering kan få stor inverkan där branschen är beroende av operationell leasing. Detta understryks även av Beattie et al (1998) i en tidigare studie, som också menar att skillnaderna i nyckeltalsmått är stora mellan branscher. Ashton (1985) påpekar att den stora påverkan i vissa branscher kan bero på den varierande mängd operationell leasing som är förekommande i dessa industrier. Goodacre (2003) undersökte bolag i Storbritannien och skriver att vissa bolag skulle påverkas så mycket att de inte skulle klara sig om all leasing blev finansiell. Dessa företag är i så stor utsträckning beroende av alla fördelar den operationella leasingen bär med sig.

Ett bolag som tvingas redovisa all leasing som finansiell kan således uppvisa

en väsentlig försämring av nyckeltal. Detta kan i sin tur få negativa konsekvenser gentemot användarna av företagets redovisning. Banker använder ofta soliditetsmått för att besluta huruvida ett bolag får möjlighet att låna kapital. Wilkins & Zimmer (1983) jämförde hur 53 olika banktjänstemän hanterade låneansökningar hos företag som hade antingen operationella (med upplysning i noter) eller finansiella leasingavtal. Banktjänstemännen skulle utgå från förmågan att betala tillbaka lånen i sin bedömning. Undersökningen visade att banktjänstemän inte gör någon skillnad på företag beroende på skuldsättningsgraden, banktjänstemännen tar därmed hänsyn till vad som står i noterna. Goodacre (2003b) menar att företag är effektiva i sitt informationsinsamlande. Redovisningens användare är duktiga på att bedöma vilka upplysningar som är relevanta. Hartman & Sami (1989) kritiserade tidigare studie och genomförde en egen undersökning med ett urval av 90 slumpmässigt utvalda respondenter i bankväsendet. Banktjänstemännen fick här företagen indelade i tre grupper: (a) Bolag utan leasing, (b) bolag med medel till mycket stor andel finansiell leasing och (c) bolag med medel till mycket stor andel operationell leasing. Resultaten indikerade att banktjänstemännen tenderade ge företag utan leasing eller med enbart operationell leasing högre kreditvärdighet. Detta kan tyda på att kreditinstitut beaktar om företag har operationell eller finansiell leasing i deras bedömning av kreditvärdigheten i bolag. Breton & Taffler (1995) skriver att banker generellt inte har tillräckliga incitament att lägga ner tid på att omvandla den operationella leasingen i noter till finansiell.

2.8 Alternativ till ny standard

Som motreaktion till det nya förslaget om en rätt att använda-modell, har det på senare tid dykt upp forskning kring vilka upplysningar företag måste lämna i noter. Imhoff et al (1993) skriver att upplysningskraven många gånger styrs av användarens behov. Följaktligen hävdar de att uppdelningen i finansiell och operationell leasing har liten betydelse och att likvärdig transparens kan nås genom upplysningar. Genom att upplysa i notsystemet får investerare tillräcklig information för att kunna jämföra investeringsalternativ (Ely, 1995). För att få en större uppfattning kring hur den operationella leasingen används, krävs att tillräcklig information om denna presenteras i noterna. Zechman (2010) undersökte hur upplysningar kunde användas i företag med operationell leasing. Hon utgick från en hypotes att företag som presterar bättre valt att upplysa mer. Undersökningen inkluderade 120 bolag med operationell leasing som rangordnades efter en tiogradig skala. Resultatet visade att bolag som presenterade mycket information var företag som stod sig väl på marknaden. Således visade de som presterade sämre generellt

mindre information. Zechman (2010) menar att företag i stor utsträckning kan styra vilken information som lämnas angående den operationella leasingen. Viktig information skulle sålunda kunna utelämnas till nackdel för investerare. En otillräcklig upplysning angående ett företags operationella leasing kan i vissa fall göra det omöjligt för användaren att simulera en aktivering. Bryan (2010) skriver att metoden för att simulera operationell leasing skiljer sig väsentligt. Detta medför att beräkningarna kan skilja sig kraftigt beroende på använd beräkningsmetod. Resultatet blir att investerare kan fatta olika beslut beroende på hur de väljer att nuvärdesberäkna minimileaseavgifterna. Han menar ojämlikheten i uppskattningar av operationell leasing är ett mer än tillräckligt argument för att stödja en förändring av nuvarande leasingstandard (Bryan, 2010).

2.9 Finansiering av marin transport

Sedan slutet av andra världskriget har transporter till havs ökat väsentligt. Stora förändringar har också skett i teknologin vilket öppnat upp för en effektivisering inom branschen. Ökad handel i kombination med rationaliseringar fick således fartygsbyggandet att öka kraftigt. Branschen är dock väldigt konjunkturkänslig vilket bevisades under ett flertal olje- och finanskriser. Stopford (2008) delar upp branschen i återkommande konjunkturcykler vilka han kombinerar med risk. Han menar att branschen till stor del handlar om spekulationer. Rederier är dessutom extremt kapitalkrävande vilket kräver att långgivaren är väl insatt i hur marknaden fungerar. Traditionellt sätt har banklån använts för att finansiera de stora fartygsjättarna. Eftersom banker varit den största aktören i finansieringen hos rederier har de lärt sig att branschen är utsatt för hög volatilitet på marknaden. Detta har fått kreditinstituten bli mer specialiserade inom branschen. Numera krävs att en viss del av ett fartygsinköp betalas med bolagets egna kapital, detta medför att ett fartygslån kan ske till ungefär 70 – 80 procent. Banken sätter också fartyget som säkerhet (Stopford, 2008).

Stopford (2008) menar att fartygsägare (rederier) har svårt att styra över kostnader som uppkommer. Han menar att om ett fartyg är gammalt uppkommer låga kapitalkostnader, men höga operativa kostnader. Nya fartyg medför låga operativa kostnader, men i gengäld, högre kapitalkostnad. Eftersom nya fartyg är snabbare, effektivare och kräver mindre personal är de att föredra. Nya fartyg kräver dock finansiering. Stopford (2008) skriver att det är vanligt att rederier använder operationell leasing i uppstartsfas eftersom den inte är lika kapitalintensiv. Eftersom branschen utsätts för kraftig svängning i efterfrågan, priser varierar och konjunkturen påverkas ställs

rederier inför stora påfrestningar. Banker tar risker och kräver avkastning därefter. Finansieringssituationen är sålunda relativt begränsad och banker eller kreditinstitut är den vanligaste finansieringskällan hos rederier där eget kapital står för en liten del av finansieringen (Stopford, 2008).

3. Metod

Angripssättet har varit en kvantitativ ansats där författarna utgått från årsredovisningar via en databas vid insamling av information. Författarna har sedan nuvärdesberäknat de framtida operationella minimileaseavgifterna genom vissa antaganden som beskrivs. Slutligen diskuteras på vilka sätt dessa antaganden kan påverka studiens resultat.

3.1 Val av metod

Studien har genomförts med en kvantitativ metod. Data har således systematiskt hämtats från en och samma källa vilket möjliggör att, på ett formaliserat sätt, jämföra och dra slutsatser (Holme & Solvang, 1997). Studien eftersöker en generalisering av de resultat som framkommer, vilket är förenligt med en kvantitativ ansats (Jacobsen, 2002). Nackdelar förknippade med metoden grundar sig i att siffror inte alltid kan uttryckas objektivt, vilket gör möjligt att läsaren, utan förståelse för vad som undersöks, feltolkar det som presenteras (Jacobsen, 2002).

3.2 Urval

Tidigare undersökningar har närmare studerat de effekter borttagande av operationell leasing skulle få kopplat till specifika leasingbranscher. Svenska börsnoterade bolag Kärrholm & Källqvist (2010), de största bolagen i Storbritannien Beattie et al (2000), och så vidare. Transportbranschen är till stor del beroende av leasing och var därför en intressant urvalsgrupp för undersökningen. Enligt LeaseEurope förekommer leasing i de allra flesta europeiska länder. Uppsatsen är dock avgränsad från de länder där leasing understiger 1,5 % av den totala leasingen i Europa. För att enbart behandla företag som påverkas av det nya förslaget, är endast företag som följer IFRS inkluderade. Eftersom tiden för undersökningen var begränsad och att inga tidigare undersökningar hade behandlat området ansågs det att Europa vore en rimlig geografisk begränsning. Studien begränsades därmed till 217 företag från transportsektorn i Europa. Av dessa kunde information hämtas från 170 bolag eftersom programmet datastream ej kunde framställa väsentlig information för 47 bolag. För att nå jämförbarhet undersöktes data från 2009. För att enklare kunna särskilja förändringar kopplat till särskilda bolag, delades transportbranschen upp i underbranscher (subsektorer). Subsektorerna utgick från marin transport, flygtransport, transport på väg och/eller järnväg, resa & turism samt övrig transport.

3.3 Insamling av data

Ett effektivt sätt för att hämta information om bolag i transportbranschen var att använda datastream. Databasen möjliggjorde ett snabbt och effektivt sätt

hitta bolag verksamma inom transportsektorn. Den gav även författarna möjlighet att, på ett enkelt sätt, hämta finansiella siffror ur bolagens årsrapporter såsom balansomslutning, rörelseresultat, eget kapital samt operationell leasing. Vidare exporterades väsentliga poster snabbt till ett excelblad varifrån de analyserades. Den information som fanns tillgänglig i databasen användes och de siffrorna som inte kunde erhållas blev således bortfall.

All leasing som inkluderades i minimileaseavgifterna hämtades från datastream. Detta medförde att leasing som inte direkt hänförs till transportverksamheten också aktiverades. I vissa fall aktiverades även fastigheter och andra hyresavtal som ingick i operationell leasing. Vid en förändring av leasingstandarden kommer företag verksamma i transportbranschen vara tvungna att aktivera all deras leasing, varav aktivering av transportbolagens totala operationella leasing ändå var av betydelse för att utröna påverkan på branschen.

