

Den nya leasingstandardens påverkan på redovisning inom rederibranschen

Magisteruppsats i företagsekonomi

Extern redovisning

Vårtermin 2012

Universitet: Internationella Handelshögskolan i Göteborg

Handledare: Märta Hammarström

Författare: Senka Music 76

Datum: 2012-05-31

Förord

Jag vill tacka de personer som har tagit sin tid för att bidra med värdefulla synpunkter.

På KPMG vill jag särskilt tacka Johan Krantz och Michael Thorstensson för de innehållsrika samt värdefulla svaren avseende leasingproblematiken inom rederibranschen samt tillämpningen av det nya leasingförslaget i praktiken. Jag vill även tacka Kajsa Drefeldt som har hänvisat mig till dessa nyckelpersoner.

Avslutningsvis vill jag tacka min handledare Märta Hammarström som genom sin erfarenhet av uppsatsarbete bidrog till uppsatsens struktur och innehåll.

Göteborg, 2012-05-31

Senka Music

Sammanfattning

Examensarbete i företagsekonomi, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet,

Extern redovisning, Magisteruppsats, VT 2012

Författare: Senka Music

Handledare: Märta Hammarström

Titel: Den nya leasingstandardens påverkan på redovisning inom rederibranschen

Bakgrund och problem: Det nya förslaget på leasingnormen innebär att alla leasingavtal kommer att redovisas som tillgångar i leasingtagarens balansräkning. Gränsdragning mellan operationella och finansiella leasingavtal tas bort. Om leasegivaren överför de betydande riskerna och förmånerna hänförliga till den underliggande tillgången skall bolaget redovisa en försäljning istället för leasing. Redovisning av operationella leasingavtal i leasingtagarens balansräkning innebär att nyckeltalen förändras vilket kan ha påverkan på låneräntan. Därför är det av betydelse att undersöka vilken påverkan den nya leasingstandard har på redovisning inom rederibranschen.

Syfte: Att redogöra för de viktigaste förändringarna som den nya normen innebär för redovisning inom rederibranschen. Vidare är syftet att identifiera de för- och nackdelar som tillämpningen av den nya normen kan innebära i både leasinggivarens samt leasingtagarens perspektiv.

Avgränsningar: Uppsatsen har fokuserat på att redogöra för de olika komponenternas definitionsändringar samt den faktiska resultatförändring som kan uppstå enligt den nya standarden ur rederiernas perspektiv.

Metod: En analys av gällande rätt och den nya leasingnormen har gjorts utifrån den teoretiska ramen. Dessutom har teorin belysts genom praktiska exempel. Två revisorer verksamma på en välrenommerad redovisningsbyrå har intervjuats avseende oklara frågeställningar inom både gällande rätt och den nya normen. Analys och slutsatser utgörs av en redogörelse för de praktiska ändringar som kan uppstå enligt den nya normen samt deras påverkan på redovisning inom rederibranschen.

Resultat och slutsatser: De förändringar som har identifierats är att leasingavtal där de betydande riskerna och förmånerna övergår till leasingtagaren skall redovisas som försäljning istället för leasing. Dessutom skall alla leasingavtal redovisas som tillgångar i leasingtagarens balansräkning vilket kan få påverkan på räntenivåerna och i sin tur leda till att leasing försvinner som finansieringsform. Högre implementeringskostnader kan dock krävas eftersom den nya normen kan innebära komplicerade beräkningar.

Förslag till fortsatt forskning: En fördjupad studie om vad som utgör de största riskerna och förmånerna i rederibranschen kan vara angelägen. De största riskerna utgörs nämligen av prisriskerna, värdeminskningriskerna, olycksfall samt transport och försäkringsriskerna. När skall man anse att de betydande riskerna har övergått på den andra partnern? Vad är avgörande när det gäller bedömningen att den ekonomiska äganderätten ligger hos en partner? Är det att bolaget har

den juridiska rätten över den underliggande tillgången eller att bolaget har tagit över alla risker hänförliga till den underliggande tillgången? Vilka risker och förmåner skall bolaget i så fall behålla för att man fortfarande skall anse att det har äganderätten över den underliggande tillgången?

