



GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN

Leasing i flygbranschen
- En kvalitativ studie bland användare av den nya standarden

Magisteruppsats
Externredovisning
Vårterminen 2011

Handledare
Gunnar Rimmel

Författare
Christian Bylock 88
Ludwig Fredriksson 88

Innehållsförteckning

1	INLEDNING	6
1.1	BAKGRUND	6
1.2	PROBLEMDISKUSSION	7
1.3	FRÅGESTÄLLNINGAR	8
1.4	SYFTE	8
1.5	AVGRÄNSNING	8
1.6	DISPOSITION	8
2	REFERENSRAM	10
2.1	IASB	10
2.1.1	<i>IASB:s process för framtagning av en ny IFRS-standard</i>	10
2.2	FASB, STATEMENT NO. 13	11
2.3	IAS 17	12
2.3.1	<i>Operationell leasing, IAS 17</i>	13
2.3.2	<i>Finansiell leasing, IAS 17</i>	13
2.4	PÅVERKAN PÅ NYCKELTAL VID OPERATIONELL- OCH FINANSIELL LEASING, IAS 17	14
2.5	KRITIK MOT IAS 17	15
2.6	EXPOSURE DRAFT LEASES	16
2.6.1	<i>Förändringar för leasetagare</i>	17
2.6.2	<i>Förändringar för leasegivare</i>	17
3	METOD	18
3.1	VAL AV METOD	18
3.2	INDUKTION ELLER DEDUKTION	18
3.3	PRAKTISKT TILLVÄGAGÅNGSSÄTT	18
3.3.1	<i>Primärdata och sekundärdata</i>	19
3.3.2	<i>Val av respondenter</i>	19
3.3.3	<i>Tillvägagångssätt vid intervjuer</i>	19
3.4	VAL AV INTERVJUFRÅGOR	20
3.4.1	<i>Intervjufrågor till Magnus Nilsson, Grant Thornton</i>	20
3.4.2	<i>Intervjufrågor till flygbolag</i>	20
3.4.3	<i>Intervjufrågor till Leasingbolag</i>	21
3.5	VALIDITET OCH REALIBILITET	22
4	EMPIRI	23
4.1	INTERVJU MED MAGNUS NILSSON PÅ GRANT THORNTON	23
4.2	INTERVJUER MED FLYGBOLAG	24
4.2.1	<i>Intervju med Anders Marklund, Manager Structured Finance, Sara Jinnerot, Vice President Group Accounting och Gunilla Törnblom, Director Treasury på SAS</i>	24
4.2.2	<i>Intervju med Bas Brouns, KLM</i>	26
4.2.3	<i>Intervju med Anders Hansson, Malmö Aviation</i>	26
4.2.4	<i>Intervju med Oscar Miörner, Jetscape Commercial Jets Ltd</i>	27
5	ANALYS	29
5.1	INTERVJU MED MAGNUS NILSSON PÅ GRANT THORNTON	29
5.2	INTERVJU MED FLYGBOLAG	30
5.3	INTERVJU MED LEASINGBOLAG	31
5.4	SLUTANALYS	31
6	SLUTSATS	33
6.1	FÖRSLAG TILL VIDARE FORSKNING	33
KÄLLFÖRTECKNING		34
BILAGA 1 UTRÄKNINGAR EXEMPEL 1:1		36

Sammanfattning

Under mitten av 2011 kommer en ny leasingstandard att presenteras, vilken innehåller stora skillnader mot dagens befintliga IAS 17-standard. I korthet innebär förändringen att en stor andel leasingavtal som idag klassificeras som operationella skall in i balansräkningen, där det leasade objektet skall aktiveras och skrivas av löpande.

Detta kommer medföra försämrade nyckeltal då balansräkningen växer tillsammans med minskad flexibilitet för leasingtagarna. Därtill kräver finansiella leasingavtal mer reurser både initialt och löpande under räkenskapsåret då bland annat restvrädet måste beaktas kontinuerligt.

Syftet har varit att undersöka huruvida den nya standarden kommer att påverka flygbranschen och i synnerhet de valda företagen. Vidare kompletteras syftet med följande frågeställningar:

- *På vilket sätt kommer den nya IFRS-standardens att påverka den finansiella rapporteringen i valda flygbolag?*
- *Hur står de rustade för förändringen?*

Som respondenter för vår undersökning valde vi tre flygbolag av varierande karaktär, ett leasingbolag samt en redovisningsexpert. Denna utgångspunkt satte även vår avgränsning. Vidare tillämpade vi en kvalitativ metod, då den är av mer förklarande karaktär och lämpar sig bättre när syftet grundas i förståelse i ämnet.

Våra respondentar från flygbolagen var mycket eniga om att operationell leasing är frekvent förekommande samt att denna finansieringsform innehåller klara fördelar.

I samband med att den nya IFRS-standardens införs kommer företag som idag innehar betydande andelar operationell leasing att påföras högre kostnader då avtalen skall arbetas om. Emellertid medför inte den standardens långsiktig påverkan, då restvärdesrisken, vilken är den främsta aspekten vid klassificeringen ändå kan beaktas effektivt i framtiden genom produktiva avtal.

De viktigaste incitamenten för att välja leasing som finansieringsform är att restvärdesrisken minskas, flexibiliteten i flottan ökas och att leasinggivare oftast får bättre låneräntor än flygbolag. Att dessa fördelar är så pass starka i kombination med att det inte är så stor skillnad för leasinggivare och leasingtagare i flygbranschen om avtalet är operationellt eller finansiellt då detta oftast går att skriva sig ur gör att standarden troligen inte kommer att påverka flygbranschen i någon större utsträckning gällande vilken finansieringsform som väljs. Inte heller nyckeltalen kommer påverkas då dessa redan i dagsläget justeras efter operationell leasing.

Abstract

In mid-2011, a new leasing standard is about to be presented, which contains major differences from the current IAS 17 standard. Shortly means the different that a large number of leasing contracts will be reclassified and that the object which is included in the contracts shall be included in the balance sheet.

This will inferior the key figures for the affected companies as well as the flexibility reduces, furthermore requires the new contracts more assets, which will increase the costs.

The purpose of this report is to examine how the new standard will affect the airline industry and in particular those selected companies. The purpose are supplemented with following main questions.

- *How will the new IFRS that affect financial reporting in selected airlines?*
- *How are they prepared for the change?*

The respondents in the report consists of three airlines of varying character, a leasing company and an accounting expert. This choice of respondents also set our definition for the report. To this we applied a qualitative approach, since it has a more explanatory nature which is more suitable when the purpose is based in understanding the subject.

Our respondents from the aviation industry were highly agreed that operating leases are frequent and that this type of finance provides clear benefits. We argue in common with our respondents that the current IAS 17 standard, especially operating leases are more favorable for businesses.

In connection as the new IFRS standard are implemented will companies who shares operating leases get increased costs. As the today's contracts will be changed into financial leasing. However does not the new standard a long term impact of higher costs, when the residual value risk, which is the main aspect according to the classification issue, still can be considered effective in future through productive agreements.

The three main incentives for choosing leasing are the residual value risk, flexibility and lower interest rates for lessors. These incentives are such important, in combination with the fact that the difference between operational leasing and financial leasing is not so strong, that the new leasing standard would probably not affect the aviation industry in a great extent.

Förord

Det har varit en intressant process att få skriva denna uppsats då vi har fått tillämpa vår teoretiska kunskaper från kursen Avancerad Externredovisning och genomföra en undersökning och dra slutsatser kring ett ämne som är både intressant och högst aktuellt.

Vi vill tacka vår handledare Gunnar Rimmel för värdefull respons under hela processen. Vi vill även tacka alla respondenter som har ställt upp på intervjuer och delat med sig av deras erfarenheter.

Göteborg, Maj 2011

Christian Bylock
gusbyloch@student.gu.se

Ludwig Fredriksson
ludwig.fredriksson@gmail.com

1 Inledning

I inledningskapitlet introduceras läsaren i det aktuella ämnet genom inledande beskrivning av leasingens uppkomst samt utveckling fram till idag. Vidare presenteras den problematik som utgör grunden i vårt syfte samt våra frågeställningar vilket följs av aktuell avgränsning och uppsatsens disposition.

1.1 Bakgrund

“SAS har nyligen ingått ett avtal med leasingbolaget Gecas att leasa fem Boeing 737-800 NG samt ett intentionsavtal om att leasa ytterligare 12 stycken Boeing 737-700. Detta innebär att SAS flygplansinvesteringar under 2011 är ytterst begränsade” (Pressmeddelande 2011-04-11).

Leasing har varit en viktig finansieringsform under lång tid, ända sedan slutet av 1800-talet har denna form av hyresavtal använts i USA. Det dröjde dock in till mitten av 1900-talet innan företag uppmärksammade hur effektiv lösningen var (Jefferey Taylor, 2001). I samband med ökningen av leasingavtal tillkom en klassificeringsproblematik som även existerar idag, om huruvida avtalen skulle klassificeras som operationella eller finansiella (Marton, J., Falkman, P., Lumsden, M., Pettersson, A-K. & Rimmel, G, 2010).

Det mest grundläggande området vid redovisning av leasingavtal är skillnaden mellan innehållet i de ekonomiska och juridiska. Vid tillämpning av IAS 17 är utgångspunkten den ekonomiska substansen. Vilket konkret medför att transaktioner som liknar köp alternativt försäljning skall redovisas på detta sätt oavsett om äganderätten rent juridiskt kvarstår hos säljaren. Leasetagare som hamnar i gränsskiktet, ges incitament att välja klassificering på avtalet. Både leasegivare och leasetagare kan avgöra huruvida avtalet är av finansiell eller operationell karaktär, där effekten har stor betydelse på resultatet i balansräkningen. Finansiell leasing innebär att leasetagaren redovisar den specifika tillgången i balansräkningen. Operationell leasing medför att leasegivaren redovisar tillgången i dennes balansräkning (Marton, et al 2010).

Problematiken ovan har diskuterats länge inom redovisningen och varken IASB eller FASB anser sig tillhandahålla en fullt tillfredställande lösning. Det första initiativet i frågan togs redan på 70-talet av FASB, där riktlinjer presenterades för hur leasingavtalen skulle behandlas. Dessa riktlinjerna existerar än idag och bygger på att leasingavtalen utgår från den ekonomiska innebörden (Imhoff & Thomas, 1988).

Det är framförallt i kapitalintensiva branscher, så som till exempel flygbranschen, som leasing har varit en viktig finansieringskälla. Som anledning till detta påpekas företagets försämrade soliditet och likviditetsutveckling mellan 1960 – 1980 (Green 1985). Det är dock av stor vikt att leasingen återspeglas på det sätt som ger den mest rättvisande bilden av leasingverksamheten i redovisningen. De tidigare modellerna för hur leasing skall redovisas, i form av finansiell eller operationell leasing, har kritiserats för att inte ge användarna av informationen en rättvisande bild av leasingsituationen i företaget. Kritiken har till stor del handlat om vilka rättigheter och skyldigheter företaget har i samband med leasingen och detta har föranletts till stor del genom att det varit en mycket tunn linje mellan de olika leasingformerna (Marton, et al 2010). Utifrån kritiken har International Accounting Standards Board (IASB) och Financial Accounting Standards Board (FASB) inlett ett samarbete för att

utveckla en ny standard vilken kommer återspegla de tillgångar och skulder som uppkommer vid leasing på ett bättre sätt än tidigare. För att kunna utveckla denna nya standard inledde IASB och FASB ett discussion paper *Leases: Preliminary Views* i mars 2009 vilket är planerat att leda fram till en ny IFRS standard och en förändring av FASB Accounting Standards Codification TM (*Exposure Draft Leases 2010*).

Den främsta skillnaden mellan utkastet som IASB och FASB arbetat fram gemensamt och den befintliga IAS 17-standarderna är att företagen inte längre kan klassificera leasing som operationell eller finansiell. Utan enbart ges möjlighet till finansiell leasing och således att aktivera tillgången i balansräkningen. Förhoppningen med det nya alternativet är att problematiken rörande gränsdragningar skall försvinna och ge intressenter ett bättre underlag för bedömning (Marton et. al, 2010).