Samtliga bolag upprättades i ett excelark där samtliga data presenterades i följsam ordning. För att på ett följsamt sätt kunna beräkna samtliga belopp till ett nuvärde med relevant ränta (se nedan), upprättades en matematisk formel i excel för detta. Fördelen med excel var att författarna på ett enkelt sätt kunde plocka relevant data sorterat på till exempel subsektor, eller företag med stor andel leasing.

3.4 Beräkning av de operationella minimileaseavgifterna

Vid informationsinsamling av företagens operationella leasing granskades informationen från datastream. För att nuvärdesberäkna de framtida minimileaseavgifterna användes en diskonteringsränta, denna ränta ska motsvara företagens marginella låneränta. Detta är förenligt med den nya leasingstandarden. I noterna anges framtida leasingavgifter som betalas inom olika tidsperioder. De olika tidsperioderna är; upp till ett år, ett till fem år och fem år eller senare. För att nuvärdesberäkna minimileaseavgifterna gjordes antaganden om när minimileaseavgifterna betalades i genomsnitt inom varje tidsintervall. Vidare användes en marknadsränta och europeiska bankers marginella låneränta för att uppskatta företagens marginella låneränta, vilket beskrivs mer utförligt nedan.

3.4.1 Förfallotid < 1 år

För betalningar som sker inom ett år gjordes ett antagande om att betalning skedde i genomsnitt efter 6 månader. En europeisk marknadsränta med förfallotid på 6 månader med ett tillägg av europeiska bankers marginella

låneränta användes för att nuvärdesberäkna detta tidsintervall. Marknadsräntan motsvarar den europeiska marknadsräntan med förfallotid på 6 månader (Riksbank.se [a]). Europeiska bankers marginella låneränta (Ecb.int [a]) adderades på den europeiska marknadsräntan. Marknadsräntan uppgick till 1,3 % och den riskfria räntan uppgick till 2,4 %.

$$\text{Minimileaseavgift} / (1 + 0,013 + 0,024)^{0,5}$$

= nuvärde av minimileaseavgift

3.4.2 Förfallotid 1-5 år

För betalningar som sker mellan ett till fem år gjordes ett antagande om att betalningar sker efter 2,25 år. Marknadsräntan togs fram genom att beräkna ett genomsnitt av marknadsräntan med löptid om 6 månader och den femåriga statsobligationsräntan (Riksbank.se [a]). Marknadsräntan som beräknades uppgick till 1,9 % och europeiska bankers marginella låneränta användes vilken uppgick till 2,4 % (Ecb.int [a]).

$$\text{Minimileaseavgift} / (1 + 0,019 + 0,024)^{2,25}$$

= nuvärde av minimileaseavgift

3.4.3 Förfallotid > 5 år

För betalningar som sker efter fem år gjordes ett antagande att betalningar sker i genomsnitt efter fem år. Marknadsräntan som användes motsvarade den femåriga statsobligationsräntan vilken uppgick till 3,3 %. Även här adderades europeiska bankers marginella låneränta vilken uppgick till 2,4 %.

$$\text{Minimileaseavgift} / (1 + 0,033 + 0,024)^5$$

= nuvärde av minimileaseavgift

3.4.4 Beräkning av nya väsentliga nyckeltal

Efter att minimileaseavgifterna nuvärdesberäknats summerades de tre olika nuvärdena till en nuvärdessumma. Summan adderades sedan till företagets balansomslutning. För att beräkna företagets förändring på soliditet hämtades variabeln eget kapital vilken dividerades med företagets balansomslutning före och efter en kapitalisering av minimileaseavgifterna. För att beräkna räntabilitet på totalt kapital hämtades variabeln net income vilken dividerades med företagets balansomslutning före och efter kapitalisering.

Följande nyckeltal är således av betydelse vid senare beräkning av de operationella minimileaseavgifterna:

$$\text{Räntabilitet på totalt kapital} = \frac{\text{Net Income}}{\text{Totalt Kapital}} \quad \text{Soliditet} = \frac{\text{Eget kapital}}{\text{Totalt Kapital}}$$

3.5 Räntabilitet på totalt kapital och soliditet

Räntabilitet på totalt kapital är ett nyckeltal vilket visar hur lönsamt ett företag är relaterat till dess tillgångar. Nyckeltalet ger en investerare en idé om hur väl företagsledningen genererar avkastning på de totala tillgångarna i företaget. Det visar hur väl ett företag konverterar dess tillgångar till monetära medel. Soliditet beskriver ett företags betalningsförmåga på lång sikt (Hallgren, 2002). Det en intressant tar reda på vid granskning av soliditet är företags kapitalstyrka på lång sikt, hur väl företags finansiering är relaterat till skuldsättningen och ifall företag klarar av att övervintra en konjunkturedgång (Hansson, Arvidson och Lindquist, 2006). Enligt Hansson, Arvidson och Lindquist (2006) har branschen transport och kommunikation en median för nyckeltalet soliditet om 22 %.

3.6 Samband mellan tillväxt och operationell leasing

För att få kunskap om vilka av företagen i undersökningen som använder operationell leasing i störst utsträckning har ett korrelationstest gjorts mellan variablerna tillväxt och användandet av operationell leasing. Detta för att få kunskap om ett samband mellan att användandet av operationell leasing som finansieringsform och tillväxt.

För att utröna ökningen i tillväxt har ökning av försäljning de senaste fem åren jämförts och sedan angetts i procent. För att mäta andelen operationell leasing företag för företag har variabeln förändring i soliditet använts. Detta eftersom en hög andel operationell leasing resulterar i en minskning av nyckeltalet soliditet. Siffrorna har samlats i excel där tillväxt och förändring i soliditet staplats upp bredvid varandra. Vidare har siffrorna i excel exporterats till det statistiska programmet SPSS. Det statistiska sambandet mellan variablerna (correlation coefficient) uppgick till 0,136 där 1.000 är det starkaste sambandet. Signifikansnivån skall vara under 0,05 vid stora urval och signifikansnivån i detta korrelationstest uppgick 0,092. Detta påvisar ett någorlunda statistiskt säkerställt material vid ett urval om endast 170 företag.

3.7 Rapportens trovärdighet

Reliabilitet är ett mått på hur tillvägagångssättet i uppsatsen ger samma resultat vid tillämpning av likadant tillvägagångssätt vid ett annat tillfälle under i övrigt lika omständigheter (Bell, 2000). Validitet är ett mått på hur uppsatsen mäter det den är avsedd att mäta (Bell, 2000). För att erhålla god reliabilitet och validitet har tillvägagångssättet beskrivits utförligt i metodavsnittet. Vid insamlandet av information har författarna även valt ut källor med omsorg med avseende till trovärdigheten och dess giltighet. Händelser som påverkat uppsatsens trovärdighet är fall där programmet datastream inte kunnat ge ut väsentligt finansiell information. Vidare har företag som inte använder IFRS inte inkluderats. Författarna har analyserat olika företag från olika länder vilket har inneburit att information om operationell leasing har lämnats med olika valutor, siffror med annan valuta än Euro har sedan omräknats till balansdagens eurokurs med hjälp av datastream.

Trovärdigheten i uppsatsen har stärkts genom att ta stickprov ifrån informationen i datastream och jämföra denna med företagens verkliga årsredovisning och kontrollräknat denna information. Vidare har de räntor författarna använt hämtats från Riksbankens hemsida samt europeiska centralbankens hemsida vilka anses som etablerade och tillförlitliga källor. Däremot kunde författarna inte finna en ränta för löptiden 1-5 år då beräknades istället ett genomsnitt av räntan med förfalltid på 6 månader med

räntan med förfallotid om 5 år. Detta kan anses som något bristfälligt men ett genomsnitt av detta bör kunna påvisa en någorlunda tillförlitlig siffra. För att utröna vilken marginell låneränta de europeiska företagen erhåller har författarna använt ett genomsnitt av europeiska bankers marginella låneränta plus en marknadsränta. Detta eftersom banker lägger på en riskpremie till sin upplåningsränta när de utger krediter till företag.

Eftersom likadana räntesatser har använts för alla företag i undersökningen speglar inte detta den ekonomiska verkligheten på bästa sätt. I verkligheten tas olika räntesatser fram för specifika företag beroende på deras finansiella ställning och marknadsförutsättningar. Vidare har vi antagit när företagen betalar sina framtida minimileaseavgifter. Påverkan på resultatet har dock inte varit av väsentlig betydelse eftersom en höjning/minskning av räntesatserna eller en höjning/minskning av antaganden när betalningen sker endast resulterar i en marginell ökning eller minskning av företagets nuvärde av de framtida minimileaseavgifterna.

4. Empiri

Operationell leasing är vanligt förekommande i transportbranschen. Hela transportbranschen påverkas av en aktivering i form av försämrade nyckeltal i soliditet och räntabilitet på totalt kapital. Subsektorerna marin transport och flygtransport påverkas mest av en aktivering medan övrig transport påverkas minst av subsektorerna i transportbranschen. Korrelationen mellan hög tillväxt och användandet av operationell leasing påvisar ett svagt samband.