Nyckelord: Rederi, leasing, intervjuer

Förkortningars betydelse:

IASB: International Accounting Standards Board

FASB: US Financial Accounting Standards Board

IFRS: International Financial Reporting Standards

IFRIC: Tolkning från IFRS interpretations committee

IAS: International Accounting Standards

Innehållsförteckning:

Inledning.....	8
1.1 Introduktion.....	8
1.2 Historik	9
1.3 Syfte.....	9
1.4 Metod	10
1.5 Avgränsningar	11
1.6. Disposition	12
1.7. Teoretisk referensram	12
2. Genomgång av nuvarande regelverk	13
2.1. Allmänt om användning av leasingavtal inom rederibranschen	13
2.2 Allmänt om leasingregelverket	14
2.2.1. Regelverket för noterade företag och företag som frivilligt får följa IFRS i redovisningen	15
2.3 Redovisningsmässiga klassificeringen av avtalen på koncernnivå	17
2.3.1 Finansiella leasingavtal	17
2.3.2 Praktiskt exempel på redovisning av finansiellt leasingavtal:	18
2.3.3. Operationella leasingavtal.....	21
2.4 Redovisningsmässiga effekter hänförliga till användning av finansiella/operationella leasingavtal.....	22
3. Leasinggivarens redovisning.....	23
3.1 Redovisning av finansiella leasingavtal hos leasinggivaren.....	23
3.2 Operationell leasing	24
3.2.1 Redogörelse för de redovisningsmässiga effekterna i leasinggivarens resultat och balansräkning	24
4. Leasingutkastet 2010/9	25
4.1. Innebörden av det nya leasingförslaget	25
4.2 Analys av de ändrade definitionerna i ED 2010/9	26
4.2.1. Ändring av leasingdefinitionen.....	26
4.2.2. Leasingavtal/Försäljning.....	27
4.3 Optioner samt dess redovisningsmässiga klassificering enligt det nuvarande och nya regelverket	29
4.4. Definitionsändring av variabla avgifter	30

4.5. Klassificeringen av restvärdegarantier	32
4.6. Innebörden av ED 2010/9 för leasingtagaren?	33
4.7. Genomgång av ett praktiskt exempel avseende redovisning enligt det nya regelverket.....	34
4.8. Redovisningsförändringar som uppstår för leasingtagaren enligt det nya förslaget:.....	37
4.8.1 Sammanfattning av ändringar som påverkar resultaträkningen	37
4.8.2 Balansräkningens påverkan.....	38
4.9 Redovisningen av operationella leasingavtal enligt ED 2010/9:	39
4.9.1. Resultaträkningens påverkan:	39
4.9.2. Balansräkningens påverkan:.....	40
5. Leasinggivarens redovisning.....	42
6. Analys av gällande rätt och den nya normen samt analys av de praktiska exemplen	43
Analys av de praktiska exemplena avseende redovisningsförändringar hänförliga till operationella leasingavtal.....	48
7. Slutsatser	51
Källförteckning:	54
Bilaga 1	56

Abstract

Leasing means flexibility and economic rewards in many ways. It protects the lessee from risk of obsolescence and provides an opportunity to receive 100 % of right to use asset. Lessor on the other hand is using lease to either rent or transfer underlying asset to the lessee. During the lease term lessor receives lease payments.

IAS 17 classifies leases in operating and finance leases. When evaluating lease transaction the lessee must reflect over criteria set forth in IAS 17, 10§. If the lease transaction satisfies one these criteria it must be classified as finance lease. Otherwise it is classified as an operating lease. If the lease transaction is classified as finance lease, the lessee will account for the present value of minimum lease payments. They include minimum rental payments, bargain purchase options or any guarantee of the residual value made by the lessee or party related to the lessee. If the lease transaction is classified as operating lease, the lease payments are to be recorded as rent expenses/rent income in lessee/lessor's financial statement.