Det finns många anledningar för att leasa ett flygplan jämfört med att köpa det, allt ifrån praktiska fördelar till kassaflöden. Leasingmöjligheterna är i flygbranschen många med specifika fördelar och nackdelar för varje variant. Vid flygplansleasing tillhandahåller leasegivaren ett flygplan till leasetagaren utan att överföra de legala rättigheterna till flygplanet, alltså finansiell leasing. Den stora problematiken vid leasing i flygplansindustrin blir att de stora variationerna bland leasingavtalet skapar svårigheter vid klassificeringen av avtalen som finansiella eller operationella. Flygplansleasing är även reglerad av FAA i Federal Aviation Regulations (FARs), då leasingen klassas efter huruvida företaget bara har leasat ett plan eller både plan och besättning. I vissa fall krävs ett certifikat för att leasa flygplan med besättning, ett så kallat *Commercial operating certificate* (National Business Aviation Association, 2011).

1.2 Problemdiskussion

I IASB:s föreställningsram framgår att en av de övergripande egenskaperna i samband med redovisning är tillförlitlighet, vars minimikrav bland annat är neutralitet. Bakgrunden till den främsta problematiken rörande leasingfrågan handlar om eventuell felaktig klassificering av finansiella och operationella leasingavtal. Då leasingavtal redovisas felaktigt frångås denna neutralitet och således återspeglas inte verkligheten i redovisningen (Smith 2006).

Vid valet mellan att redovisa avtal operationellt eller finansiellt finns de starka incitament att klassificera avtalet som operationellt. Detta då skuldsidan i balansräkning minskar eftersom inte avtalet medför att tillgången aktiveras i balansräkningen, vilket skapar bättre nyckeltal för verksamheten. Mot denna bakgrund är det sannolikt att många leasingavtal som borde klassificeras som finansiella inte är klassificerade på det sättet (Marton et al. 2010).

Den första December 2010 lämnade PwC sina kommentarer på det *Exposure Draft* som lagts fram av IASB och FASB gällande en ny leasingstandard. PwC håller med om mycket av kritik som den gällande standarden IAS 17 *Leasing* har på många plan för att inte kunna ge en rättvisande bild av redovisningen som är tillfredsställande för användare. Kommentaren från PwC håller med det *Exposure Draft*et på flera punkter; den föreslagna *right-of-use modellen* möter en del av kritiken, IASB och FASBs förslag om att tydligare rapportera till användare av den finansiella informationen om belopp, tidpunkter och osäkerhet kring de kassaflöden som är förenliga med leasing och framförallt hur den tyngsta kritiken, om hur tillgångar och skulder tas upp vid leasingkontrakt, tas upp. PwC menar dock att förslaget måste justeras på ett antal punkter, dessa gäller framförallt mer komplexa leasingsituationer. Bland annat måste de, i det nuvarande *Exposure Draft*, riktlinjer för att kunna särskilja ett leasingkontrakt från ett

rent försäljningskontrakt och ett servicekontrakt förbättras. Den föreslagna förändringen av långgivaren till en *hybrid approach* kan skapa så pass stora problem i praktiken att en i detta fall relativt liten förändring inte väger upp för kostnaden (Highlights of PwC views on exposure draft on leases, 2010).

Även flera aktörer inom flygbranschen, däribland British Airways, har framfört ett antal synpunkter på ovan nämnda *Exposure Draft*. Företaget vidhöll att standarden behövde vissa justeringar men inte i den utsträckning som *Exposure Draftet* pekade på. Informationen till användarna skulle inte förbättras, en omarbetning skulle innebära en förvirring mellan tillgångar och skulder samt kräva extra resurser vid varje rapportperiod (Comment letter, No. 350).

Airways New Zealand påpekade liknande problem vid en eventuell förändring, med fokus på finansiell ställning (Comment letter, 741). En intressant synpunkt var de valutaskillnader det skulle innebära att uppskatta värdet på tillgången, förutsatt att leasinggivare och leasingtagare agerade i olika länder.

Konkret kan konstateras att inställning till förändringen av IAS 17 är negativ, då det innebär en generell förändring för många aktörer eftersom operationell leasing är frekvent förekommande. Effekterna av en ny leasingstandard kan för en så kapitalintensiv och konkurrensutsatt bransch som flygbranschen bli omfattande.

1.3 Frågeställningar

- På vilket sätt kommer den nya IFRS-standarderna att påverka den finansiella rapporteringen i valda flygbolag?
- Hur står de rustade för förändringen?

1.4 Syfte

Syftet med uppsatsen är att undersöka vilka implikationer den nya IFRS-standarderna gällande leasing kommer att ha på företag, specifikt på de för uppsatsen valda flygbolag. Vidare är syftet även att undersöka huruvida flygföretagen är rustade för förändringen och hur de tror att den kommer att påverka deras finansiella ställning.

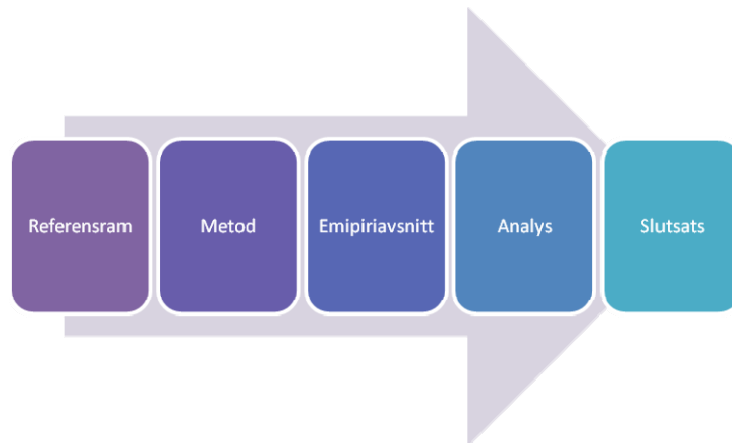
1.5 Avgränsning

Uppsatsen är avgränsad till att kvalitativt undersöka implikationer av den nya IFRS-standarderna i samband med redovisning i flygbolag. Med avgränsning till valda flygbolag samt andra intressenters kommentarer från undersökningen som gjorts via intervjuer. I uppsatsen ingår tre flygbolag: *SAS*, *Malmö Aviation*, och *KLM*, vilka även kompletteras med en redovisningsexpert från *Grand Thornton* samt en leasinggivare, *Jetscape*. *Jetscape* förser dessutom *Malmö Aviation* med flygplan. Respondenterna består av personer med olika högre funktioner i bolagen och hos flygbolagen med betoning på ekonomi. Uppsatsen avgränsas även till att endast undersöka den nya IFRS-standardens betydelse för flygbolag med verksamhet i Europa.

1.6 Disposition

Uppsatsen inleds, efter bakgrund och problemformulering i inledningskapitlet, med en **referensram** där den tidigare IAS 17 *Leasing* samt det i Augusti publicerade *Exposure Draftet* och gås igenom samt skillnader mot den nya standarderna. Vidare följer ett

metodkapitel vilket beskriver valet av respondenter, hur intervjuerna har genomförts och bearbetningen av data samt det allmänna tillvägagångssättet för uppsatsen. Därefter **empiridelen** med resultaten från de intervjuer som gjorts i undersökningen. Efter empiridelen följer ett **analyskapitel** där vi med grund från den teoretiska referensramen analyserar de resultat som vi erhållit från intervjuer med hänsyn till problemdiskussionen samt svarar på de ställda frågeställningarna. Uppsatsen avslutas med en **slutsats** och förslag till vidare forskning.



Figur 1. Disposition

2 Referensram

Referensramen inleds med en kort presentation av IASB:s organisationsutveckling och processen för framtagande av nya standarder på redovisningsområdet. Därefter presenteras befintlig IAS 17-standard samt dess amerikanska motsvarighet FASB No. 13. Detta följs av den kritik som präglat IAS-standarderna samt det Exposure Draft som ligger till grund för förändringen och de skillnader som detta medför.

2.1 IASB

IASB, International Accounting Standards Committee, tidigare IASB bedrev normgivningsarbete redan på 1970-talet. Organisationen var då bland dem första på området att erbjuda redovisningsstandarder. Dock var det först i början på 1990-talet som organisationen fick sitt verkliga genombrott i samband med att drygt 50 länder tillämpade IASC:s IAS standarder. I slutet mot 1990-talet anslöt sig även betydande länder som Frankrike, Tyskland och Belgien till samarbetet och bestämde att företag noterade på nationella samt internationella börser skulle upprätta sin redovisning enligt IAS (Marton et al. 2010).

I samband med den ökade spridningen av IAS standarder på 1990-talet, ökade således kraven på IASC:s organisation. Den främsta kritiken på den tiden bestod i svaga samarbeten med nationella normsättare samt liten personalstyrka. IASC tog till sig kritiken och för att i fortsättningen kunna säkerställa sitt oberoende samt konkurrenskraft uppdaterades organisationen 2001. IASC bytte namn till IASB, International Accounting Standards Board (Marton et al. 2010).

Den nya organisationen IASB, hade bättre verktyg för att fortsätta utvecklingen mot relevanta standarder inom redovisningsområdet samtidigt som harmoniseringen globalt fått ökad betydelse. De nya standarderna som arbetas fram av IASB benämns IFRS (International Financial Reporting Standards) istället för som tidigare då IASC tog fram dem IAS (International Accounting Standards). Även om majoriteten fortfarande utgörs av IAS standarder övergår allt fler till benämningen IFRS i samband med uppdatering och förändring av dem befintliga. Så kommer även bli fallet för IAS 17, vilken denna uppsats handlar i samband med den förändring som förmodligen träder i kraft under sommaren 2011 (Marton et al. 2010).

2.1.1 IASB:s process för framtagning av en ny IFRS-standard

Då IASC genomförde sin organisationsförändring och samtidigt bytte namn till IASB 2001 var ett av huvudsyftena dess ökade oberoende samt arbete för en överensstämmelse mellan standarder. Detta skulle på sikt höja kvaliteten på standarderna och samtidigt öka acceptansen bland användarna, då inte några specifika branscher eller länder skulle gynnas. Andra förändringar var mer resurser av bland annat personal, vilket förenklar processen vid framtagande av nya standarder (Marton et al. 2010).

Arbetet kring utveckling av standarder är en tillgänglig process, där allmänheten i teorin kan vara med och påverka med egna förslag. Så är det oftast inte i praktiken utan förslag på ändring alternativt andra synpunkter förs i regel fram av exempelvis branschorganisationer (Marton et al).

Fas I

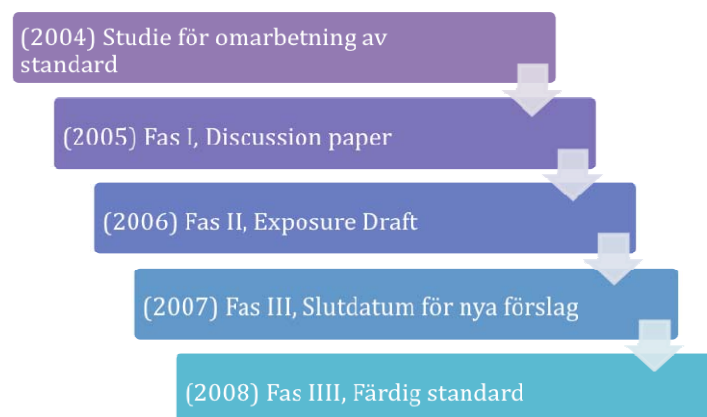
Den konkreta processen för framtagande av ny standard efterliknar projektarbete i andra organisationer och inleds med forskning, studie och planering av projektet. Initialt genomförs grundläggande undersökning av utmaningar samt problem som kan kopplas mot ett visst redovisningsområde. För exempelvis IAS 17 handlar detta om än för hög grad av frivillig bedömning. Efter denna genomgång sammanfattas ett underlag för diskussion, med möjliga lösningar på det specifika problemet. I samma dokument presenterar IASB sina egna förslag på att lösa problematiken. I detta skede är det alltså möjligt för större branschorganisationer, men även för mindre aktörer att delge sina synpunkter (IASB:s hemsida, 2011-05-10).