4.1 Antal företag med och utan operationell leasing

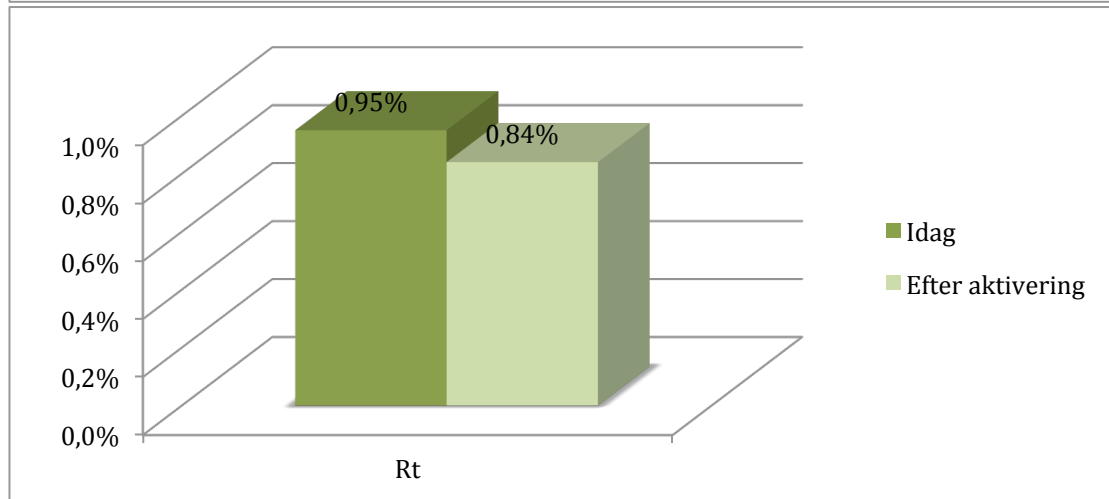
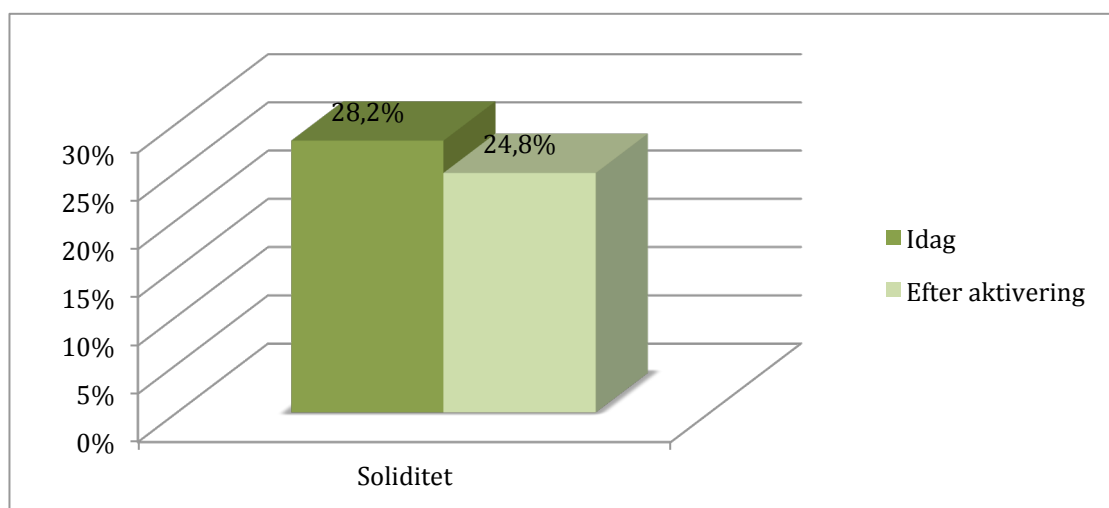
Transportbranschen i Europa kan delas upp i flera undersektorer. Med hjälp av *datastream* underordnades transportföretagen i marin transport, flygtransport, väg- och järnvägstransport, resa & turism och övrig transport. Totalt figurerade 217 bolag inom dessa branscher i Europa. Av dessa kunde 170 bolag presentera relevant finansiell information. 70 företag av dessa använde inte operationell leasing som finansieringsform. Resterande 100 använde operationell leasing. Vanligt förekommande var att bolag använde en kombination av finansiell och operationell leasing. Intensiviteten i förekommandet av operationell leasing varierade kraftigt vilket tyder på att vissa bolag påverkas mer betydande än andra vid en aktivering.



Figur 3: Operationell leasing

4.2 Summering av transportbranschen

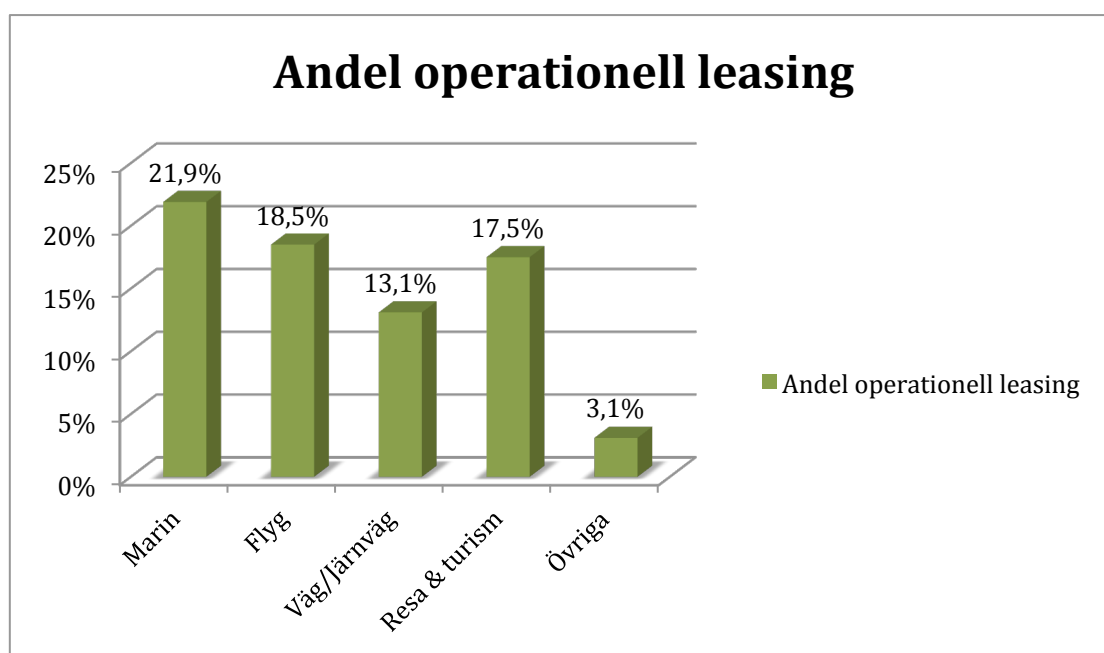
För att fastställa en förändring för hela transportbranschen beräknades ett genomsnitt för alla företag verksamma i branschen före och efter aktivering. Branschen redovisar ett soliditetstal innan aktivering på 28,2 % och efter aktivering 24,8 %. Förändringen blir 3,4 procentenheter vilket motsvarar 11,9 %. Branschen redovisar således nyckeltalet soliditet under 25 % vid införandet av den nya leasingstandarden. Räntabilitet på totalt kapital förändras från 0,95 % till 0,84 %, förändringen blir 0,11 procentenheter.



Figur 4 och 5: Förändring soliditet och Förändring Rt

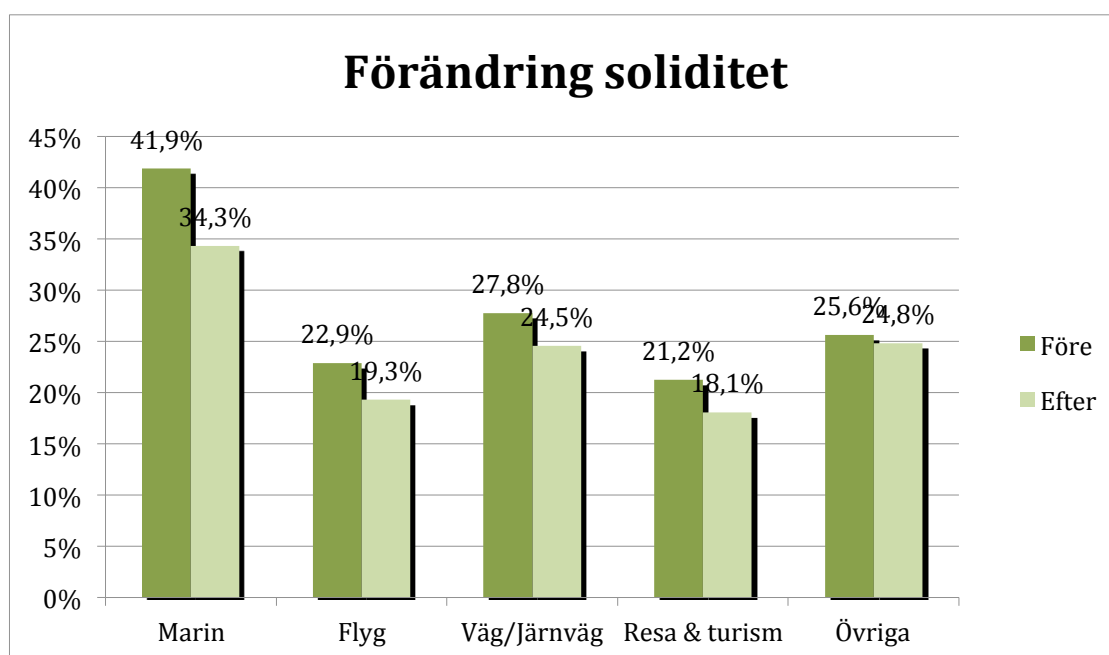
4.3 Summering av subsektorer

För att bilda sig en uppfattning om vilka effekter en aktivering av förekommande operationell leasing skulle få i respektive underbransch, presenteras ett diagram med procentuell andel operationell leasing av balansomslutningen (se nedan). Genom att dividera de nuvärdesberäknade minimileaseavgifterna med nuvarande balansomslutning simuleras hur stor den operationella leasingen, som lämnas utanför balansräkningen, får i förhållande till subsektorns totala kapital. Som följer av diagrammet innehar marin transport störst andel operationell leasing av den totala balansomslutningen vilket skulle kunna få effekter vid en aktivering.