The new lease proposal means that all lease transactions will be classified as the "right of use asset" in lessee's financial statement. Boundary between operating/finance leases is eliminated completely. "Right of use asset" means that the lessee is reporting an asset and a liability that are correspondent to present value of lease payments, present value of bargain purchase options or guarantee of the residual value. Lessor on the other hand is going to report underlying asset according to "receivable and residual approach". That means the lessor has to recognize income regarding present value of lease payments in the beginning of lease commitment. On the other hand, income regarding underlying asset will be reported as deferred profit. Deferred profit will be accounted for when the underlying asset is sold or leases back.

New legislation of lease accounting means change of same basic definitions. Definition of "control" is going to be evaluated against the criteria in Revenue Recognition Standard and not IFRIC 4. If main risks and privilege regarding underlying asset are transferred to the lessee the lessor will report a sale instead of lease. Risks can be object for subjective assessment by companies. Definition of contingent rents compromises payments that are not based on index/rate change.

Since the lease is a common form of financing in shipping business the essay's purpose is to examine advantages and disadvantages of the new legislation.

Inledning

1.1 Introduktion

Leasing har varit ett omdiskuterat redovisningsområde de två senaste decennierna. Nuvarande internationella regler skiljer på finansiell leasing och operationell leasing där endast finansiell leasing återspeglas i balansräkningen. Operationell leasing redovisas inte i balansräkningen och i och med detta förmedlas inte den rätta finansiella bilden av företaget. All operationell leasing redovisas enligt nuvarande regelverket "off-balance".

IASB har i samarbete med FSAB utfärdat ett förslag till ett nytt regelverk under benämningen "Utkastet ED/2010/9 om leasingredovisning". Det nya regelverket innebär att bolagen inte längre kommer att redovisa operationell leasing "off balance" utan att all leasing kommer att redovisas i leasetagarens balansräkning.

Förekomst av leasingavtal är utbrett inom rederiverksamhet. Delvis utgör charting och bareboat-charthing leasingavtal och delvis använder man sig utav leasing för att kunna finansiera verksamheten och hålla kreditkovenanter på rimlig nivå¹. Kreditkovenanter utgörs ofta av nyckeltal så som skuldsättningsgrad, soliditet, likviditet med mera. Institutioner som lånar ut medlen använder sig utav dessa nyckeltal och har olika överenskommelser med bolagen att låna ut medlen under förutsättningar att dessa nyckeltal stannar på en rimlig nivå².

Det nya leasingförslaget innebär stor förändring för redovisning inom rederibranschen. Fartyg är materiella tillgångar som uppgår till stora belopp. Om det nya förslaget godkänns innebär det att operationell leasing som redovisades "off balance" kommer att ingå i balansräkningen och redovisas som materiella anläggningstillgångar.

Definitioner på centrala begrepp kommer att förändras i och med att det nya förslaget implementeras i lagstiftningen. Detta innebär att en del avtal som redovisas som leasingavtal enligt nuvarande regelverket istället kommer att redovisas som serviceavtal.

Redovisningen hänförlig till variabla avgifter kommer att förändras. Variabla avgifter beroende av index/ränta eller avgifter klassificerade som "förklädda fasta avgifter" kommer att aktiveras istället för att redovisas som direkta kostnader i resultaträkningen. Leasinggivaren kommer att ställas inför gränsdragningsfrågor liknande nuvarande problematik i operationell/ finansiell leasing. Leasinggivaren kommer att redovisa enligt "receivable and residual approach". Detta innebär att bolag delvis kommer att redovisa nuvärdet av framtida leasingbetalningar och delvis en kvarvarande tillgång som består utav tillgångens kvarvarande värde i slutet av leasingperioden och uppskjuten vinst.

Leasingtagaren kommer att redovisa "right of use asset" i balansräkningen. "Right of use asset" principen som präglar det nya leasingförslaget innebär att leasetagaren redovisar den underliggande tillgången i balansräkningen som en ny tillgång och en ny skuld. Värdet på den nya tillgången och skulden består utav den kontraktuella rättigheten att använda tillgången.