Fas II

Vid andra steget i processen publiceras ett utkast, *Exposure Draft*, vilket innefattar konkreta förslag genom en ny standard eller ändring av befintlig. I detta skede finns det också tillfälle för intressenter att presentera synpunkter (IASB:s hemsida, 2011-05-10).

Fas III, Fas IIII

Efter att även dessa synpunkter analyserats introduceras den nya standarden (IASB:s hemsida, 2011-05-10).



Figur 2. Processen för framtagande av en ny IFRS-standard.

Enligt IASB (2010) är transparensen som innebär att allmänheten kan lämna förslag och synpunkter ett viktigt inslag i framtagandet av ny standard. Det ger en ökad dynamik av i arbetsprocessen och tillför viktig information från det operativa arbetet som bedrivs bland företagen.

Framtagandet av ny standard är inget som sker över en period om några månader och även om effektiviteten ökat markant sen organisationsförändringen 2001, så är processen relativt utdragen. Bilden ovan är enbart ett exempel på tidslinje för processen, men återspeglar ett normalförhållande (PwC, IFRS for insurance contracts: Progress to date, 2010)

2.2 FASB, Statement No. 13

I den amerikanska motsvarigheten FASB presenteras fyra klara aspekter i samband med klassificeringen. Tangerar avtalet något av dessa aspekter skall de omgående klassificeras som finansiellt. De fyra aspekterna följer nedan:

1. Övergår äganderätten till leasingtagaren mot slutet av perioden
2. I avtalet ingår en köpoption, vilken kan utnyttjas i slutet av leasingperioden.
3. Utgör leasingperioden mer än 75 % av tillgångens beräknade ekonomiska livslängd eller ingår avtalet då mindre än 75 % återstår.
4. Om nuvärdet av leasingavgifterna vid ingången av avtalet uppgår till mer än 90 % av tillgångens verkliga värde (FASB).

De främsta skillnaderna mellan IASB och FASB består alltså i en högre grad av frivillig bedömning hos IASB. Utgångspunkten för FASB är således ovanstående trösklar, vilket i praktiken skapat medvetna gränser, medan bedömningsaspekten i IASB skapat en något vid tolkning av klassificeringen (Intervju, 2011-04-27).

2.3 IAS 17

I praktiken fungerar leasing som uthyrning, en leasinggivare hyr ut en tillgång enligt avtalade grunder om period och avgift till leasingtagaren (Wennberg, 2006). Idag existerar två större organ som reglerar denna ”uthyrning” beroende på vilka regler bolaget väljer. I Europa, är de som denna uppsats behandlar IAS 17 och dess amerikanska motsvarighet FASB reglerar detta i Statement No. 13, vilken är motsvarigheten till IASB:s standarder (Marton et al).

Utgångspunkten för IAS 17 är två definitioner av leasingavtal; operationella och finansiella. Hur klassificeringen avgörs bygger på omfattning med aspekter på ekonomiska risker samt fördelar med den leasade tillgången. I samband med ett operationellt leasingavtal kvarstår dessa risker hos leasinggivaren medan dessa risker övergår i den finansiella definitionen. Konkret betraktas således avtalet efter den ekonomiska innebörden och inte den juridiska formen (Samlingsvolymen, IAS 17, 2010).

Beroende på hur avtalen klassificeras kommer det att innebära påverkan på balans och resultaträkning. Vilket ger olika underlag för beräkning av nyckeltalen som har betydelse ur investeringssynpunkt. De konsekvenserna har lagt grunden för hela omarbetningen av standarden och utvecklande av ny standard som eliminerar fördelarna av avtalets ingående klassificering (Marton et al. 2010).

Utöver omfattningen av ekonomiska risker och fördelar existerar i samband med klassificering av leasingavtal ett antal kriterier som indikerar karaktären på avtalet. Uppfylls någon av dessa kriterier skall således avtalet klassificeras som finansiellt Dessa kriterier är:

1. Ägandeätten till tillgången övergår till leasingtagaren efter att avtalet löpt ut.
2. Leasingtagaren innehar rätten att köpa tillgången vid avtalets slut, samtidigt är priset så förmånligt att köpet sannolikt kommer genomföras.
3. Leasingperioden överrensstämmer med stora delar av tillgångens ekonomiska livslängd.
4. Nuvärdet av framtida leasingavgifter motsvarar tillgångens verkliga värde.
5. Tillgången är av mycket speciell karaktär och kan enbart brukas av leasingtagaren (Samlingsvolymen IAS 17, punkt 10).

2.3.1 Operationell leasing, IAS 17

Operationell leasing har mycket gemensamt med ett vanligt hyresavtal, vilket innefattar två parter, leasinggivare och leasingtagare. Exempelvis förvärvar leasinggivaren en tillgång som sedermera hyrs ut till leasingtagaren mot en kostnad. I leasinggivarens åtaganden ingår service, underhåll, försäkring samt de främsta ekonomiska riskerna. I samband med denna leasingform är det möjligt för leasingtagaren att säga upp avtalet och vanligen är avtalsperioden kortare än tillgångens ekonomiska livslängd. I den avgift som leasingtagaren erlägger ingår de kostnader för ränta, amortering och service för den leasade tillgången (Operationell Leasing, Ekonomistyrningsverket, 2006).

Då de ekonomiska riskerna och fördelarna minimeras i samband med operationell leasing och äganderätten kvarstår hos leasinggivaren kommer inte den leasade tillgången att redovisas i balansräkningen. De avgifter som leasingtagaren erlägger, kostnadsförs direkt och oftast linjärt över perioden som avtalet innefattar. Hos leasinggivaren däremot skrivs tillgången av löpande och utgör således en tillgång i balansräkningen (Marton et al).

2.3.2 Finansiell leasing, IAS 17

Om operationell leasing efterliknande ett hyresavtal är grunderna i finansiell leasing som ett köp med avbetalning. Vid denna klassificering blir de ekonomiska fördelarna och nackdelarna hos leasingtagaren mer påtagliga som kan liknas vid ägande av tillgången. Vid finansiell leasing ansvarar leasingtagaren för service, underhåll och försäkringar. Perioden som avtalet omfattar uppgår vanligtvis till tillgångens ekonomiska livslängd och i motsats till operationell leasing är det inte möjligt att säga upp. Äganderätten kan också övergå till leasingtagaren, dock är det inte nödvändigt (Ekonomistyrningsverket, 2006).

Den avgift som leasingtagaren i detta fall erlägger motsvarar finansiella kostnader och anskaffande av tillgången. Vid upprättande av finansiell leasing motsvarar uppkommande utgifter som vid ett banklån. Likheterna mellan finansiell leasing och köp är därför likartade och ofta beräknas räntan från ett rörligt perspektiv, vilket ger förändringar i avgiften från leasingtagare. Andra varianter av finansiell leasing är sale-lease-back som innebär att företaget säljer en befintlig tillgång för att sedan leasa tillbaka den. Det andra alternativet är investerleasing där företag köper upp ett leasingobjekt för att sedan leasa ut till företag med sämre kassaflöde alternativt brist på kapital. Denna metod uppkommer oftast i samband med omfattande investeringar med lång ekonomisk livslängd (Operationell Leasing, Ekonomistyrningsverket, 2006).

Då finansiella leasing motsvarar en form av köp redovisar leasingtagaren tillgången i sin balansräkning. Denna tillgång utgörs av leasingobjektet och de framtida avgifterna för objektet redovisas som en skuld. Då framtida leasingavgifter liknas vid avskrivningar kommer dessa bli uppdelade på amortering och räntekostnader tills skulden är nollad. Detta sätt att redovisa finansiell leasing medför att det enbart är räntekostnaderna som påverkar resultatet (Marton et al)

För leasinggivaren uppkommer leasingobjektet som en fordran i samband med att avtalet ingås, vilken bygger på obetalda avgifter för leasingen, som senare kommer in via leasingtagarens inbetalningar under perioden för avtalet (Marton et al).

2.4 Påverkan på nyckeltal vid operationell- och finansiell leasing, IAS 17

En av dem främsta anledningarna till översyn av dagens IAS 17 standard grundar sig i dem konsekvenser avtalen för med sig på nyckeltalen (Beattie 2000). Som vi nämnde i ett tidigare stycke avgörs många investeringsbeslut på nyckeltalen. Dessutom samspelar ofta lånevillkor med exempelvis nyckeltal som soliditet (Smith 2006).

Det utmärkande för den operationella leasingen är att de leasade objektet hamnar utanför balansräkningen, vilket förbättrar nyckeltalen avsevärt mer än om objektet ingått i balansräkningen. För att tydliggöra detta resonemang i samband med redovisningen och främst hur nyckeltalen påverkas illustreras följande exempel:

Exempel: 1:1

Ett företag tecknar ett leasingavtal 1 januari 2007 om att leasa en maskin under 4 år. För detta skall företaget erlägga en årlig avgift om 1000 :- i slutet av varje år. Den implicita räntan uppgår till 5 % och resultatet före finansiella kostnader uppgår år 1 till 4000:- Nyttjandevärdet sammanfaller med leasingperioden.

Den initiala balansomslutningen

Tillgångar		Eget Kapital/Skulder	
Anläggningstillgångar	10 000	Eget kapital	10 000
Kortfristiga fodringar	5000	Långfristiga skulder	6000
Likvida medel	3000	Kortfristiga skulder	2000
Totalt	18 000	Totalt	18 000

Operationell leasing, IAS 17

Vid operationell leasing kommer det inte ske någon förändring i balansräkningen under förutsättning att inga andra investeringar genomförs. Kostnaden för leasingavgifterna 1000:-/år kommer kostnadsföras direkt och därmed påverka resultatet löpande.

Tillgångar		Eget Kapital/Skulder	
Anläggningstillgångar	10 000	Eget kapital	10 000
Kortfristiga fodringar	5000	Långfristiga skulder	6000
Likvida medel	3000	Kortfristiga skulder	2000
Totalt	18 000	Totalt	18 000

Finansiell leasing, IAS 17

Vid finansiell leasing kommer tillgången och skulden in i balansräkningen. Detta sker genom att nuvärdesberäkna de framtida leasingavgifterna, för att finna den initiala värderingen.

Nuvärdesberäkningen uppgår till 3546:-¹ och i samband med att leasingperioden startar 1 januari 2007 inkluderas detta värde i balansräkningen. Anläggningstillgångar och långfristiga skulder ökar med motsvarande belopp. I resultaträkningen redovisas avskrivning och räntekostnad på 1063,8:-² löpande.

Tillgångar		Eget Kapital/Skulder	
Anläggningstillgångar	13 546	Eget kapital	10 000
Kortfristiga fordringar	5000	Långfristiga skulder	9546
Likvida medel	3000	Kortfristiga skulder	2000
Totalt	21 546	Totalt	21 546

Sammanställning av nyckeltal vid operationell- och finansiell leasing, IAS 17

Soliditet³ och räntabilitet på totalt kapital (Rt)⁴ är två nyckeltal som används frekvent vid investeringsbeslut, värdering av bolag och lånelöften. Gemensamt för båda nyckeltalen är att dem anses vara fördelaktigare vid högre värden jämfört med lägre. Som tydligt illustreras i tabellen nedan är skillnaden påtaglig då maskinen exkluderas från balansräkningen, vilket är fallet vid operationell leasing (Smith, 2006).

Nyckeltal	Operationell leasing	Finansiell leasing
Soliditet	55,5 %	46,6 %
Räntabilitet på totalt kapital	22,2 %	8,6 % ⁵

2.5 Kritik mot IAS 17

Mycket av den kritik som riktats mot IAS 17 grundas i att informationsbehovet till användarna inte uppfylls på ett korrekt sätt. Då många leasingavtal som borde klassificeras som finansiella istället utfaller som operationella. I många fall står det klart hur ett leasingavtal är utformat och således är finansiellt eller operationellt. Likväl uppstår flertalet situationer som innebär att klassificeringen blir en bedömningsfråga. Av denna anledning är det därför oerhört viktigt att det finns tydligare regler för leasingavtalen och inte bjuder in till subjektiva bedömningar (Collings, 2011).