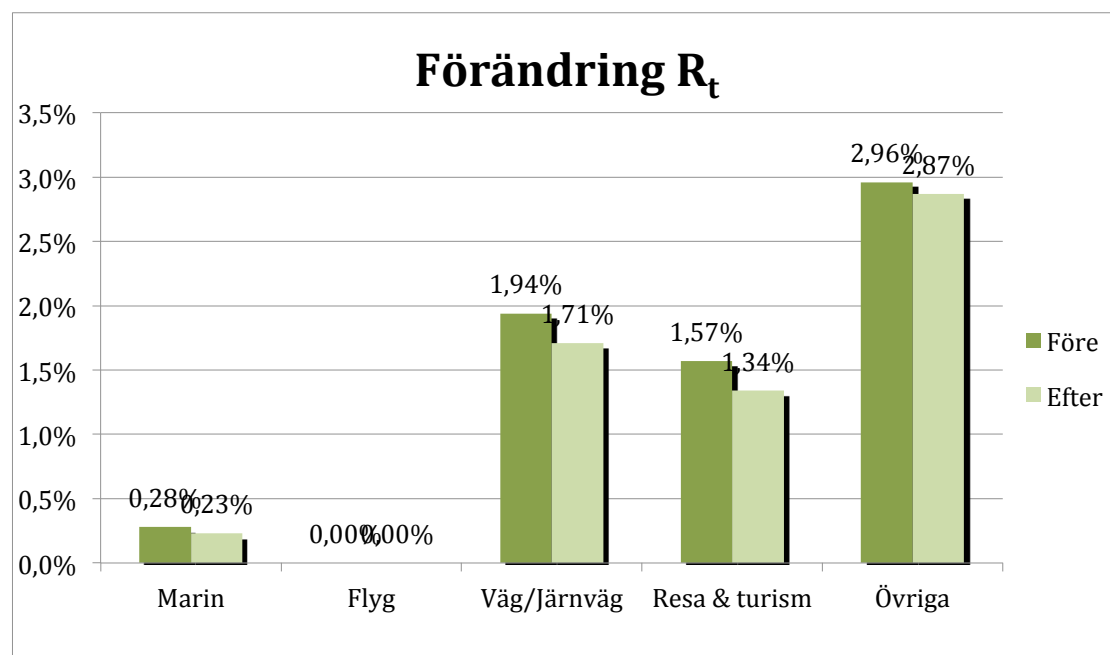
Figur 6: Andel operationell leasing av balansomslutning

Genom att öka tillgångsmassan med de operationella minimileaseavgifterna (aktivera den operationella leasingen) förändras väsentliga nyckeltal. Nedanstående figur visar hur förändringen av soliditet påverkar respektive bransch. Störst förändring sker i den marina branschen där soliditeten försämras med 7,5 procentenheter vilket motsvarar 18 %. Noterbart är även väg- och järnvägstransport samt övrig transport som sjunker under 25-procentsgränsen, vilken brukar vara en miniminivå för ytterligare lån hos kreditinstitut. Flygtransport och resa & turism påverkas även de markant eftersom de erhåller en soliditet som understiger 20 %.



Figur 7: Förändring soliditet

Som mått på avkastning används ofta räntabilitet på totalt kapital. Förändringen av R_t är negativ och i vissa fall markant. Den marina branschen påverkas 0,05 procentenheter, flygbranschen redovisar förlust för 2009, väg- och järnväg påverkas 0,23 procentenheter, resa & turism 0,23 procentenheter och övriga påverkas 0,09 procentenheter.

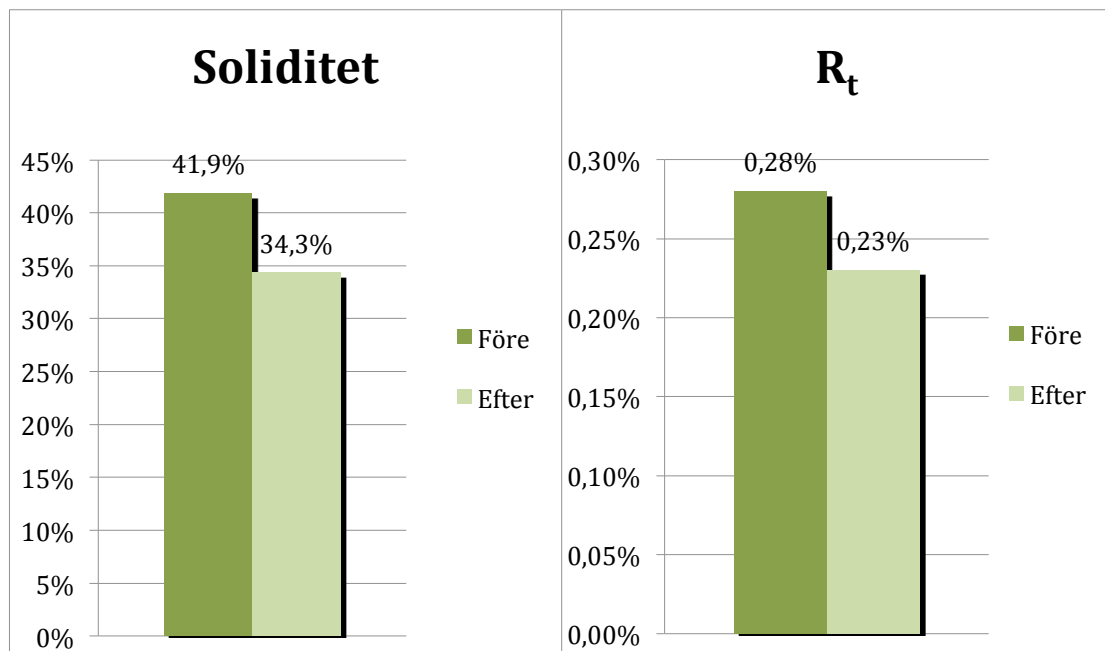


Figur 8: Förändring räntabilitet på totalt kapital

Den negativa effekten en aktivering av operationell leasing skulle medföra, hänför sig främst till den marina sektorn. Transport till havs utgör 29 % av alla undersökta bolag. Minst påverkas övrig transport av en aktivering där soliditeten minskar 0,8 procentenheter, motsvarande 3 %. I samtliga branscher förändras soliditetsmättet negativt. Det samma gäller räntabilitetsmättet förutom i den branscher där resultatet är negativt och således ojämförbart (jmf. flygtransport).

4.3.1 Marin transport

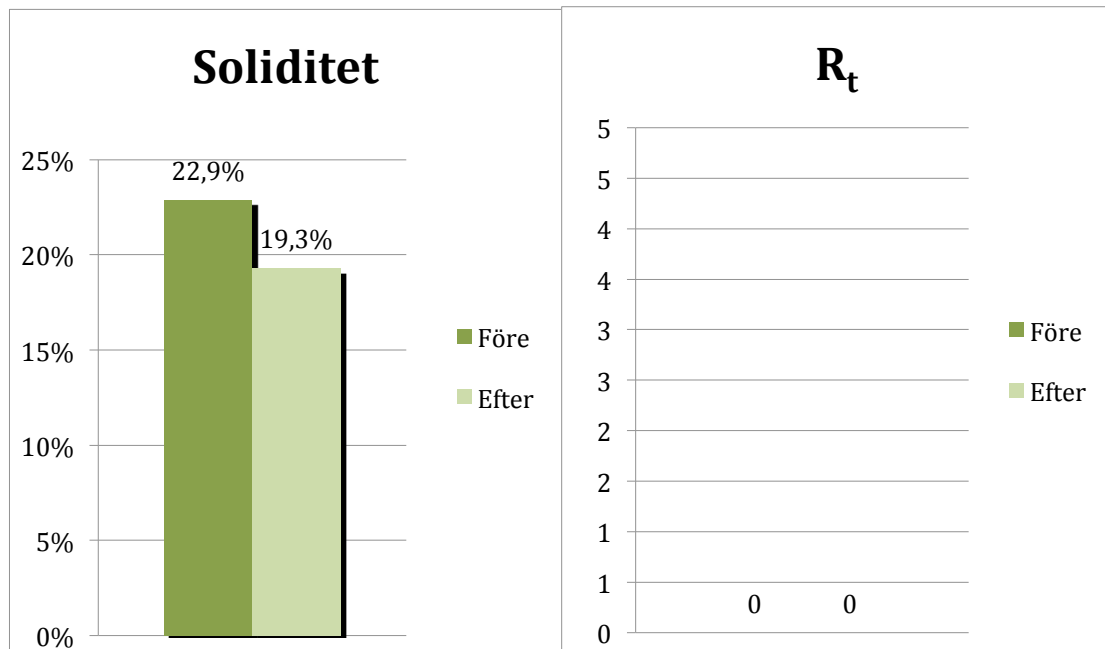
I gruppen transport till havs med operationell leasing figurerar 42 bolag. Utöver dessa använder 8 bolag ingen operationell leasing. Rederierna bedriver i huvudsak lasttrafik men i enstaka fall också passagerartrafik. Gemensamt kontrollerar bolagen relativt stora andelar fartyg. Fartygen förekommer oftast både som finansiell och operationell leasing, både som leasegivare och leasetagare. Bolagen fördelar dock leasingavtalen olika och i vissa fall finns enbart operationell leasing vilket kan få stora effekter vid en förändring av nuvarande IAS 17. Som tidigare nämnt kan variationen inom en subsektor vara ganska spridd. Detta gäller i synnerhet marin transport, där vissa bolags soliditet påverkas kraftigt negativt, medan andra inte påverkas mer än marginellt. Generellt påverkas branschen på ett sätt som kanske bör leda till eftertänksamhet. Förändringen av soliditet påverkas negativt med 7,5 procentenheter vilket motsvarar 18 % försämring. Räntabilitet på totalt kapital påverkas med 0,05 procentenheter.