¹ Pettersson Anna Karin, Redovisning av fartyg i europeiska rederier, en studie av jämförbarhet, sidan 74

² Grefberg, Thunander Balans 2010, nr 11, Ny leasingredovisning hur påverkas företagen

1.2 Historik

G4 länderna har redan på 90 talet identifierat tre anledningar till varför det nuvarande regelverket borde förändras³. Rapport finns under beteckningen "Accounting for leases: A new approach".

För det första anser G4 länderna att tillgångar och skulder inte återspeglar bolagets rätta bild eftersom dessa behandlas "off-balance sheet" om avtalet klassificeras som operationell leasing. För det andra anser dessa länder att liknande transaktioner inte behandlas på samma sätt eftersom marginella skillnader i avtalen gör att de kan klassificeras som operationella eller finansiella beroende på hur man utformar avtalsvillkoren. Dessutom innebär "all or nothing approach" att tillgångarna antingen återspeglas i balansräkningen eller inte. Av rapporten framgår att den svåra gränsdragningen mellan operationell och finansiell leasing måste tas bort. Rapporten förespråkar att all leasing borde erkännas som tillgång och skuld oavsett dess redovisningsmässiga klassificering.⁴

Kritiken mot nuvarande regelverket har lett till att IASB och FASB gemensamt har arbetat fram ett utkast under benämning ED/2010/9. Det är det utkast som har legat på IASBs hemsida för remissyttrande under de senaste två åren. Förslaget har fått över 800 remissvar från olika branschorganisationer och renommierade byråer⁵. Dessa yttranden har lett till att IASB och FSAB har gjort ändringar på vissa punkter i utkastet. Diskussioner och förhandlingar avseende viss värderingsproblematik i leasingavtalen pågår dock fortfarande. IASB och FSAB har kommit överens om nästan alla punkter i utkastet förutom redovisning av leasegivarens modell.

1.3 Syfte

Uppsatsen syfte är att redogöra för de redovisningsmässiga effekterna som det nya förslaget kan ha på rederibranschen.

Uppsatsen kommer att göra en utförlig redogörelse över nuvarande regelverk samt det nya förslaget utifrån rederibranschens perspektiv. Tyngdpunkten kommer att ligga på att lyfta fram definitionsändringar, resultatpåverkan samt de ändrade redovisningsmodeller för både leasingtagaren och leasinggivaren. Två intervjuer kommer att utföras med revisorer på en välrenommerad byrå i Sverige. Uppsatsen kommer att redogöra för deras uppfattningar avseende leasingproblematik både enligt nuvarande regelverk och det nya förslaget. Effekten av de föreslagna förändringarna kommer att visas genom praktiska exempel. Uppsatsens syfte är att analysera samt redogöra för för- och nackdelar som det nya förslaget kan innebära för rederibranschen.

³ Beattie, Goodacre, Thomson, International lease account reform and economic substance,

⁴ Beattie, Goodacre, Thomson, International lease accounting reform and economic substance

⁵ www.iasb.org , IASB hemsida

1.4 Metod

Eftersom uppsatsens syfte är att analysera de redovisningsmässiga effekterna av befintlig leasingnorm och det nya förslaget på leasingnormen har den juridiska metoden använts. Denna metod innebär identifiering av tillämplig lagstiftning på ett visst förfarande samt genomgång av förarbetena, doktrinen och rättspraxisen hänförliga till gällande rätt⁶. Att identifiera rättsregler innebär att hitta de rättsregler som har en särskild auktoritet till skillnad från andra rättsregler. Dessa regler benämns som den formella rätten. Informella regler utgörs ofta av sedvanerättsutveckling eller en rättsbildning av privata organ. Informella rätten har inte särskild auktoritet.