Då det finns möjlighet vid utformning av redovisningen att redovisa en liknande situation på två olika sätt, minskar jämförbarheten. Samtidigt innebär strukturen vid operationell leasing en fördel på nyckeltalen, vilket stärker incitamenten att klassificera avtalen av sådan karaktär (Beattie, V. and Goodacre, A. and Thomson, S. 2000). Nyckeltalen samspelar ofta med bonussystem och värdering av olika slag, vilket ytterligare talar för en operationell klassificering (Dag Smith 2006).

Vidare har synpunkter framförts gällande värdering enligt IASB:s föreställningsram för tillgångar och skulder (Beattie 2000). Vid ingången av ett leasingavtal ges leasingtagaren rätten att nyttja objektet, vilket uppfyller kraven för tillgångsvärdering. Parallellt gäller också den skyldighet för inbetalning av leasingavgifter som innebär en skuldefinition enligt IASB.

¹ Bilaga 1, uträkningar

² Bilaga 1, uträkningar

³ Eget kapital / balansomslutning

⁴ Resultat före finansiella kostnader / Balansomslutning

⁵ Bilaga 1, uträkningar

Vid redovisning av operationella leasingavtal frångås dessa riktlinjer då objektet ej aktiveras i balansräkningen (Samlingsvolymen, 2010).

Ovanstående kritik har diskuterats flitigt bland berörda parter samt vad en förändring av standarden skulle innebära. 1996 skapades en rapport med grunden till problematiken av G4+1 gruppen. Vilken innefattade normgivande organ från Australien, Kanada, Nya Zeeland, Storbritanien, USA och nuvarande IASB. Rapporten kallades för; *Accounting for leases: A New Approach*, och innehöll de främsta svårigheterna med dåvarande leasingmetoder (Hertz, Robert H). Konkret framhövdes den ofullständiga skillnaden mellan finansiell och operationell leasing samt att denna klassificering borde upphävas. Vartefter uppdaterades denna rapport och G4+1 gruppens arbete låg till grund för de Exposure draft som IASB och FASB kom att presentera i mars 2009; *Leases: Preliminary Views* (Stephen G. Ryan et al. 2001).

2.6 Exposure draft leases

I Augusti 2010 publicerade IASB ett *Exposure Draft* vilket var ämnat för kommentarer. För att kommentarerna skulle kunna påverka den kommande IFRS-standardens skulle de vara skriftligt inlämnade via IFRS Foundations hemsida innan den 15 december 2010. Detta *Exposure Draft* var framtaget efter respons på det discussion paper *Leases: Preliminary views* som publicerades i mars 2009.

Leasing är en viktig finansieringskälla och det är därför mycket viktigt att leasing speglas på rätt sätt i redovisningen för att ge rätt information till användare. Den gällande standarden för leasing IAS 17 ger leasetagare möjligheten att klassificera sina leasingavtal som antingen operationella eller finansiella, något som har kritiserats för att det i många fall inte speglas i redovisningen vilket typ av leasingavtal som företaget egentligen har. Det handlar framförallt om att redovisningen inte har speglat hur rättigheter och skyldigheter som uppkommer i samband med leasingavtal som följer de riktlinjer gällande tillgångar och skulder som finns definierat i föreställningsramen. Det finns även kritik mot att jämförbarheten mellan företag är dålig då det i nuläget finns en skarp linje mellan finansiella och operationella leasingkontrakt vilket gör att felklassificeringar är vanliga. Resultatet av detta blir att användare av finansiell information måste göra uppskattningar om tillgångar och skulder som återfinns i operationella leasingavtal (Exposure Draft Leases, 2010).

Denna kritik har lett fram till att IASB och FASB har utvecklat ett samarbetsprojekt för att utveckla en ny standard för leasingredovisning som är ämnad att ge en bättre bild av leasing i den finansiella informationen. Samarbetsprojektet har lett fram till det exposure draft som publicerades i Augusti 2010 och IASB och FASB hoppas att detta skall leda fram till en ny IFRS standard och en uppdatering av FASB Accounting Standards Codification angående leasing. Även fast den mesta kritiken mot den rådande leasingstandardens är relaterad till hur leasing behandlas i leasetagarens redovisning finns det även kritik mot hur leasing har redovisats i leasegivarens redovisning angående intäkter, detta leder till att det exposure draft som IASB och FASB utvecklat både behandlar redovisning för leasegivare och leasetagare.

Det grundläggande förslaget som finns i exposure draftet är att leasegivare och leasetagare skall införa en så kallad *right-of-use* modell vid redovisning av all typ av lease förutom leasing av biologiska, immateriella och vissa investeringstillgångar. Detta innebär att;

- En leasetagare skall redovisa en tillgång som representerar sin rätt att använda den undeliggande tillgången för leaseperioden och en skuld för att göra hyresbetalningar.

- En leasegivare skall redovisa en tillgång som respresenterar sin rätt att erhålla leasingavgifter från den underliggande tillgången samt att, beroende på sin exponering för risker och fördelar som är förknippade med tillgången, antingen;
 - Redovisa en leasingkuld och fortfarande redovisa den underliggande tillgången, eller
 - Skriva över rättigheterna för den underliggande tillgången till leasegivaren och fortsätta redovisa en residual tillgång som representerar värdet av rätten till den underliggande tillgången i slutet av leasingperioden.

Tillgång och skuld som uppkommer för leasetagare och leasegivare skall mätas genom att;

- Den längsta mest troliga leasingperioden skall uppskattas med hänsyn till möjligheter att förlänga eller avsluta leasingavtalet.
- Bestämna de leaseavgifter som kommer uppstå genom att ta villkorade hyror för den underliggande tillgången, förväntade betalningar med restvärde specificerat i avtalet i antagande.
- Tillgångar och skulder omvärderas om det blir förändringar i fakta eller omständigheter från föregående rapportperiod.

För kontrakt som kombinerar service med leasing skall de betalningar som uppstår vid service särskiljas från leasingavgifter. Leasingavtal kortare än 12 månader kan bli förenklade. Det finns även förslag på upplysningar om de intäkter och kostnader som uppkommer från leasing med fokus på beloppens storlek, när de tas upp och osäkerheten i beloppen (Exposure draft leases 2010).

2.6.1 Förändringar för leasetagare

I den nuvarande leasingstandarden är leasing uppdelad i två kategorier; finansiell leasing och operationell leasing. De leasetagare med många leasingavtal skrivna av operationell sort kommer påverkas mest av den nya standarden. För tillfället behöver leasetagare endast ta upp de kostnader som uppstår under varje period i samband med leasing. I den nya standarden krävs att leasetagare skall ta upp tillgångar och skulder som uppstår vid leasing. Även fast det inte kommer bli så stora skillnader i de avtal som redan nu klassas som finansiella så kommer det ändå att innebära förändringar i klassificeringen av tillgångar och skulder i och med att valmöjligheter och restvärdesbedömningar (Exposure draft leases 2010).

2.6.2 Förändringar för leasegivare

Förslagen i exposure draftet kommer innebära stora förändringar även för leasegivare. Som ovan nämnt kommer leasegivare att behöva göra bedömningar huruvida de i avtalet valt att associeras med risker eller förmåner med den underliggande varan, detta kommer leda till att de väljer mellan en prestationsbaserad approach eller en approach där de fransäger sig den underliggande varan (Exposure draft leases, 2010).

3 Metod

I metodkapitlet framförs den ansats som ligger till grund i uppsatsen tillsammans med praktiskt tillvägagångssätt. Därefter diskuteras valet av respondenter samt de frågeställningar som är aktuella för uppsatsen.

3.1 Val av metod

Utgångspunkten för metodvalet i denna uppsats är att genomföra en kvalitativ undersökning mot bakgrund av att metoden bättre lämpar sig vid praktisk undersökning (Andersen 1998). Vidare är en kvalitativ ansats mer förklarande än förstående, vilket utifrån våra frågeställningar är grunden i uppsatsen. Andersen (1998) anser att de främsta fördelarna med en kvalitativ metod är att förståelsen kring komplexiteten i specifika problem ökar och samtidigt förtydligar helhetsbilden.

De frågeställningar som presenterats i första kapitlet kommer delvis besvaras genom specialisters erfarenheter och synpunkter inom området. Enligt Jarl Backman (2008) är de kvalitativa metodvalet att föredra vid detta slag av undersökningar. Andra aspekter som vägts in i samband med metodvalet är mängden statistisk data samt konjunktur faktorer i samband med jämförelserna. Den datan kommer inte tillhöra primär information i denna undersökning, vilket annars kunde förspåkat en kvantitativ metod (Andersen 1998). Slutligen anses den kvalitativa metoden medföra ett mer användarvänligt resultat för intressenterna av rapporten, vilka kan applicera slutsaserna på ett generellt plan för sin verksamhet.

3.2 Induktion eller deduktion

Det finns tre begrepp för att beskriva hur teori och empiri hanteras; induktion, deduktion och abduktion. Induktion innebär att man studerar ett objekt utan att utgå från en befintlig teori och att utifrån resultatet sedan forma en teori. Risken med detta tillvägagångssätt är att teorin till för stor del speglar just den situation som studerats. Teorin som formas kan med denna metod ge nya resultat som inte hade framkommit annars men en nackdel kan vara att teorin blir svår att applicera på generell basis. Deduktion är motsatsen till induktion och innebär att man utgår från en redan befintlig teori och testar denna på verkligheten. Detta tillvägagångssätt är fördelaktigt då det blir en starkare objektivitet i och med att teorin redan är befintlig, dock kan resultatet färgas av den befintliga teorin till den grad att nya resultat inte upptäcks. Slutligen innebär abduktion att teori och empiri varvas för att få en bättre förståelse av resultatet (Davidsson, 2003).

Undersökningen i uppsatsen är inom ett område där det inte finns direkt utstakade teorier då det är en hypotetisk situation att testa huruvida flygbolag är rustade för förändringen i redovisningsstandarden kring leasing. Detta innebär att vi har arbetat med ett induktivt förhållningssätt genom att resultaten från våra intervjuer formar vår teori.

3.3 Praktiskt tillvägagångssätt

Steg ett var att läsa in Manet samt studera relevant litteratur. Därefter beslutades om vilka respondenter som behövdes till undersökningen. För att få en övergripande bild av problematiken kring IAS 17 valde vi att lägga intervjun med Magnus först. Detta gjorde även att vi kunde diskutera vilka effekterna den nya standarden kan ha på just flygbranschen för att sedan kunna undersöka hur väl hans uppfattning stämmer med flygbolagens. Intervjuerna med flygbolagen gjordes via mail, telefon eller personliga intervjuer beroende hur var respondenterna befann sig. De tänkta intervjufrågorna diskuterades med tillägg av följdfrågor

och konstateranden från Magnus och deras reaktion på dessa. Idén med att ha en intervju med en leasegivare fick vi när ett av flygbolagen nämnde att deras leasegivare inte verkade ha reflekterat vad den nya standarden kan komma att innebära för dem. Alla intervjuer skickades till respondenterna för kontroll.

3.3.1 Primärdata och sekundärdata

Det finns två typer av data vid insamling inför en undersökning; primärdata och sekundärdata. Primärdata innebär att forskaren själv har samlat in informationen, exempel på primärdata är enkäter eller i intervjuer (Holme & Solvang 1997). Primärdatan i uppsatsen är information från de intervjuer som gjorts via telefon och mail samt framförallt de djupintervjuer som gjorts.

Sekundärdata är den data som fås från tidigare forskning. Denna typ av data är insamlad av andra forskare eller institutioner och kan exempelvis vara böcker, artiklar eller offentlig statistisk information (Andersen 1998). Sekundärdata i uppsatsen är från relevanta läroböcker inom området, tidigare uppsatser inom samma genre, artiklar från databaser samt information från organisationers hemsidor. Sökning efter artiklar har gjorts via sökmotorerna EBSCO och LIBRIS. Sökning efter tidigare forskning har gjorts via www.uppsatser.nu.