Figur 9: Marin transport

4.3.2 Flygtransport

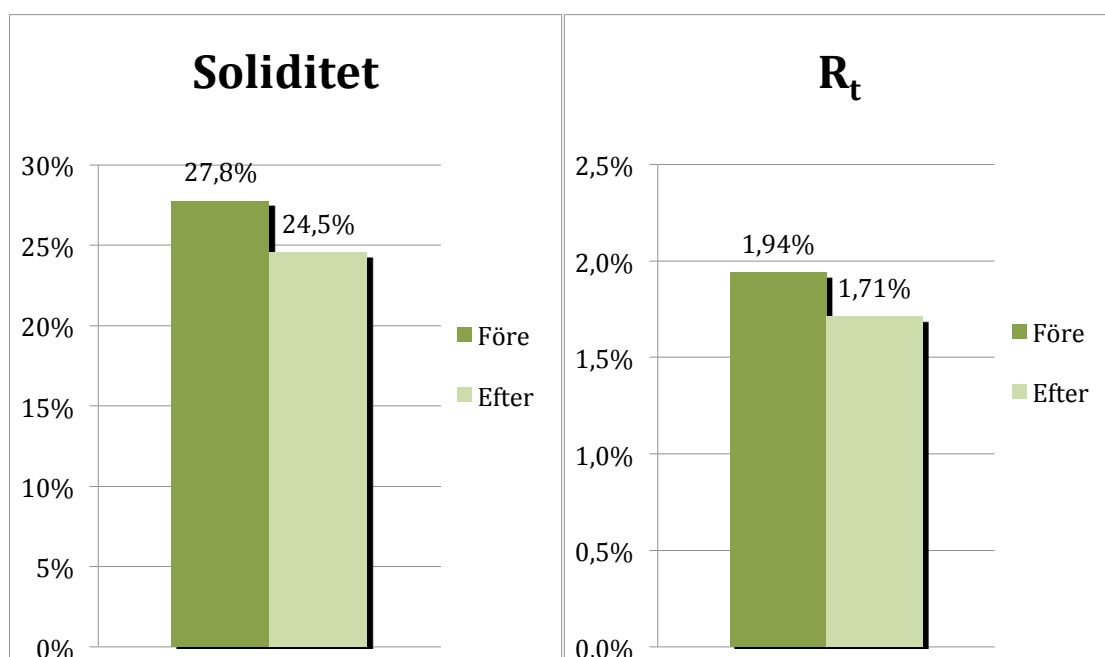
Gruppen Flygtransport domineras av passagerartransport och utgörs av 22 bolag. 15 bolag har operationell leasing som leasetagare, även om det också förekommer mindre eller större delar finansiell leasing. Bolagen varierar även här kraftigt i försämring av soliditet från deras ursprungliga värden. Störst negativ effekt får ett spanskt flygbolag som går från 43 till 17 % soliditet och därmed förändrar sin skuldsättningsgrad radikalt. Samma bolag presenterar dessutom ett räntabilitetsmått som sjunker från 8 till 3 %. Räntabilitet på totalt kapital går inte utläsa då bolagen tillsammans presenterar negativa tal. Dock kan påpekas att bolaget som presenterar störst försämring i soliditet, förändrar denna med 61 %. Variationen är relativt stor mellan bolagen men generellt påverkas branschen av en försämrad soliditet med 3,6 procentenheter, motsvarande 15,6 %.



Figur 10: Flygtransport

4.3.3 Väg- och Järnvägstransport

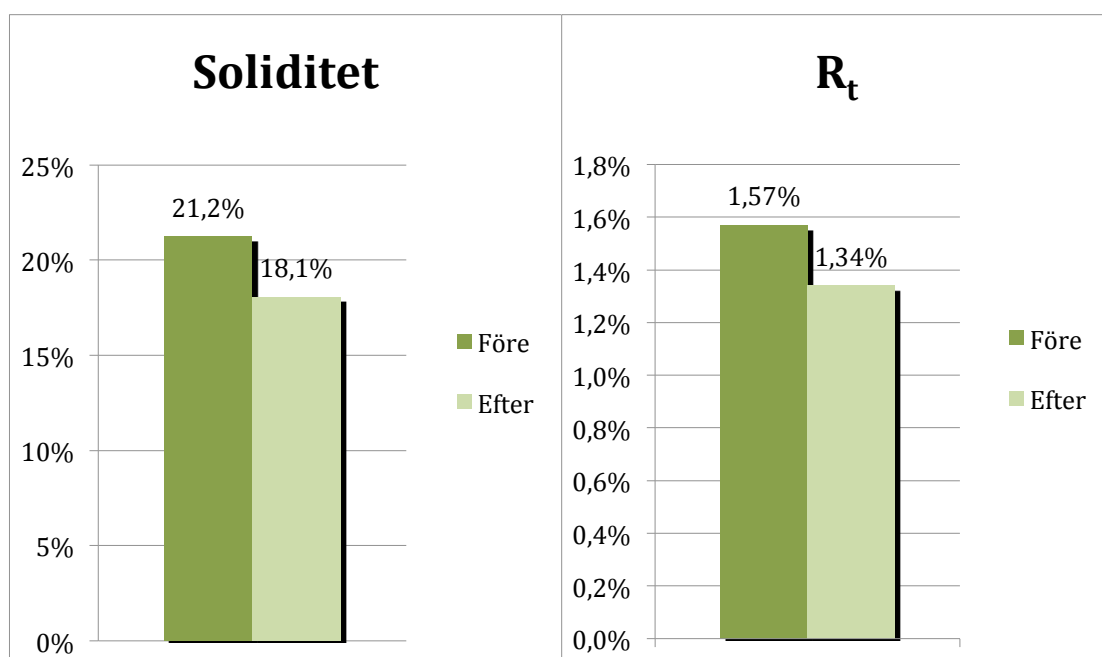
I denna kategori hänförs bolag som framförallt transporterar varor på väg eller järnväg. Inom väg- och järnvägstransport hittas 15 bolag som har operationell leasing. Soliditetspåverkan i gruppen med operationell leasing är inte lika spridd i väg- och järnvägstransport. I gruppen som helhet försämras soliditeten med 3,3 procentenheter, motsvarande 11,6 %. Räntabilitet på totalt kapital försämras med 0,22 procentenheter.



Figur 11: Väg- och Järnvägstransport

4.3.4 Resa & Turism

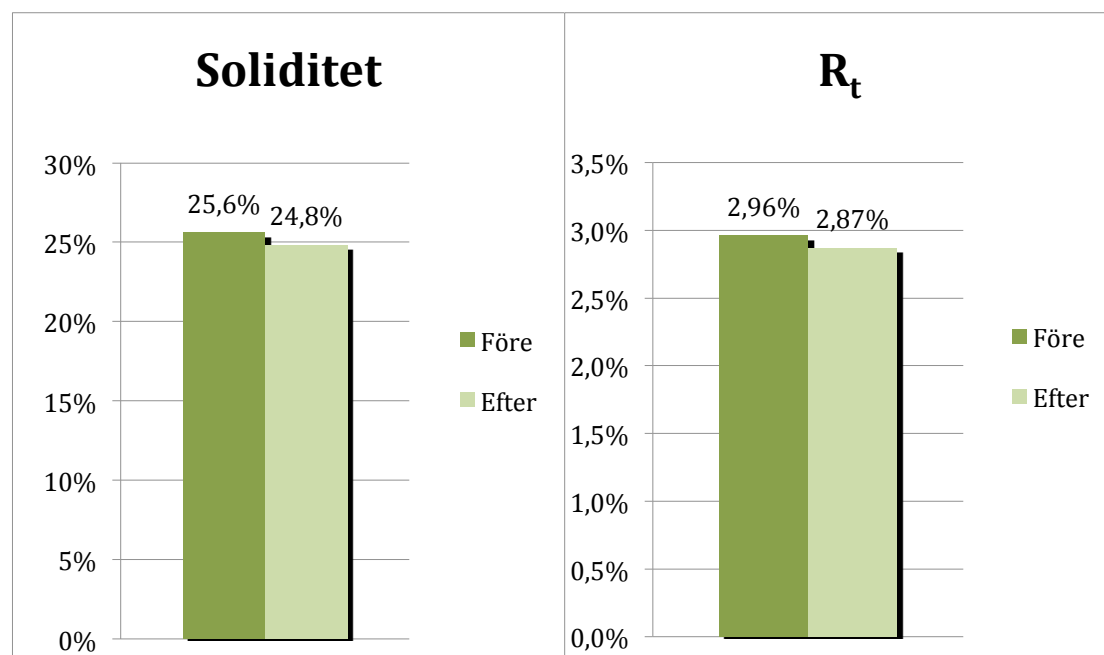
Resa & turism inkluderar främst resebolag inom Europa. Dessa bolag kan inneha olika transportmedel såsom fartyg, tåg, bussar och flygplan. Kategorin innefattar 42 bolag, vilka 34 har operationell leasing i sin redovisning. Branschen upplever en ganska stor förändring i soliditet vilket kan förklaras av deras likhet med subsektorerna marin transport och flygtransport. Generellt upplever branschen försämrad soliditet med 3,1 procentenheter, motsvarande 14,9 %. Räntabilitet på totalt kapital påverkas negativt med 0,23 procentenheter.



Figur 12: Resa och turism

4.3.5 Övrig transport

I denna kategori hänförs bolag som inte enbart sysslar med ett enda transportmedel. Det kan röra sig om fiskeriverksamhet, flygplatser eller hamnverksamhet. Gemensamt är att dessa bolag innefattar transport och därav är relevanta inom samma kategori. Bolagen har dessutom varierande stor andel operationell leasing. Gruppen omfattar 77 bolag där 63 har operationell leasing. Försämringen skiljer sig mellan bolag, där den största soliditetspåverkan sker i ett biluthyrningsföretag i Storbritannien. Den minsta förändringen sker i ett företag som underhåller och bygger motorvägar i södra Italien. Sammantaget förändras soliditeten i underbranschen med 0,8 procentenheter, motsvarande 3 %. Räntabiliteten på totalt kapital försämras 0,09 procentenheter. Underbranschen övriga tycks påverkas minst av en aktivering. Soliditeten påverkas betydligt mindre än för den marina branschen även om variationer förekommer inom subsektorn.