Vid tillämpningen av den juridiska metoden används intressanta aspekter av en lagstiftning ur syftet med forskningen. Eftersom uppsatsen handlar om den nuvarande leasingnormen som finns i IAS 17 och förslaget på den nya normen som finns under beteckning ED 2010/9 inkluderas det i uppsatsen en utförlig redogörelse av lagtexten i båda normerna. IAS förordningen är nämligen bindande och direkt tillämplig i medlemstaterna. Den får inte transformeras till nationell lagstiftning. Då IAS utgör en bindande akt enligt EU rätten har tolkningen av rättskällorna gjorts utifrån EU- rättens perspektiv.

Tolkningen av rättskällor från EU-rätten sker utifrån unionens syfte med regelverket. Dessutom skall bokstavstrogen tolkning tillämpas. Den innebär att ordalydelsen betyder mycket. Om samma ord och uttryck förekommer på skilda ställen i en och samma lag får de inte tolkas på olika sätt. Dock skall olika ord och uttryck som förekommer i en och samma lag tolkas olika om det inte finns goda skäl att anta motsatsen. Sammanhanget och doktrinen är av större betydelse i EU rätten än i svensk intern rätt.⁷

Det är utifrån dessa förutsättningar som analysen av gällande rätt och den nya normen har genomförts. Dessutom inkluderas det i uppsatsen uttalande från renommerade revisorer angående aktuell problematik både inom gällande rätt samt den nya normgivningen.

Informationshämtning har gjorts på några olika sätt. Den bygger dels på Handelshögskolans databaser och relevanta internetsökmotorer och dels på intervjuer med två experter verksamma på en välrenommerad redovisningsbyrå i Sverige.

Informationen i databaserna har använts för att få fram relevant litteratur skriven om gällande norm samt vetenskapliga artiklar som tar upp problematiken avseende den praktiska tillämpningen av standarden. Den informationen är grunden till den teoretiska redogörelsen under avsnitt två. De teoretiska aspekterna har förstärkts genom att olika frågeställningar har förklarats med praktiska exempel. De praktiska exemplena på redovisning lyfts fram både i leasinggivarens och leasingtagarens perspektiv.

För att få fram information om den nya normen har jag använt IASB hemsida, internetsökmotorer, renommerade byråers hemsidor samt artiklar utgivna i Balans och Skattenytt. Revisorernas analys samt renommerade byråers kommentarer till det nya utkastet utgör grunden för de teoretiska aspekter som finns under avsnitt fyra. Först diskuteras definitionsändringar som har ägt rum för att sedan övergå i praktiska exempel vilka visar den praktiska innebörden av den nya normen.

⁶ Sandgren Claes, Rättsvetenskap för uppsatsförfattare: ämne, material, metod och argumentation 2006, sidor 36-40

⁷ Sten – Erik Ingblad och Pernilla Lundqvist, Argumentation I redovisningsfall, sidan 19

Eftersom uppsatsen handlar om det nya förslaget påverkan på rederibranschen har jag valt att intervjua två revisorer insatta i rederibranschens problematik och frågeställningar hänförliga till den nya normen. Kontakten med dem förmedlades genom en gästföreläsare på Handelshögskolan. Dessa revisorer är verksamma på KPMG i Göteborg och Malmö. Revisorerna har fått intervjufrågor ungefär en vecka innan intervjuerna genomfördes. Johans Krantz är revisor i Göteborg och har flerårig erfarenhet av redovisningsproblematik inom rederibranschen. Hans gedigna erfarenhet har förtydligat de frågeställningar som kan uppkomma vid leasing av fartyg. Dessutom har hans svar varit av stor betydelse för att öka förståelsen avseende tillämpning av vissa oklara definitioner inom gällande rätt. Michael Thorstensson är revisor och expert på det nya leasingutkastet på KPMG i Malmö. Telefonintervjun med honom har gett mig en vägledning för hur bolag skall se på de ändrade definitionerna samt hur de skall tillämpa den nya standarden. Michael har kommit med konkreta och innehållsrika svar när det gäller oklarheter i den nya normen samt förklarat den praktiska innebörden av den.