3.3.2 Val av respondenter

Hur IAS 17 påverkar olika bolag samt hur den nya IFRS standarden kommer förändra företagens redovisning i flygbranschen är högst inuviduellt. Även om de företag som ingår i denna uppsats agerar i samma bransch samt tillhandahåller likartade tjänster är utgångspunkten för deras affärsidéer och redovisningssätt olika. Med utgångspunkt på detta synsätt har vi därför valt att lyfta in tre olika flygbolag: *SAS*, *Malmö Aviation*, och *KLM*, vilka även kompletteras med en redovisningsexpert från *Grand Thornton* samt en leasinggivare, *Jetscape*. *Jetscape* förser dessutom *Malmö Aviation* med flygplan. Respondenterna består av personer med olika högre funktioner i bolagen och hos flygbolagen med betoning på ekonomi.

Vidare gjordes valet med utgångspunkt på en diversifiering som innebär att information hämtas från flera håll, såväl leasingtagare, leasinggivare och även en utomstående expert. Detta medför en relevant bild av hur situationen ser idag, men framförallt hur den står rustade inför förändringen samt de konsekvenser den för med sig. Att vi valt respondenter från flygbolag med olika strategier och affärsmodeller skapar dessutom en möjlighet att kunna upptäcka eventuella skillnader i vilken utsträckning affärsstrategin hos flygbolag påverkar förberedelserna inför den nya standarden. Valet av dessa respondenter grundas i att skapa ett brett empiriavsnitt med en stadig grund för analysen.

3.3.3 Tillvägagångssätt vid intervjuer

Intervjun med Magnus Nilsson på Grant Thornton genomfördes på Grant Thorntons huvudkontor i Göteborg. Frågorna var av semi-öppen karaktär där Magnus fick berätta fritt kring våra frågor och följdfrågor ställdes på vissa områden. Intervjun spelades in och skickades till Magnus för kontroll.

Intervjun med Anders Marklund, Sara Jinnerot och Gunilla Törnblom genomfördes på SAS Arlanda. Genom att de tre intervjuobjekten var från olika delar av SAS ekonomifunktion (structured finance, group accounting och treasury) så blev intervjun nyanserad av de olika aspekterna vid val av finansiering av flygplan och hur den nya standarden kommer påverka SAS. Intervjun inleddes med att respondenterna fick berätta om hur SAS flotta var finansierad

idag och vad som är av betydelse vid beslut av anskaffning av nya plan. Därefter styrdes intervjun in mer på vad den nya standarden innebär för SAS och vad de vet om den samt i vilken mån de gjort förändringar inför förändringar.

Intervjun med KLM gjordes först via mailkontakt med Jorrit Opstall som är Regional Financial Controller of the sales & operational teams för KLM Norden. Efter att ha mailat frågorna till Jorrit meddelade han att han inte var tillräckligt kunnig inom området för att svara och förmedlade en kollega vid namn Bas Brouns som sedan kunde svara på de fyra första frågorna gällande hur KLMs flotta är finansierad i dagsläget och vad som spelar in vid val av finansieringslösning.

Både intervjun med Anders Hansson på Malmö Aviation och intervjun med Oscar Miörner på Jetscape Commercial Jets Ltd gjordes via telefonintervju efter att respondenterna hade fått intervjufrågorna via mail.

3.4 Val av intervjufrågor

3.4.1 Intervjufrågor till Magnus Nilsson, Grant Thornton

Intervjun med Magnus genomfördes innan intervjuerna med flygbolagen och detta var för att få en uppfattning om den grundläggande problematiken med den nuvarande standarden och vilka problem som har uppkommit i praktiken. Vi ville även få en uppfattning om vad Magnus trodde om implikationer för olika branscher och specifikt flygbranschen. Den sista frågan gällande harmoniseringen av redovisningen globalt var något som vi innan intervjuerna trodde skulle få bäst uppfattning om från intervjun med Magnus då han är expert på området.

- Vilken är den största kritiken mot IAS 17?
- Vilka problem har uppkommit på grund av IAS 17 i praktiken?
- För vilka branscher är implikationerna störst av en ny IFRS-standard inom leasing?
- Vilka är de, tror du, största skillnaderna mellan IAS 17 och den nya IFRS-standarderna?
- Ser du något område där den nya standarden inte verkar kunna täcka kritiken?
- Hur kommer den nya standarden att påverka flygbolag och till vilken utsträckning är de rustade för förändringen?
- Vad spelar samarbetet mellan IASB och FASB för roll när det gäller den ökande harmoniseringen i den globala redovisningen?

3.4.2 Intervjufrågor till flygbolag

Intervjufrågorna till flygbolagen var i inledningen ämnade för att få en uppfattning om hur deras flotta är finansierad för tillfället och vilka incitament som finns för olika typer av finansieringslösningar. Därefter är frågorna ställda för att få en uppfattning om deras erfarenheter om IAS 17 och hur väl de tycker att kritiken som har framförts är relevant för just flygbranschen. Tyngden i intervjuerna med flygbolagen låg på vad de anser om den nya

IFRS-standarden, om de har gjort några förändringar inför den samt hur de tror att den kommer att påverka dem och flygbranschen i stort. Slutligen har en del intervjuer avslutats med att respondenterna har fått frågan om vad de tror att den nya standarden i och med samarbetet mellan IASB och FASB kommer bidra till en ökad harmonisering av redovisningen globalt.

- Hur är era flygplan finansierade? Leasing alternativt förvärv?
- Vid leasing; vilken typ av leasing, operationell eller finansiell?
- Vilka incitament finns för att leasa flygplan?
- Vilka incitament finns för att välja en speciell typ av leasing?
- Hur stor roll spelar risktagandet för valet av typ av leasing?
- Vilken är den största kritiken mot IAS 17?
- Den nuvarande standarden IAS 17 har blivit kritiserad för att leasingavtal i för stor utsträckning har klassificerats som operationella, är detta vanligt i flygbranschen?
- I juni införs en ny IFRS-standard för leasing där kritik mot IAS 17 har tagits i antagande. Hur kommer ni att påverkas av den nya leasingstandard? Hur kommer flygbranschen i stort att påverkas?
- Har ni gjort några förändringar inför den nya leasingstandard?
- Hur kommer den nya standarden att påverka ert företag finansiellt?

3.4.3 Intervjufrågor till Leasingbolag

Intervjufrågorna till leasingbolaget Jetscape är utformade för att undersöka hur Jetscapes leasing-situation ser ut för tillfället samt deras uppfattning om incitament för att välja leasing och framförallt en speciell typ av leasing både för leasegivare och leasetagare. Vi ville även få en uppfattning om hur Jetscape tror att den nya standarden kommer att påverka deras verksamhet och om de har gjort några förändringar inför den.

- Hur är fördelningen mellan operationell och finansiell leasing av era flygplan ut mot kund?
- Vilka incitament finns att leasa flygplan istället för rent köp? (för flygbolag)
- Är det någon av de olika lease-typerna som är fördelaktigare för er?
- Är det någon lease-typ som generellt är fördelaktig för flygbolagen?
- IAS 17 är kritiserad för att leasingavtal i för stor utsträckning klassats som operationella, är denna kritik befogad i flygbranschen?

- SAS har i nuläget tre företag inom SAS-gruppen som leasar ut flygplan till SAS med finansiell leasing, de har även finansiellt leasade plan från liknande specialbolag externt, vad finns det för incitament för flygbolag att välja en extern leasegivare kontra en intern?
- IAS 17 är kritiserad för att leasingavtal i för stor utsträckning klassats som operationella, är denna kritik befogad i flygbranschen?
- Hur kommer ni att påverkas av den nya leasingstandarden? Hur kommer branschen i stort att påverkas?
- Har ni genomfört några förändringar inför denna uppdatering av standarden?

3.5 Validitet och realibilitet

Validitet består av två delar giltighet samt relevans, där giltigheten beskriver hur väl de teoretiska och empiriska delarna stämmer överrens. Då relevansen syftar till hur relevanta variablerna och empiriska begreppen är (Andersen 1998). Vid undersökningar och forskning som denna uppsats grundas i är de centralt att empiriska variabler och teoretiska begrepp överrensstämmer, vilket medför att validitetens vesäntlighet är mycket stor i vår uppsats.

Relevansen i uppsatsen avspeglas i det empiriska avsnittet där respondenterna får frågeställningarna är innsatta i området som undersöks. En eventuell svaghet i samband med intervjuerna kan härledas till hur stora respektive små bolag hanterar sin redovisning. Stora bolag med goda resurser är generellt sätt bättre förberedda på förändringar längre fram. Då dem kan avsätta resurser för arbete som ligger utanför dagliga, veckovisa agendor. En annan aspekt är antalet intervjuer vilket måste beaktas i relevanssammanhang.

Dock uppnås en hög sammstämmighet mellan den empiriska och teoretiska begreppsplanet, vilket bör härledas till god giltighet. Ytterligare aspekter är reliabiliteten i en undersökning som värderar hur undersökningar påverkas av tillfälligheter. Syftet är således att mäta exaktheten (Andersson 1998). Reliabiliteten är mest påtaglig vid kvantitativa rapporter eftersom signifikansnivåer kan avgöras i förväg. Likväl får reliabiliteten i vår uppsats anses vara god, trots knappheten i antalet respondenter då dem haft stor skicklighet och kunskap.

Relevansen i undersökningen kan kritiseras då respondenterna i från flygbolagen och leasingbolaget innehar relativt operationella befattningar. Redovisningsfrågor i den här typen av företag är ofta mycket komplicerade och hanteras mestadels av redovisningsexperter på redovisningsbyråer. Detta kan ha bidragit till att våra respondenters kunskaper kring just redovisningseffekter ibland har varit vacklande. Trots respondenternas kunskaper kring just redovisningseffekter har de alla varit kunniga kring vilka variabler som väger tungt vid investeringsbeslut och hur stor del redovisningsmässiga skillnader är av dessa variabler.

4 Empiri

I empiriavsnittet förmedlas genomförda intervjuer med aktuella respondenter i tre delar; Magnus Nilsson på Grand Thornton, flygbolagen; SAS, Malmö Aviation, KLM samt leasingföretaget Jetscape. De berättar enligt delvis fritt om flygbranschens påverkan vid den kommande förändringen, med stöd av intervjufrågorna från metodkapitlet.

4.1 Intervju med Magnus Nilsson på Grant Thornton

Vår respondent Magnus Nilsson är redovisningsexpert, med mångårig erfarenhet som konsult i redovisningsfrågor.

Den aktuella kritiken mot IAS 17 består av flera olika aspekter, främst handlar de om hur leasingavtalen klassificeras. Mycket av kritiken grundas på tillämpningsområdet, det vill säga att själva standarden egentligen i många avseenden är heltäckande men att den har tillämpats i praktiken på många olika sätt. Denna kritik handlar om en alldeles för vänlig inställning till klassificeringsfrågan där bedömningsmöjligheterna för företagen är bred. Den amerikanska redovisningsstandardens motsvarighet till IAS 17 är mer väldefinierad, med klara trösklar för klassificering.

En av anledningarna till denna kritik grundas i svag kontroll, vilken består av tre steg; företagen själva, revisorer och tillsynsmyndigheter. Enligt respondenten skulle IAS 17 kunna vara fullgod om denna kontroll var optimal, till exempel genom tuffare revisorer. Vidare innebär operationell leasing en effektivare påverkan på nyckeltalen, vilket medför att klassificeringen kan vara avgjord innan investeringen är genomförd. Således tillåter den vänliga inställningen i bedömningsfrågan nästan fritt spelrum för många företag.

Många företag slåss dessutom internt om knappa resurser och krav på specifika resultat som medför att många avtal idag klassificeras som operationella, fast de kanske inte borde. Det förekommer även investeringsbeslut där förutsättningen för ett godkännande är ett operationellt avtal.

En annan aspekt är hur de finansiella rapporterna är utformade, där exempelvis noterna skall ge läsaren djupare information kring leasingavtalen. Dock menar respondenten att detta är av mindre betydelse då många analytiker tar för givet att samtliga bolag "gör på samma sätt". I ett investeringsbeslut är inte upplysningen kring avtalen avgörande för en eventuell investering utan enbart en aspekt som många andra i årsredovisningen. Ett exempel på detta är ett av de större fondbolagen, vilka genomför uppemot 2000 placeringar per dag och således köper information från databaser. Klassificeringen av leasingavtal har därför åsidosatts genom bedömningsaspekten, då ett alternativ visar betydligt bättre resultat.