Figur 13: Övriga

4.4 Samband mellan hög tillväxt och operationell leasing

För att utröna om företag med hög tillväxt använder operationell leasing i större utsträckning som finansieringsform än företag med låg tillväxt gjordes ett korrelationstest i SPSS. Tillväxt mättes genom att jämföra ökning av försäljning de fem senaste åren. Andel operationell leasing mättes genom att använda nyckeltalet förändring i soliditet företag för företag, detta eftersom mängden operationell leasing påverkar nyckeltalet soliditet vid en aktivering. Därefter sammanställdes dessa variabler i ett excelark och exporterades sedan till SPSS där ett korrelationstest utfördes.

Det statistiska sambandet mellan variablerna (correlation coefficient) uppgår till 0,136 där 1,000 är det starkaste sambandet mellan två variabler. Korrelationstestet är statistiskt säkerställt till en signifikansnivå (Sig. (2-tailed)) om 0,092. En signifikansnivå under 0,05 säkerställer resultatet till fullo vid stora urval. Signifikansnivån till 0,092 kan anses som tämligen statistiskt säkerställd eftersom urvalet endast uppgår till 170 företag (N = 170).

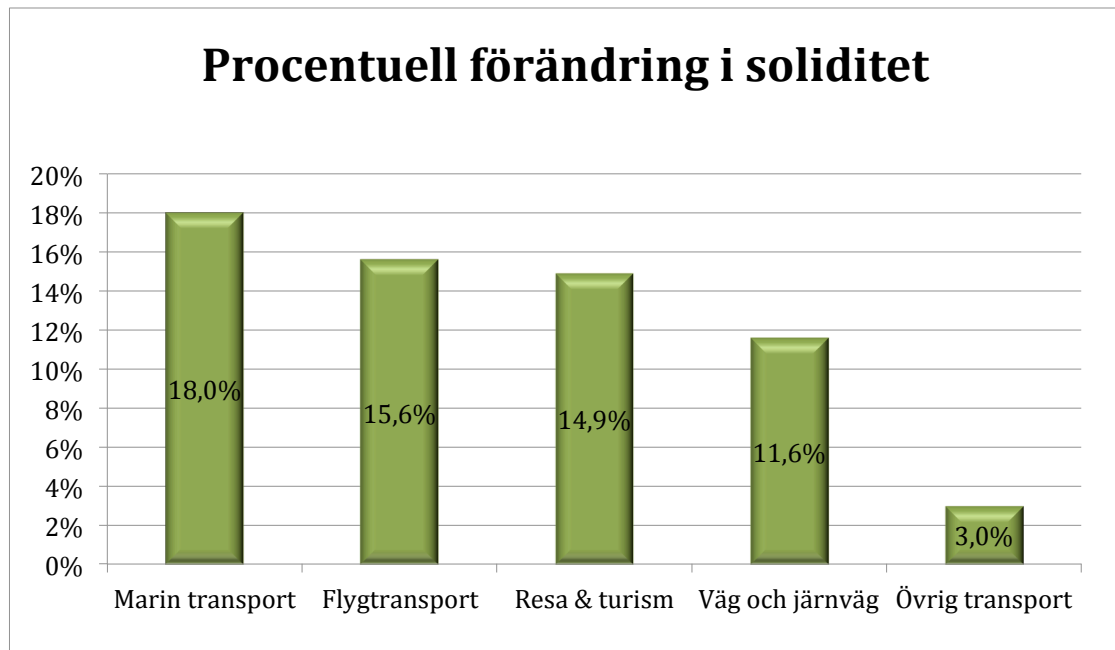
Sambandet mellan företag med hög tillväxt och användandet av operationell leasing visar således inget starkt samband. Eftersom tillväxten har jämförts med företags försäljning för 2009 där många bolag har visat negativa resultat och låg försäljning har detta bidragit till låga tillväxttal för vissa bolag. Detta kan ha bidragit till den låga korrelationen mellan tillväxt och operationell leasing som finansieringsform.

Correlations				
			Tillväxt	Förändring Soliditet
Spearman's rho	Tillväxt	Correlation Coefficient	1,000	,136
		Sig. (2-tailed)	.	,092
		N	170	170
	Förändring soliditet	Correlation Coefficient	,136	1,000
		Sig. (2-tailed)	,092	.
		N	170	170

Figur 14: Korrelationstest

4.5 Sammanfattning

Förekomsten av operationell leasing är stor inom transportbranschen. Majoriteten av bolagen, närmare 60 %, använder operationell leasing som leasetagare. Hela transportbranschen påverkas negativt av en förändring av leasingstandarden. Nyckeltalet soliditet minskar från 28,2 % till 24,8 % och räntabilitet på totalt kapital minskar från 0,95 % till 0,84 %. I uppdelning av transportsektorn i subsektorer framkommer att försämringen av soliditet i respektive sektor varierar kraftigt. Räntabilitet på totalt kapital försämras också i stor omfattning mellan bolag. Marin transport påverkas mest betydande av en aktivering vilket motsvarar en förändring med 18 %. Effekten är minst i övrig transport vilken har en minskning med 3 %. Flygtransport och resa & turism erhåller även de en betydande effekt på soliditet, dock något mindre än marin transport, förändringen motsvarar 15,6 % för flygtransport och 14,9 % för resa & turism. Väg och järnvägstransport får en försämring av soliditet om 11,6 %. Vidare fann undersökningen inget starkt samband mellan företagens tillväxttakt och användandet av operationell leasing. Observera att sammanställningen som följer visas i procent och inte procentenheter.



Figur 15: Sammanfattning

5. Analys

Undersökningar av transportbranschen i USA visar försämringar i soliditet och räntabilitet på totalt kapital. Denna studie bekräftar en försämring av nyckeltalen i den europeiska transportbranschen. Marin transport och flygtransport påverkas mest varför en ytterligare analys gjordes på dessa subsektorer. Påverkan på nyckeltalen är procentuellt större i marin transport än flygtransport.

5.1 Påverkan i transportbranschen

Förslaget om en ny leasingstandard har inte varit okontroversiellt och kritiker är eniga om att ett uteslutande av operationell leasing skulle få oönskade konsekvenser för leasingintensiva företag. Tidigare forskning visar att försämringar av nyckeltal förekommer i ett flertal branscher. Imhoff et al (1983) undersökte flygbranschen och visade på en stor ökning av skuldsättningen. Ashton (1985) menar att variationen är stor mellan olika branscher och att den kan bero på den större mängd leasing som används inom vissa branscher. Undersökningen av transportbranschen i Europa tenderar att visa liknande resultat. Flygbranschen generellt påverkas och upplever en soliditet som sjunker från 22,8 till 19,2 %. Förändringen kan bero på de stora mängder operationell leasing som används inom flygbranschen. En aktivering av all leasing inom just flygbranschen, skulle öka den totala balansomslutningen med 18,5 %, vilket således får konsekvenser vid ett införande av den nya leasingstandard. Ytterligare en jämförelse är gjord av Bryan (2010) undersökte huruvida transportbranschen i USA som helhet upplever en försämring vid aktivering. Rapporten visade att skuldsättningen i branschen skulle öka med 15 %. Transportbranschen i Europa upplever som helhet en försämring av soliditet på 11,9 %. Även om soliditetsmått försämras negativt i båda USA och Europa, påverkas även andra viktiga nyckeltal såsom räntabilitet på totalt kapital. Förändringen av räntabilitet på totalt kapital påverkades väsentligt i transportbranschen i USA menar Bryan (2010). Motsvarande tal sjunker med strax över 10 %. Jämförelsen av transportbolag i Europa visade också att räntabilitet på totalt kapital försämras avsevärt. Störst försämring sker i marin transport där räntabilitet på totalt kapital procentuellt sjunker med 17,9 %. Generellt sjunker räntabilitet på totalt kapital i transportbranschen i Europa med 11,9 %. Försämringen av såväl soliditet som räntabilitet på totalt kapital tycks vara betydande inom transportbranschen i både USA och Europa, vilket kan få negativa konsekvenser vid en aktivering av all leasing.

Syftet med en förändrad leasingstandard är att användare av redovisningen ska kunna ta del av information som presenteras enligt den föreställningsram normsättaren har om hur redovisning bör rapporteras. IASB menar att leasingredovisningen i dag inte uppfyller kriteriet jämförbarhet, vilket är betydande för användare vid investeringsbeslut. Redovisningen ska vara jämförbar mellan andra företag, men även över tiden. Genom att klassificera alla leasingavtal som finansiella ökar jämförbarheten enligt IASB. Även egenskaper som relevans och begriplighet ökar då företagen de facto redovisar tillgången i balansräkningen. Förslaget innebär att begripligheten ökar, inte minst för viktiga användare av redovisningen. För att förstå redovisningen och för att kunna fatta rationella beslut krävs, med dagens standard, att användaren är väl insatt i bolaget. Investerare simulerar ofta en aktivering av operationell leasing genom att beräkna minimileaseavgifterna som presenteras i notupplysningen. Ely (1995) menar att de upplysningar företag lämnar genom notsystemet är tillräckliga och att investerare får den information som behövs för att kunna simulera en aktivering. Företagen har också ett krav från användare att anpassa den information som presenteras angående deras operationella leasing (Imhoff et al, 1993). Andra menar att de upplysningar som företag ger är vaga, och att viktig information kan utelämnas eftersom företag i praktiken har möjlighet att styra vilken information som ska delges (Zechman, 2010). Kritiker, menar att högre krav på upplysningar i notsystemet skulle öka jämförbarheten. Undersökningar från bankväsendet angående kreditgivning visar att effekten av klassificeringen skapar problem. Goodacre (2003b) menar att användare är effektiva i sitt informationsinsamlande och Wilkins & Zimmer (1983) att banker tar hänsyn till notupplysningar vid analys om kreditvänlighet. Detta kritiserar dock av Hartman & Sami (1989) som med ett större urval banktjänstemän kan visa att klassificeringen spelar roll vid kreditgivningsbeslut. Banker tenderar nämligen att ge företag med operationell leasing högre kreditvärdighet. Intressant för detsamma påpekar Breton & Taffler (1995) att banker inte har tillräckliga incitament, i form av tid, för att omvandla den operationella leasingen till finansiell. För att komma tillrätta med nuvarande standard och dess klassificeringsproblem krävs således förbättringar i notsystemet. Investerare har inte alltid möjlighet att simulera en aktivering varför striktare regler krävs kring notupplysningar. IAS 17 brottas med klassificeringsfrågan och en förbättring gällande upplysningskrav kan ses som ett måste om jämförbarheten ska infrias i nuvarande standard.

Även om de flesta instämmer att en ny redovisning av leasingproblematiken måste införas finns kritiker som menar att vissa branscher får svårigheter att

finansiera investeringar. LeaseEurope menar att många branscher är ansträngda och att en aktivering av den operationella leasingen skulle bli förödande för dessa. Bolag måste visa god soliditet för att kunna skaffa sig ytterligare finansiering hos kreditinstitut. LeaseEurope skriver att företag upplever operationell leasing som enda möjlighet att finansiera nyinvesteringar. Operationell leasing ökar också flexibiliteten menar bland annat Cathay Pacific. Goodacre (2003) hävdar att vissa bolag inte hade klarat sin finansiering utan operationell leasing. LeaseEurope påpekar även de arbetsbördor små bolags skulle ställas inför med det nya förslaget. De menar att de inte har så omfattande resurser som krävs för att handskas med det nya förslaget. Större bolag har bättre möjlighet då de har uppbyggda funktioner som möter komplexiteten i det nya förslaget. Att utesluta den kapitaltillgång som företag i dag bemöter kommer få fatala konsekvenser för dessa bolag menar LeaseEurope. Leasingintensiva bolag kommer inte att kunna finansiera sina verksamheter vilket kommer påverka det ekonomiska klimatet negativt. En aktivering kommer således att försämra för bolag, i synnerhet mindre sådana.

Undersökningen av transportbranschen i Europa visade att en försämring av väsentliga nyckeltal får en påverkan i samtliga underbranscher. Mest påverkas marin transport tätt följt av flygtransport. Variationen inom respektive underbransch tycks vara stor vilket vittnar om en bransch där vissa bolag påverkas kraftigare än andra. Ashton (1985) skriver att variationen beror på hur stor mängd operationell leasing som används, vilket till stor del stämmer eftersom både marin transport och flygtransport använder mycket operationell leasing (se nedan). Beattie et al (1998) menar att variationen i försämring av nyckeltal är stor mellan branscher. Detta kan till viss del bekräftas även om samtliga branscher inom transportsektorn upplever en negativ påverkan på nyckeltal. Störst förändring sker således i marin transport med 18 %. Minst påverkan återfinns i övrig transport där försämringen är 3 %. Noterbart är även att andelen operationell leasing i varje bransch har ett proportionellt samband med den försämring i nyckeltal som densamma upplever.

För att undersöka om företag med hög tillväxttakt använder operationell leasing i stor utsträckning undersöktes variablerna tillväxt och andel operationell leasing. Vidare gjordes ett korrelationstest i SPSS för att påvisa ett möjligt samband mellan dessa variabler. Testet visade dock på ett svagt samband mellan variablerna. Operationell leasing är däremot väldigt vanligt förekommande i branschen. 100 av 170 företag i branschen använder operationell leasing. Många företag har även redovisat negativa resultat under

2009 vilket tyder på sämre försäljning vilket har bidragit till låga tillväxttal i korrelationstestet. Givet hög andel operationell leasing och låga tillväxttal kan ett samband uttydas mellan sämre ekonomiska förutsättningar och operationell leasing som finansieringsform. Vid sämre redovisade resultat blir också ofta banker restriktiva med utlåningen vilket kan ha bidragit till att transportbranschen har ökat andel leasing som finansieringsform.

5.2 Flygtransport

I undersökningen granskas subsektorn flygtransport vilken består av 22 bolag varav 15 använder operationell leasing som leasetagare. Marin transport är den subsektorn som påverkas i störst utsträckning av den nya leasingstandarden men flygtransport kommer inte långt efter. Flygtransport erhåller en negativ förändring av nyckeltalen soliditet och räntabilitet på totalt kapital med 15,6 % efter aktivering. Det kan uttydas att förändringen av leasingstandarden kommer slå hårt mot branschen då genomsnittet av soliditet efter aktivering av operationell leasing landar under 20 %. I dag redovisar branschen soliditetstal om 22,8 % och vid aktivering 19,3 %. Detta är även specifikt för vissa företag i branschen, ett spanskt flygbolag redovisar en försämring i soliditet från 43 % till 17 %. Banker och andra intressenter kommer förmodligen att rikta sin uppmärksamhet mot dessa försämrade nyckeltal mer än tidigare.

Tidigare undersökningar på flygbranschen har utförts i USA men däremot inte i Europa. Imhoff (1993) undersökte 29 slumpmässigt utvalda företag i USA. Han fann att en aktivering av de operationella minimileaseavgifterna ökade skuldsättningen hos bolagen med i snitt 195 miljoner dollar. En stor påverkan på flygbranschen i Europa finns även i undersökningen. Deloitte rapporterade om flygbranschens ansträngda situation då den ekonomiska nedgången hade påverkat branschen starkt, rekordhöga oljepriser spädde på detta samt nya miljömässiga krav satte ytterligare press på branschen. Ett flertal av bolagen i flygbranschen gick i konkurs under 2008-2009. Uppsatsens empiri bekräftar den ansträngda situationen eftersom den sammanlagda Net Income för subbranschen var negativ under 2009 samt en negativ förändring av nyckeltalen med 15,6 %. Kombinationen av en ansträngd marknad och en förändring av leasingstandarden kan få stora effekter på branschen.

Flygbolaget Cathay Pacific har också en annan synpunkt på fördelarna med operationell leasing och hävdar att de inte använder operationell leasing enbart för att redovisa bättre nyckeltal. De använder leaseformen för att uppnå

ett flexibelt beslutstagande. Cathay använder inte heller leasing enbart för att finansiera investeringar utan även för att minska riskerna med att äga en tillgång. Även dessa fördelar kommer således försvinna för branschen. Enligt Hansson, Arvidson och Lindquist (2006) är medianen för nyckeltalet soliditet i branschen transport och kommunikation 22 %. De förklarar vidare att soliditet visar på företags möjlighet att klara av en konjunkturedgång och frågan är om ett soliditetstal för flygtransport under 20 % är tillräckligt stark för att övervintra ytterligare en ekonomisk nedgång.

5.3 Marin transport

Marin transport är subsektorn som påverkas mest av en förändring i leasingstandarden. Nyckeltalet soliditet minskar från 41,8 % till 34,3 % vilket motsvaras av 18 %. Marin transport består av 42 företag varav 34 använder operationell leasing som leasetagare. Bolagen innehar ofta stora fartyg vilka finansieras via operationell leasing. Trots en stor förändring i soliditet har branschen fortfarande tämligen högt nyckeltal i soliditet, 34,3 %. Detta kan jämföras med en förändring av branschen flygtransport som erhåller nyckeltal i soliditet under 20 % efter aktivering. Däremot påverkas specifika företag inom marin transport i stor utsträckning, ett norskt transportbolag till havs erhåller en förändring från 51,1 % till 17,2 %. Ytterligare ett norskt transportbolag får en kraftig förändring i nyckeltalet från 27,6 % till 16,1 %. Specifikt för dessa bolag kan utläsas att de hamnar under medianen för branschen, 22 %, och även under 20 % vilket kan anses som bristfälligt. Enligt Hartman & Sami (1989) erhåller företag med operationell leasing en fördel gentemot företag med finansiell leasing vid kreditgivning. Om all leasing måste klassificeras som finansiell innebär det att alla bolag behandlas lika, vilket kan leda till att företag med operationell leasing får sämre krediter i framtiden. De norska företagen med stor andel operationell leasing kommer förmodligen att påverkas starkt vid en förändring av leasingstandarden eftersom banker blir mer uppmärksamma på de försämrade nyckeltalen. De ökade påfrestningar dessa företag kan uppleva vid en aktivering av leasing konstateras även av Chamber of Shipping. Då de är oroliga att deras avtal med banken förmodligen kommer att försämrats när den nya leasingstandarden implementeras.

Handelsorganisationen Chamber of Shipping företräder transportbolag till havs i Storbritannien och de anser inte att användarens förbättrade jämförbarhet i redovisningen kommer att vara så betydande att normsättarna skall ändra standarden. De ökade kostnaderna för den marina branschen är mer framstående i det avseendet. Som tidigare föreslagits hade ett alternativ

till en ny standard varit att förbättra notupplysningen för att minska påverkan på branschen.

Stopford (2008) påpekar att rederier har svårt att styra sina kostnader. Innehar de ett gammalt fartyg innebär det höga operativa kostnader och låga kapitalkostnader har de däremot ett nytt fartyg innebär det höga kapitalkostnader och låga operativa kostnader. Enligt Stopford (2008) är nya fartyg att föredra framför äldre fartyg eftersom de är snabbare, effektivare och kräver mindre personal. Införskaffandet av nya fartyg kan dock komma att minska när den nya leasingstandarden införs. Undersökningen visar att det är vanligt förekommande med operationell leasing i den marina transportbranschen. Det kan därför dras paralleller med att operationell leasing är en vanlig finansieringsform vid införskaffandet av nya fartyg. När den nya standarden implementeras kan det leda till att branschen minskar användandet av leasing eftersom de måste aktivera fartygen till balansräkningen.

6. Slutsats

I slutsatsen presenteras en sammanfattning av den analys som tidigare gjorts. Resultatet visar att transportbranschen kommer att påverkas av en förändring i leasingstandarden, vilket kan få konsekvenser för framtida finansiering inom branschen.