Då den nya IFRS-standarderna införs kommer det att ske stora förändringar på klassificeringsområdet. Detta kommer att påverka bolag olika mycket och initialt innebär det en större omställning. Ett exempel på konsekvenserna är det franska telekombolaget, France Telecom, vilka innehar kring 100 000 stycken operationella leasingavtal för sina basstationer vilka vid en förändring i redovisningen skulle innebära ett enormt administrativt arbete för att få in alla dessa avtal på rätt sätt i balansräkningen. Detta kan ställas i motsats till mindre bolag med ibland fem stycken avtal. Respondenten påpekar dock en intressant notering i denna diskussion, nämligen de enormt mycket större resurser stora bolag innehar, som

ekonomiavdelningar och experter internt vilket gör att de i många fall kan klara omställningen bättre än mindre företag.

Rent branschspecifikt kommer den nya standarden främst att påverka kapitalintensiva verksamheter som flygbolag, transportföretag och rederier. Likväl har "know-howet" blivit allt viktigare och trots att företag agerar i kapitalintensiva branscher är outsourcing allt vanligare. En annan bransch som kommer att genomgå större omställning är detaljhandeln. Stora klädkedjor äger sällan sina butiker i varuhusen, utan dessa kontrakt regleras ofta som leasingavtal. Dock menade respondenten att redovisningen inte bör se annorlunda ut för att en ny avtalsform implementeras, då riskerna kvarstår.

De mindre bolagens resurser är givetvis att beakta vid omfattande förändringar, dessutom ökar problematiken i samband med att redovisningen för mindre bolag ofta görs på rutin av endera CFO eller annan ekonomiansvarig, vilket kommer att innebära ett helt nytt arbetssätt. Konkret kommer givetvis både harmoniseringen och jämförbarheten att förbättras efter förändringen dock är det en stor apparat när enorma kassaflöden skall in i balansräkningen. Enligt respondenten är förberedelserna för omställningen av olika karaktär, de större aktörerna är betydligt mer förberedda för denna förändring än de mindre. Respondenten menar att de mindre bolagen många gånger arbetar kvartal för kvartal och agerar då förändringen är högst aktuell vilket kan skapa problematik till en början.

Andra problem förutom högre kostnader i samband med förändringen och en delvis ny hantering avtalen är aspekten på nyckeltalen. Vilka många gånger hänger samman med förutsättningar för investeringar och lån.

En av de främsta fördelarna med införandet av den nya IFRS-standarderna är den ökade harmoniseringen på området. De områden som är haft störst behov av en harmonisering av redovisningen är leasing och intäkter. I och med att den nya standarden är ett samarbete mellan IASB och FASB kommer den att förbättra harmoniseringen av redovisningen globalt. Klassificeringen är i högre utsträckning på samma villkor som den amerikanska motsvarigheten. Många av de delar som kommer att ingå i standarden är hämtade från amerikanskt håll. Vidare blir grunden i den nya standarden inte längre en bedömningsaspekt. Dessutom sker det idag omfattande hantering av leasingavtalen, respondenten påpekar att avtal klassificerade som operationella knappast "slängs i papperkorgen". Vilket vidare talar för en relativt mjuk men något kostsam övergång.

4.2 Intervjuer med flygbolag

4.2.1 Intervju med Anders Marklund, Manager Structured Finance, Sara Jinnerot, Vice President Group Accounting och Gunilla Törnblom, Director Treasury på SAS

SAS flotta består av 220 plan och till antalet består hälften av operationell leasing och hälften av ägande. När planen räknas som ägande innebär det även finansiell leasing i och med att de behandlas på samma sätt i redovisningen, sett till marknadsvärdet är nästan allt av de ägda av typen finansiell leasing. För att klassas som operationell leasing gäller det plan som till fullo är utanför balansräkningen. När det gäller marknadsvärdet är det ca 60 procent operationell leasing och 40 procent finansiell, detta beror på att SAS äger ett antal plan som inte har så stort marknadsvärde, i många fall för att de planen tidigare har varit leasade men sedan köpts loss. SAS har en policy, vilken har minskat i betydlighet men fortfarande finns kvar, som innebär att 75 procent plus minus 15 procent av flottan skall vara operationellt leasad. Vilket

innebär att SAS för tillfället ligger i nederkanten av policyn. I SAS flotta räknas inga plan som wet leasing, vilket innebär att man leasar plan och besättning, utan detta görs endast i vissa fall då till exempel en kortare mindre sträcka skall flygas och mindre plan behövs. Detta är dock en mycket kortsiktig lösning och inget som passar SAS som har ett nätverk av destinationer med längre avstånd.

Det finns tre huvudvarianter när det gäller anskaffandet via leasing av ett plan. Det första är ren finansiell leasing vilket innebär att ett externt specialbolag lånar pengar från en bank eller via en exportkreditlån, köper ett plan och leasar sedan ut planet till SAS. Detta bolags enda syfte är att äga och leasa ut flygplan. Vid denna typ av leasing lägger SAS flygplanen på balansräkningen. Den andra typen är att SAS-gruppen äger ett specialbolag, vilka oftast är handelsbolag eller kommanditbolag, som på samma sätt leasar ut plan till SAS. För tillfället finns tre specialbolag inom den här typen i SAS-gruppen. I detta fall är inte själva planen pantsatta utan andelarna i specialbolagen. Bokföringsmässigt är det inte så stor skillnad för SAS och någon direkt fördel finns inte, möjligen mindre administration med att leasa externt. Det finns även fall då själva planen belånas och SAS äger planen själva, av de plan som ägs helt och hållet av SAS och inte är belånade är inte marknadsvärdet särskilt högt. Det tredje alternativet är ren operationell leasing.

När det gäller valet mellan finansiell och operationell leasing så spelar risktagandet stor roll, genom att leasa ett plan operationellt försvinner restvärdesrisken. SAS har valt att ha finansiell lease på de plan som SAS anser ha låg risk att rasa i värde. För att få information om olika plans marknadsvärde och risk fås information från flera banker som gör bedömningar om olika flygplanstypers rating och likviditet på andrahandsmarknaden. Trots att SAS grundtanke har varit att inte äga för många plan för att inte skapa för mycket komplexitet så har det genom åren blivit betydligt högre andel ägda plan jämfört med till exempel Ryanair, Easyjet och Norwegian. En anledning till detta är dock att SAS är ett gammalt flygbolag samt det ovan nämnda nätverket av destinationer. Vid valet av operationell eller finansiell leasing är det inte främst nyckeltalen man tittar på, det som är viktigt är snarare att kolla på räntekostnaden för vad de hade kostat att äga och belåna planen alternativt att finansiera med egen kassa. Räntekostnaden tillsammans med restvärdesrisken är de avgörande faktorerna vid val av leasing.

De finansiella nyckeltalen påverkas inte huruvida vilken typ av leasing som väljs, detta då operationell leasing räknas om till bokfört värde vid beräkningar. Detta går till så att den årliga leasehyran tas gånger 7 och detta motsvarar ett kapitalvärde på planen. Denna typ av beräkningar görs av analytiken och det gör att sett ur analytikers perspektiv så påverkar inte val av leasing jämförelser mellan flygbolag. Att göra omräkningar är en vedertagen praxis i branschen.

Även fast den nya standarden, med den främsta förändringen att alla leasingavtal tas upp i balansräkningen, inte kommer påverka nyckeltalen för SAS gällande flygplansleasing finns det andra områden som kommer påverkas. SAS har relativt tunga åtaganden i lokaler, både som leasegivare men framförallt leasetagare med tanke på att SAS har en stor kringverksamhet med teknik och fraktverksamhet. Dessa åtaganden måste vid en eventuell förändring av leasingstandarderna tas upp i balansräkningen och då kan mindre flygbolag utan lika stor kringverksamhet slippa lika stora poster som påverkar de finansiella nyckeltalen. Enligt SAS är dock detta något som analytiker tar med i beräkningen och även detta blir mest ett problem internt. Rena flygplansanalytiker borde vara insatta i hur situationen förändras för flygbolagen och noten och framtida hyror säger mycket för de insatta. Den nya standarden

kommer medföra en hel del framtunga kostnader och slå hårt på resultaträkningen. IASB har varit mycket balansorienterade och det är i många fall underligt att inte resultatet har tagits i antagande i större utsträckning.

SAS har haft två möten med både egna och externa revisorer som informerat om den nya standarden och under mötena har det diskuterats hur mycket som är osäkert i dagsläget. Något som ansetts vara negativt med den nya standarden är att den kommer bidra till en hel del bedömningar. Att göra bedömningen i redovisningen ökar både osäkerheten och komplexiteten och bidrar till att det blir viktigare att kunna IFRS bra för att.

SAS gör inga direkta förändringar förutom att den kommersiella aspekten blandas in med den redovisningsmässiga. Någon direkt ändring av policyn görs inte i och med att mycket fortfarande är oklart. SAS har däremot gjort en hel del simuleringar och beräkningar för vad den nya standarden skulle kunna innebära. För tillfället tittar SAS på beslutet att leasa 17 plan och i den beslutet har den nya standarden tagits i antagande något som i slutändan dock övervägdes av vad som finansiellt var bäst. Även på fastighetssidan har beräkningar gjorts.

Något som kan sägas klart är att om förslaget som det ser ut nu går igenom kommer detta öka den administrativa bördan för SAS men att det ses som positivt att flygbolag redovisar på samma sätt globalt.

4.2.2 Intervju med Bas Brouns, KLM

KLM både leasar och köper sina flygplan. Av flottan är runt 33% av operationell leasing och resten är finansierade av egen kassa eller pantsatta. Både operationell och finansiell leasing används. I vissa fall köps planen och finansieras via ett lån vilket flygplanet är i pant för, detta för att efter 10-12 år sälja planet och sedan leasa tillbaka det i några år till.

Det största incitamentet för att leasa ett flygplan är för att behålla flexibiliteten i flottan. Att ha 33% av flottan leasad med operationell leasing skapar en lagom flexibilitet att varje år kunna returnera en viss procent av flottan till leasegivare eller förlänga leasekontrakten vid behov. Den viktigaste analyspunkterna vid valet av en speciell typ av anskaffning av ett flygplan är restvärdet för planet, skatt, KLMs nätverk av destinationer och dess efterfrågan av specifika flygplanstyper samt hur planen hamnar off eller on balance. Något som Bas påpekar bara är en tidsfråga.

4.2.3 Intervju med Anders Hansson, Malmö Aviation

Anders arbetar som Vice president för Technical Operations och ansvarar för den operativa driften på Malmö Aviation.

Malmö Aviation har totalt 12 stycken flygplan och tre olika modeller, av dessa äger moderbolaget ett plan och resterade är på operationell leasing. Enligt respondenten finns det både fördelar och nackdelar med finansieringsformerna. Vid rent köp kan bolaget själva styra processen för underhåll och service. Vilket inte sker i samma utsträckning i samband med operationell leasing. Vidare måste bolaget vid leasing fondera pengar för underhåll i större utsträckning än i samband med rent köp.

Vid frågor angående IAS 17 och den IFRS-standard som kommer ersätta dagens redovisningsformer hade inte respondenten någon inblick och kunde inte bedöma frågan.

4.2.4 Intervju med Oscar Mjörner, Jetscape Commercial Jets Ltd

Jetscape Commercial Jets Ltd är ett leasingbolag som agerar på den internationella marknaden med sitt huvudkontor i British Virgin Island. De har ett representationskontor i Sverige men inget registrerat bolag här. De har dock vissa åtaganden för flygbolag i Europa då de till exempel nyligen fick tillbaka ett flygplan som har leasats av Norwegian som sedan sålts vidare till ett flygbolag i Litauen.

Jetscape har i princip 100 % operationell leasing mot sina leasetagare. Det finns enstaka fall då kunder med stark kassa har velat ha ett finansiellt leasingavtal med en utställd köpoption vid slutet av leaseperioden. Det finns tre viktiga incitament för ett flygbolag att leasa flygplan från ett bolag som Jetscape istället för att köpa;

Flygbolagen får en flexibilitet i flottan som de inte får vid rena förvärv. De kan skriva leasingavtalen på en viss period, mellan 2-12 år, beroende på hur lång tid de tror att behovet av just den flygplanstypen finns. Vid slutet av perioden kan flygbolagen förlänga avtalen vid behov eller avsluta dessa.

Restvärdesrisken minskar avsevärt. Det finns exempel på hur en flygplansflotta genom olika typer av förvärv är utsatt för hög risk, bland annat restvärdesrisken. Om man till exempel har flygplan från fyra olika tillverkare i sin flygplansflotta behöver man utbilda besättningar certifierade på alla de olika flygplanstyperna, stora lager av reservdelar för de olika flygplanstyperna samt följa olika underhållsdirektiv relaterat till flygplanen. Det finns en stor risk för att flygbolaget upplever att efterfrågan efter en viss flygplanstyp minskar i samband med att man till exempel lägger ner en flyglinje och de överväger att sälja flygplanet. Denna typ av minskning i efterfrågan skapas oftast av en sjunkande konjunktur och det blir därmed ännu svårare att sälja planen på andrahandsmarknaden. Detta gör att ägande av flygplan skapar en stor restvärdesrisk. Flygbolag skall fokusera på det som de är bra på, att flyga och i minsta möjliga mån ta risker som kan sjala resultatet.

Om ett flygbolag går till en bank och lånar pengar så räknar banken in risken att flygbolaget går i konkurs. Risken att ett flygbolag går i konkurs eller får likviditetsproblem är större än för ett leasingbolag i och med att om det går dåligt för ett flygbolag till exempel av vikande konjunktur så står de med stora kostnaden för lånen och lägre intäkter. Ett leasingbolag däremot kan för det mesta leasa ut flygplanet till något annat flygbolag. Dessutom så är ofta leasingbolagen specialiserade på att välja rätt typ av flygplan som är mer attraktiva på marknaden. Detta gör att ett flygbolag som ett exempel kan få en ränta av en bank på 9% medan ett leasingbolag kan få en ränta på 3% för att köpa plan och leasa ut. Leasingbolaget kan därför tjäna pengar även på skillnaden och flygbolagen behöver ej binda upp så mycket kapital samt ej ta så stor investeringsrisk. En annan aspekt är att det kan vara svårt för nystartade flygbolag att få lån och därför blir leasing det enda alternativet.

Det kan finnas incitament för större flygbolag som till exempel Lufthansa att äga vissa delar av sin flotta själva. De är så pass starka finansiellt så de kan sälja de köpta planen vid en stark marknad för att sedan leasa tillbaka dessa och därmed göra en vinst vid försäljningen. Ofta väljer de starkare flygbolagen att ha 50 % ägda och 50 % leasade flygplan i flottan för att kunna balansera riskerna.

För leasingbolag som Jetscape är operationell leasing den bästa varianten. Vid finansiell leasing så skall flygbolaget oftast till slut köpa flygplanet. Leasingbolag gör ofta vinst genom att de äger bra flygplan som är attraktiva på andrahandsmarknaden. Jetscape har som mål att

inte äga flygplan som är äldre än 10 år. Ofta sker förlängningen av de ägda flygplanen tillsammans med ett leasekontrakt som "följer med". Det finns däremot andra leasingbolag som har policys att äga äldre plan än så, de är då oftast inriktade på mindre kreditvärdiga flygbolag och då kan dem leasingbolagen tjäna mer pengar. Det är dock större risk att ha mindre kreditvärdiga flygbolag som kunder och mer jobb att hålla en äldre flygplansflotta utleasad. Då bankerna tenderar att låna ut pengar med yngre flygplan så finns det även en brist på likviditet för dem äldre flygplanen vilket leder till att flygleasingbolagen ofta måste bidra med mer kapital vid förvärven.

Från ett leasingbolags perspektiv så spelar det i princip ingen roll hur den nya standarden kommer att bli så länge den inte påverkar efterfrågan att leasa flygplan generellt. Det brukar gå att komma runt genom att skriva leasingavtalen på olika sätt, till exempel genom att ställa en köp-option i slutet av perioden. Det är inte så stor skillnad mellan operationell och finansiell leasing så länge det går att komma runt restvärdesrisken, det är genom att minska den som leasingbolagen tjänar pengar.

5 Analys

Analyskapitlet är uppdelat i tre delar likt empirikapitlet. Här diskuteras effekterna i samband med den nya standarden på företagen i flygbranschen med stöd av genomförda intervjuer och teoretisk information på området. Kapitlet avslutas med en slutanalys där de mest primära delarna plockas fram och diskuteras.

5.1 Intervju med Magnus Nilsson på Grant Thornton

Då Magnus menar att rent teoretiskt är IAS 17 standarden heltäckande för leasingavtal verkar det som att den skarpa kritik som riktats mot dess utformning är något förstorad. Problematik uppstår då standarden skall tillämpas praktiskt mot bakgrund av de uppenbara skillnader på nyckeltalen som klassificering medför. Då det naturliga valet är att det främsta alternativet tillämpas. Samtidigt har inställningen till klassificeringen varit något vänlig och bidragit till subjektiva bedömningar hos företagen. Vilket har resulterat i en hög andel operationella avtal.

Om man jämför redovisningen med till exempel skatterätten så finns det i skatterätten tydliga restriktioner för varje typ av handlande. Detta är givetvis för att regler har tillämpats och testats på många olika sätt och därifrån har de flesta kryphålen täpps tills. Trots att kontrollen sker hos företagen, revisorer och tillsynsmyndigheter bör det i redovisningen vara fokus på tillsynsmyndigheters möjligheter att kontrollera huruvida företagen har gjort rätt eller fel och där kommer den nya standarden väl till pass.

Även om all information finns i noterna är en intressant diskussion huruvida intressenterna fokuserar på noter i redovisningen, ett område som blir extra intressant vid redovisning av leasing. Magnus uppfattning om noternas relativt ringa betydelse för intressenternas rättvisande bild av verksamheten överensstämmer med den första uppfattningen. Även detta talar för att en mer enhetlig redovisning av leasingavtalen kan komma att förbättra jämförbarheten mellan företag.

Aspekten att det blir stora administrativa kostnader för företagen är mycket intressant och är även något som SAS ställer sig frågande till. Även British Airway och New Zealand Airways pekar på högre kostnader administrativt. Det kan däremot bli en fördelning som är rättvis då stora företag med många leasingkontrakt i dagsläget redan har en stor ekonomiadministration. Om detta skall appliceras på flygbranschen kan det dock tänkas att mindre flygbolag med, som vi sett i intervjuer, många operationella leasingavtal och liten ekonomiavdelning kan stå inför ökade administrationskostnader. Det bör dock vara så att det blir en marginell ökning arbete för de specialiserade redovisningsbyråer som har hand om deras redovisning.

Olika branscher kommer givetvis att påverkas annorlunda av denna förändring. Stora bolag med många avtal står inför ansemliga utmaningar, likt mindre företag med knappa resurser som inte har möjligheten att förändras successivt med förändringen. Vidare kommer förändringen också att justera nyckeltalen, vilka många gånger är kopplade mot lånekriterier. Konkret innebär försämrade nyckeltal att flertalet företag kan tvingas ändra planerade investeringsbeslut och expansionsplaner. Detta är dock problematik som inte berör flygbranschen eftersom nyckeltalen räknas om av banker. Det ser dessutom ut som att det blir allt mindre fokus på att söka lån och istället på att leasa flygplan.

Trots att den nya standarden innebär stora omställningar för de flesta aktörerna på området då stora kassaflöden skall föras upp på balansräkningen och öka kostnaderna både initialt samt

löpande kommer öka så är fördelarna överordnade, i synnerhet harmoniseringen mellan IASB och FASB. Dessutom sker även idag omfattande hanteringen av befintliga operationella avtal, vilket talar för goda förutsättningar vid ny hantering. Förändringen som kommer inplementeras under mitten av 2011 för med sig höga kostnader, försämrade nyckeltal och mer insatser inledningsvis och delvis löpande.

Fördelarna som den nya standarden skapar är främst den ökade jämförbarheten på området samt den ökade trovärdigheten. Vidare står harmoniseringsaspekten i centrum mellan IASB och FASB då klassificeringen framöver kommer grundas i högre utsträckning på samma villkor. Att Magnus menar på att leasing är en av de redovisningsområdena som är i störst behov av en harmonisering gör att den kommande standarden kommer betyda mycket för en harmonisering av redovisningen globalt.

5.2 Intervju med flygbolag

De flygbolag som är representerade i rapporten är varierande med olika finansiell ställning. De mest konkreta som framgick i samband med intervjuerna är dock att andelen operationell leasing är påtaglig. Främsta incitamentet för operationell leasing menar samtliga flygbolag är den ökade flexibiliteten som investeringsmetoden medför. I exemplet SAS tillämpas bland annat en policy som innebär att 75 % plus, minus 15 % av den totala flottan skall vara operationellt leasad. Vidare menar samma företag att nyckeltalen ur analytikernas perspektiv inte har något samband med avtalets form då dessa räknas om genom en verdertagen praxis i branschen med hänsyn till klassificeringen. Oavsett så innebär den operationella leasingen en rad andra fördelar för flygbolagen. Avtalets möjligheter är breda och kan inkludera de flesta önskemål hos leasingtagarna. En central osäkerhetsfaktor som kringgås är restvärdet, vilken är mycket resurskrävande.

Likt de *Comment Letters* som diskuterades i analysen med Magnus Nilsson så innebär den nya standarden stora förändringar för flygbolagen. Leasingavtalen skall in i balansräkningen med de konsekvenser det medför. För de större aktörerna som SAS och KLM innefattas även tyngre åtaganden i kringverksamheten som lokaler, vilka också skall aktiveras i balansräkningen. Konkret kan konstateras att detta kommer kräva stora resurser initialt tillsammans med en delvis förändrad organisationsstruktur. Att klassificera om avtalen till finansiella kommer kräva ett tyngre omhändertagande rent administrativt då flertalet nya aspekter skall beaktas. Leasingåtaganden som stora flygbolag har i form av byggnader som med den nya standarden skall klassas som finansiella och därmed kommer att påverka nyckeltal är ett intressant område där mindre flygbolag kan komma att klara sig bättre. Däremot är det ju så att de intressenter som gör analyser och har specialiserat sig på just flygbranschen kommer att justera för denna förändring.

Hur företagen kommer påverkas är mycket svårt att kommentera i förväg, både stora och små företag kommer drabbas, om än olika. Möjligen kan tänkas att de större aktörerna gynnas något, då dem innehar större resurser för hantering av avtal, samtidigt som dem inte är lika hårt pressade finansiellt. Ett ytterligare frågetecken som framkom i samband med intervjuerna är att i mindre bolag innehar exempelvis CFO:n ett mycket bredare ansvar för företaget. Vilket innebär en begränsning att samtidigt titta på implikationerna av en ny IFRS standard. Det bör dock påpekas att redovisningen i dagsläget är så komplicerad så de flesta aktörer i flygbranschen bör kunna prioritera förstklassigt konsultande vid redovisningsfrågor. Hos de större aktörerna fanns ett större kunnande i frågorna, som enkelt kan förklaras av en tio gånger så stor ekonomifunktion.

5.3 Intervju med leasingbolag

Trots att den leasinggivare som ingick i underökningen agerar på mestadels på den amerikanska marknaden så är dess struktur samt affärsidé mycket talande och går väl att applicera på europeiska bolag. Bolaget har nästintill 100 % operationell leasing mot sina kunder, vilket tyder på att denna investeringsform är oerhört efterfrågad och väl utbredd. Det är även den som är bäst för leasinggivaren.

Precis som flygbolagen påpekade så är flexibiliteten den mest centrala aspekten vid att välja operationell leasing. Där leasingtagare kan erhålla ett nästintill "skraddarsytt" avtal efter dennas specifika behov. I flexibiliteten ingick även restvärdet som en avgörande faktor tillsammans med likviditetsproblem som kan uppstå i samband med sviktande konjunktur. Dessa tre eventuella hinder och problem kan minimeras på ett effektivt sätt genom att tillämpa operationell leasing och är också anledningen till att flygbolag väljer den avtalsformen.