6.1 På vilket sätt kan transportbranschen påverkas av ett uteslutande av operationell leasing?

Undersökningen visar att majoriteten av bolagen i transportbranschen använder operationell leasing. 100 av 170 företag använder leasing som finansieringsform och klassificerar denna som operationell. Subbranscherna marin transport och flygtransport innehar störst andel leasing relaterat till det totala kapitalet. Transportbranschen som helhet erhåller en negativ förändring på soliditet i 3,4 procentenheter vilket motsvarar 11,9 %. Branschens soliditet minskar ifrån 28,2 % till 24,8 %. Uppseendeväckande är att soliditet sjunker under 25 % vilket många gånger är ett riktmärke för banker vid kreditgivning. Anmärkningsvärt av resultatet är påverkan standardförändringen får på subbranschen flygtransport som redan är hårt ansträngd i dagens ekonomiska klimat. Branschen redovisade tillsammans negativa resultat för året 2009 och kommer i och med standardförändringen erhålla lägre nyckeltal vilket kan försämra deras situation ytterligare.

Transportbranschen kommer inte enbart påverkas genom försämrade nyckeltal utan de kommer även förlora den flexibilitet och enkelhet som den operationella leasingen innebär. En redan ansträngd bransch i form av hårt ekonomiskt klimat samt lite kapital på marknaden kan komma att drabbas hårt av leasingstandardens förändring. Kapitalkostnaderna kommer att öka för många företag som i dag använder leasing som finansieringsform. Flexibla, snabba och enkla finansieringsbeslut via leasingföretag kommer förmodligen att minska i och med implementeringen av standarden.

IASB och FASBs nya leasingstandard har mött hård kritik från praktiker, dock utan att beakta den förbättrade leasingredovisning som framkommer. Praktiker har kritiserat komplexiteten den nya standarden medför, samt konsekvenser av nya försämrade nyckeltal. Normsättarnas målsättning är att göra redovisningen mer jämförbar för investerare. Det kan dock ske på bekostnad av en försämrad finansiell ställning i transportbranschen. En förändring av dagens IAS 17 mot striktare och tydligare notupplysningar hade varit ett alternativ.

6.2 Förslag till fortsatt forskning

Tidigare forskning visar att variationen av leasing är stor mellan branscher. Transportbranschen påverkas betydande vid en aktivering visar resultaten av denna studie och av tidigare studier gjorda i USA. En tänkbar studie skulle kunna undersöka hur påverkan av större industrier blir. Forskning visar att industribranschen i Storbritannien upplever försämrade nyckeltal vilket skulle kunna undersökas även i andra länder. Asien är en tillväxtbransch där framförallt transport till havs har ökat betydande under senare år. En möjlig studie skulle kunna fungera som komplement till denna, där bolag verksamma inom marin transport till och från Asien undersöks. Studien kan analysera hur vanlig operationell leasing är som finansieringsmetod, och/eller vilka effekter dessa bolag skulle uppleva. En undersökning när den nya leasingstandarden blir verklighet hade också varit intressant. Detta ur synpunkt vilka finansieringsmöjligheter bolag då har.

6. Källförteckning

Elektroniska källor

IFRS.org

[a] Convergence between IFRS and US GAAP

(<http://www.ifrs.org/Use+around+the+world/Global+convergence/Convergence+with+US+GAAP/Convergence+with+US+GAAP.htm>)

[b] Work plans for leases

(<http://www.ifrs.org/Current+Projects/IASB+Projects/Leases/Leases.htm>)

[c] Comment Letter - LeaseEurope

(<http://www.ifrs.org/NR/rdonlyres/288761AA-B81E-4B5B-B6FF-DD40C329B10B/0/LeaseuropeFeb.pdf>)

[d] Comment Letter - Cathay Pacific

(<http://www.ifrs.org/NR/rdonlyres/39A3F862-3A33-4332-A7BF-A9779E853271/0/CL27CathayPacific.pdf>)

[e] IASB Exposure draft leases 2010

(<http://www.ifrs.org/NR/rdonlyres/C03C9E95-822E-4716-81ED-04B9CC4943BE/0/EDLeasesStandard0810.pdf>)

[f] Accounting working group

(<http://www.ifrs.org/The+organisation/Advisory+bodies/Working+groups/Lease+Accounting+Working+Group.htm>)

[g] Exposure draft - Snapshot

(<http://www.ifrs.org/Current+Projects/IASB+Projects/Leases/ed10/Ed.htm>)

[h] IASB - Information for observers

(<http://www.ifrs.org/NR/rdonlyres/6E5BCC5A-50CF-48F3-B31B-F101E5972554/0/Leases0703b12cobs.pdf>)

[i] Standard-setting process

(<http://www.ifrs.org/How+we+develop+standards/How+we+develop+standards.htm>)

[j] Comment-letter Elex Group

(http://www.ifrs.org/NR/rdonlyres/D60ADE5C-CD16-468D-8F60-F3A45F2BFE1D/17661/20101123151152_CommentLetter.pdf)

[k] Comment-letter Champer of Shipping

(<http://www.ifrs.org/Current+Projects/IASB+Projects/Leases/DPMar09/Comment+Letters/CL128.htm>)

LeaseEurope.org

[a] LeaseEurope Statistics

(<http://www.leaseeurope.org/index.php?page=stats-surveys>) [2010-11-20]

[b] LeaseEurope Pressrelease

(<http://www.leaseeurope.org/uploads/documents/press-releases/pr100817.pdf>) [2010-11-20]

[c] Comment Letter – DP

(<http://www.leaseeurope.org/index.php?page=lease-accounting>)

[d] Comment Letter – ED

(<http://www.leaseeurope.org/index.php?page=lease-accounting>)

Deloitte.com

[a] (http://www.deloitte.com/view/sv_SE/se/bransch/aviation-transport/index.htm)

G20.org

[a] (http://www.g20.org/about_what_is_g20.aspx)

Riksbanken

[a] (<http://www.Riksbank.se/templates/SectionStart.aspx?id=8720>)

Europeiska centralbanken

[a] (<http://www.ecb.int/stats/monetary/rates/html/index.en.html>)

Artiklar

Ashton, R. K. (1985). *Accounting for finance leases: a field test*. Accounting and Business Research 15 (59): 233-238.

Beattie, V., A. Goodacre, and S. J. Thomson. (1998) *The impact of constructive operating lease capitalization on key accounting ratios*. Accounting and Business Research 28 (4): 233-254.

Beattie, V. and Goodacre, A. and Thomson, S. (2000) *Operating leases and the assessment of lease-debt substitutability*. Journal of Banking and Finance 24(3):427-470.

Breton, G., and R. Taffler. (1995) *Creative accounting and investment analyst response*. *Accounting and Business Research* 25 (98): 81-92.

Bryan, S. H., Lilien, S. and Martin, D. R. (2010) *The Financial Statement Effects of Capitalizing Operating Leases: Assessing the Impact of the Right-of-Use Model*. CPA Journal Vol. 80 Issue 8, p36-41 6p

Ely, K. M. (1995) *Operating Lease Accounting and the Market's Assessment of Equity Risk*. *Journal of Accounting Research*, 33, 397-315

Fülbier, R., U., Silva, J., L. & Pferdehirt, M., H. (2008) *Impact of Lease Capitalization on Financial Ratios of Listed German Companies*. *Schmalenbach Business Review*, Vol. 60, April 2008

Goodacre, A. (2003) *Operating lease finance in the UK retail sector – international review of retail*. *Distribution and consumer research* Vol 13 issue 1 s 99 – 125

Goodacre, A. (2003b) *Assessing the potential impact of lease accounting reform: a review of the empirical evidence*. *Journal of Property Research*, 2003, 20(1) 49-66

Hartman, B.P., and H. Sami (1989) *The impact of accounting treatment of leasing contracts on user decision making: a field experiment*. *Advances in Accounting* 7:23-35.

Imhoff, E. A., Lipe, R. & Wright, D.W. (1993) *The Effects of Recognition Versus Disclosure on Shareholder Risk and Executive Compensation*. *Journal of Accounting, Auditing & Finance*; Fall93, Vol. 8 Issue 4, p335-368, 34p

Imhoff, E. A. and Thomas, J. K. (1998) *Economic Consequences of Accounting Standards: The Lease Disclosure Rule Change*. *Journal of Accounting and Economics* 10 (1988) 277-310. North-Holland

Wilkins, T., and I. Zimmer. (1983). *The effects of alternative methods of accounting for leases - An experimental study*. *Abacus* 19 (1): 64-75.

Zechman, S.L.C. (2010) *The Relation Between Voluntary Disclosure and Financial Reporting: Evidence from Synthetic Leases*. *Journal of Accounting Research*; Vol. 48 Issue 3, p725-765, 41

Uppsatser

Källqvist, Källblom (2010) - *I vilken omfattning har svenska börsnoterade företag operationell leasing?* Handelshögskolan i Göteborg

Litteratur

Bell, J. (2000) *Introduktion till forskningsmetodik (3e upplagan)*. Studentlitteratur, Lund

Hansson, S, Arvidson, P. & Lindquist, H. (2006) *Företags- och räkenskapsanalys*. Studentlitteratur, Lund

Holme, I. M & Solvang, B. K. (1997) *Forskningsmetodik - Om kvalitativa och kvantitativa metoder*. Studentlitteratur, Lund

Hallgren, M-B. & Ö. (2002) *Finansiell strategi och styrning*. Ekonomibok Förlag AB

Jacobsen, D. I. (2002) *Vad, hur och varför? Om metodval i företagsekonomi och andra samhällsvetenskapliga ämnen*. Lund: Studentlitteratur

Maron, J. m fl. (2010) *IFRS - I teori och praktik*. Bonnier Utbildning

Stopford, M. (2008) *Maritime Economics*. 3rd Edition. Taylor & Francis Ltd