Framgången bakom operationell leasing som finansieringsform tyder på mycket gynnsamma fördelar hos leasingtagare. Vilket kan förklara både anledningen till en ny standard men också dem protester som framförts, inte minst bland flygbolagen själva. Att kunna nyttja en tillgång fullt ut och samtidigt frångå riskerna med ägandet är helt enkelt för bra. Leasingbolaget hävdar dock att en ny standard inte kommer att föra med sig särskilt mycket effekter, så länge efterfrågan på leasingavtal fortfarande existerar. Möjligheter med utställda köpoptioner i slutet av avtalsperioden kan exempelvis hämma eventuella restvärdesrisker vilket får anses vara en av de främsta anledningarna till operationell leasing.

Då leasinggivare tjänar pengar på att minimera riskerna för leasingtagarna kommer förmodligen nya avtalsformer utvecklas då IFRS-standarden träder i kraft. Således kommer flygbolag framöver säkerligen kunna fortsätta att använda leasing som finansieringsform med gynnsamma villkor, trots att avtalen klassificeras som finansiella.

5.4 Slutanalys

Vid valet av ämne och undersökning fanns uppfattningen om att flygbranschen som med sin kapitalintensiva karaktär och hårda konkurrens skulle påverkas mycket av en ny förändring av leasingstandarden. Föreställningen om att nyckeltalen hos flygbolag med stor andel operationella leasingavtal skulle påverkas vid införande av den nya leasingstandarden fick revideras i och med att dessa räknas om av analytiker.

Intervjuobjekten hade trots sin ställning relativt liten koll på konsekvenserna av den nya standarden för deras företag. Den största anledningen till detta är troligtvis att huruvida leasingavtalen klassas som finansiella eller operationella är inte det mest avgörande vid valet av finansiering av flygplansflottan. Som nämndes i SAS-intervjun är det istället restvärdesrisken och räntekostnaden som är de viktigaste faktorerna. Andra anledningar till att respondenterna inte var fullt informerade kring den nya standarden eller göra några förändringar i verksamheten i dagsläget för att stå bättre rustade för ett införande är dels att det finns en osäkerhet kring när den kommer införas och vad den nya standarden kommer innehålla, dels är redovisningen så pass komplex i dagsläget så att vid mindre flygbolag verkar det enbart vara experter på redovisningsbyråer som har koll på de redovisningsmässiga effekter denna typ av förändring i regelverket kommer ha på företagen.

Inom flygbranschen så verkar det vara mest fokus på huruvida man skall leasa plan eller köpa, leasingformen är av mindre betydelse. Som det framgick av intervjuerna med Jetscape och SAS är de viktigaste incitamenten för att välja leasing som finansieringsform av sin flotta att

minska restvärdesrisken, öka flexibiliteten i flottan och att räntekostnaden minskar i och med att leasinggivare ofta kan låna till en bättre ränta. Att leasinggivare kan tjäna pengar på att effektivt kunna välja ut de plan som är attraktiva och dessutom förvärva dessa till lägre kostnader än flygbolagen själva bevisas med att det bland nystartade flygbolag är leasing som är den valda finansieringsformen. Som Oscar Miörner på Jetscape påpekar så kommer den nya standarden inte att påverka deras verksamhet i någon större omfattning eftersom leasingavtalen ofta går att skriva så att de fördelar som finns med leasing bibehålls, i alla fall så länge inte efterfrågan för leasing i allmänhet sjunker på grund av den nya standarden. De fördelar som finns med leasing är dock så omfattande att den nya standarden inte kommer att påverka efterfrågan för leasing som finansieringsform över lag då de viktiga fördelarna fortfarande finns kvar oavsett hur leasingavtalen kommer klassificeras i redovisningen.

6 Slutsats

I de avslutande kapitlet presenteras de resultat som analyserats i tidigare kapitel genom att besvara de frågeställningar som sattes upp initialt.

Utifrån de gjorda intervjuerna kan det konstateras att den det finns en osäkerhet kring hur den nya IFRS-standarden gällande leasing kommer att påverka flygindustrin. Det kan dock fastställas att om den nya standarden implementeras i den form som det Exposure Draft som publicerades av IASB i Augusti 2010 innehar så kommer det att innebära ökat arbete för de ekonomiavdelningar som administrerar redovisning av leasingkontrakt i kapitalintensiva företag.

Då operationell leasing i dagsläget räknas om till att motsvara finansiell leasing kommer det troligtvis inte att påverka flygbolagens finansiella rapportering i avseende för jämförelsen mellan olika flygbolag när det gäller flygplansflottan. Det kan dock uppkomma vissa skillnader mellan flygbolag med stora tillgångar i lokaler som med den nya standarden kommer att behöva införas på balansräkningen och därmed påverka nyckeltal.

Intervjuobjekten var relativt lite insatta i den nya standarden och vad den kan få för konsekvenser för deras flygbolag. Detta kan förklaras av att det framkommit stor kritik mot det ovan nämnda Exposure Draft för att det är ett för stort fokus på balansräkningen vilket kan leda till stora konsekvenser på resultaträkningen, denna kritik har orsakat en osäkerhet kring när den nya standarden verkligen kommer att gälla. Vidare kan det förklaras med att de intervjuobjekt som deltagit i undersökningen agerar operativt och att redovisningen inte påverkar investeringsbesluten när det gäller flygplan i så stor utsträckning. Avgörande faktorer vid valet mellan operationell och finansiell leasing är istället restvärdesrisken och räntekostnaden. Restvärdesrisken elimineras idag genom att leasa ett flygplan från ett bolag som endast köper och leasar ut flygplan. Dessa bolag har ofta en bättre möjlighet att få lägre ränta än flygbolagen och genom det kunnande om vilka plan som står sig bra på andrahandsmarknaden blir det oftast mest fördelaktigt för flygbolagen att leasa flygplan kontra att köpa de själva.

I och med att det är relativt liten skillnad mellan operationell och finansiell leasing och att det i slutändan oftast går att komma runt restvärdesrisken så kommer inte den nya standarden att påverka flygbranschen i någon större utsträckning gällande valet av finansiering av flottan. Det ses mer som en fråga mellan att leasa och att köpa flygplan självt. Leasing är så pass i dagsläget att det kan fastslås att det i de flesta fall är mer lönsamt att leasa ett flygplan kontra att köpa den för flygbolag. De stora fördelarna med leasing i kombination med att det oftast går att anpassa avtalen även vid nya krav gör att det den nya leasingstandardens inte kommer att förändra flygbranschen i någon större utsträckning.

6.1 Förslag till vidare forskning

Undersökningen gjordes innan den nya IFRS-standarden införts om hur flygbolag är rustade inför den nya standarden. Det vore intressant att göra en uppföljning av hur det blivit i praktiken i de valda flygbolagen och eventuellt utöka undersökningen till andra branscher.

Källförteckning

Tryckta källor

Andersen, I (1998), *Den uppenbara verkligheten: val av samhällsvetenskaplig metod*, Lund: Studentlitteratur

Backman, Jarl (2008). *Rapporter och uppsatser*. Studentlitteratur: Lund

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

Lantz, A. (1993). *Intervjumetodik: den professionellt genomförda intervjun*. Lund: Studentlitteratur.

Marton, Jan. Falkman, Pär. Lumsden, Marie. Pettersson, Anna-Karin & Rimmel, Gunnar (2010). *IFRS- I teori och praktik*. Bonnier Utbildning

Patel, R & Davidson, B (2003), *Forskningsmetodikens grunder - att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. Tredje upplagan. Lund: Studentlitteratur

Pressmeddelande, SAS (2011-04-11). Svenska Dagbladet

Smith, Dag (2006). *Redovisningens språk*. 3 upplagan. Studentlitteratur: Lund

Green E, (1985) *Leasing i Sverige*. Studentlitteratur: Lund

Internet

IASB (2010). Exposure Draft Leases. August 2010. Hämtad 11-04-12 från <http://www.ifrs.org/Current+Projects/IASB+Projects/Leases/Leases.htm>

PwC respond on exposure draft, Hämtad 11-04-12 från <https://pwcinform.pwc.com/inform2/show?action=informContent&id=1013013412218544&lid=0917084403183478>

Highlights of PwC views on exposure draft on leases. 10-12-07. Hämtad 11-04-12 från <https://pwcinform.pwc.com/inform2/show?action=informContent&id=1037072012155686&lid=0917084403183478>

Aircraft leasing 10-04-13.NBAA- National Business Aviation Association. Hämtad den 11-04-13 från <http://www.nbaa.org/admin/options/leasing/>

Imhoff, E.A och Thomas, J.K (1998). Economic consequences of accounting standards: The lease disclosure rule change. *Journal of Accounting and Economics* 10 (1988) North-Holland

Ekonomistyrningsverket (2006-12-29) Hämtad den 2011-05-11 från <http://www.esv.se/amnesomraden/finansiering/leasing/leasing/operationellleasing.4.7bacbfff6b1eac8000972.html>).

PwC, Timetable for IFRS Phase 2. (2011). Hämtad den 2011-05-11 från <http://www.pwc.com/gx/en/insurance/IFRS/progress.jhtml>

Steve Collings (2011), Accounting for Leases and Hire Purchase Contracts, accountancystudents. Hämtad 11-05-21 från http://www.accountancystudents.co.uk/news/read/accounting_for_leases_and_hire_purchase_contracts

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. Hämtad 11-05-21 från <http://eprints.gla.ac.uk/782/>

Hertz, Robert H. (2001) Evaluation of the Lease Accounting Proposed in G4+1 Special Report. Accounting Horizons. Hämtad 11-05-21 från <http://www.allbusiness.com/accounting/methods-standards/813559-1.html>

Stephen G. Ryan (Chair); Robert H. Herz; Teresa E. Iannaconi; Laureen A. Maines; Krishna G. Palepu; Katherine Schipper; Catherine M. Schrand; Douglas J. Skinner; Linda Vincent (2001) Commentery on Evaluation of the Lease Accounting Proposed in G4+1 Special Report. Hämtad 11-05-21 från <http://business.illinois.edu/doogar/Accy493/Sp%2003/Ryan%20et%20al.pdf>

Jefferey Taylor. The History of Leasing. Hämtad 11-05-18 från http://fbibusiness.com/history_of_leasing.htm

FASB (1976). Statement of financial accounting standard No. 13 Hämtad 11-05-02 från <http://www.fasb.org/cs/BlobServer?blobcol=urldata&blobtable=MungoBlobs&blobkey=id&blobwhere=1175820908834&blobheader=application%2Fpdf>

Wennberg (2006) Allt fler småföretag leasar. Hämtad 11-05-18 från: http://www.ekonomisverige.se/wp-content/uploads/2011/05/NFR_03_06-nytt-fran-revisorn.pdf

Intervjuer

Magnus Nilsson, Grant Thornton 2011-04-27

Anders Marklund, Sara Jinnerot och Gunilla Törnblom, SAS 2011-04-28

Bas Brouns, KLM 2011-05-05

Anders Hansson, Malmö Aviation 2011-05-08

Oscar Miörner, Jetscape Commercial Jets Ltd 2011-05-11

Bilaga 1 Uträkningar Exempel 1:1

Nuvärdesberäkning av leasingavgifter, vid finansiell leasing

$$\text{Nuvärde} = \sum_{n=1} \frac{B_n}{(1+r)^n} \quad \longrightarrow \quad \text{Nuvärde} = \sum_{n=1}^4 \frac{1000}{(1,05)^t} = 3546$$

B = Leasinginbetalningarna,

r = Diskoteringsräntan (utgörs av den implicita räntan),

n = Antal år

Beräkning av kostnader i resultaträkningen vid finansiell leasing

Kostnader: Ränta ($3546 \times 5\% = 177,3$) + Avskrivning ($3546 / 4 = 886,5$) = **1063,8**

Beräkning av nyckeltal vid operationell leasing

Soliditet: $10\,000 / 18\,000 = 55,5\%$

Rt: $4000 / 18\,000 = 22,2\%$

Beräkning av nyckeltal vid finansiell leasing

Soliditet: $10\,000 / 21\,546 = 46,6\%$

Rt: $4000 / 21\,546 = 8,6\%$