Revisorernas svar är integrerade i de teoretiska aspekterna av gällande rätt och den nya normen. De finns i bilaga ett till uppsatsen. Detta har gjorts så för att underlätta läsning av uppsatsen eftersom intervjufrågorna är grundade på de frågeställningar som finns inom teorin. Att redovisa experternas svar i ett eget kapitel och hänvisa till problematiken under respektive teoriavsnitt hade försvårat uppsatsens läsning.

För att skriva analysen och slutsatserna har jag använt mig utav min egen samt revisorernas analys av de teoretiska och praktiska aspekterna av gällande rätt och den nya normen.

Slutsatser utgörs av de för- och nackdelar som kan uppstå enligt den nya normen ur både leasinggivarens och leasingtagarens synpunkt. Dessutom inkluderar slutsatserna en redogörelse över de möjligheter som den nya normen ger utrymme till när det gäller redovisningsmässig planering.

1.5 Avgränsningar

Branschorganisationer och välrenommerade byråer har lämnat in över 800 remissvar där de har uttalat sig om olika frågeställningar hänförliga till utkastet. Jag kommer inte att analysera remissvaren avseende förslaget. Uppsatsens tyngdpunkt kommer att ligga på att lyfta fram de konkreta skillnaderna mellan det nya förslaget och det nuvarande regelverket avseende den faktiska värderingen samt redovisningen av leasingavtal inom rederibranschen.

ED 2010/9 exkluderar från tillämpningsområde: leasingavtal avseende immateriella tillgångar, förutom sådana som uppstår vid underleaseavtal, leasingavtal avseende rätten att söka efter eller exploatera mineraler, olja, naturgas och liknande tillgångar, leasingavtal avseende biologiska tillgångar och leasingavtal som uppfyller definitionen av ett förlustkontrakt före datumet för leasingperiodens början

Eftersom dessa undantag inte har stor påverkan på rederiverksamhet kommer jag inte att belysa innebörden av dessa avtal närmare. Vissa rederier använder fartyg för oljeborring men uppsatsen kommer inte att beröra dessa verksamheter närmare.

1.6. Disposition

Uppsatsen första del innehåller inledning, syfte, historik, avgränsningar, disposition samt teoretisk referensram.

Uppsatsens andra del innehåller utförlig redogörelse över nuvarande regelverket i IAS 17. Den redogör för de teoretiska samt praktiska aspekterna av det nuvarande regelverket och gränsdragningsproblematik hänförlig till finansiella/operationella leasingavtal. Kapitlet två behandlar frågeställningar i leasingtagarens perspektiv.

Tredje kapitlet tar upp samma problematik som kapitlet två men i leasinggivarens perspektiv.

Uppsatsens fjärde kapitel handlar om det nya leasingutkast som finns under beteckningen ED 2010/9. Kapitlet behandlar de definitionsändringar som kan uppstå enligt det den nya normen samt dessas påverkan på både leasegivaren och leasingtagaren. Frågeställningarna som avsnittet berör närmare är vilka komponenter som ingår i beräkningen av "right of use asset", balans samt resultaträknings påverkan samt vilka gränsdragningsproblem som fortfarande kan uppstå om den nya normen har införts. Kapitel 5 handlar om samma problematik men i leasinggivarens perspektiv.

Uppsatsens kapitel sex består utav en analys av det nya förslaget effekter på redovisning inom rederibranscherna. Tyngdpunkten kommer att ligga på att lyfta fram rederibranschens specifika problematik hänförliga till nuvarande norm samt det nya förslaget.

Slutsatserna avseende för- och nackdelarna hänförliga till implementeringen av den nya normen finns i kapitel sju.

1.7. Referensram

Redovisningen i Sverige styrs av tre normgrupper, redovisningsprinciper, redovisningssakregler samt hanteringsregler. Principer saknar skarpa gränser samt kolliderar sällan med varandra. God redovisningssed, matchning samt försiktighetsprincipen är exempel på redovisningsprinciper.

Redovisningssakregler har ofta skarpare gränser än principer och utgörs av påbudsregler, förbudsregler och tillåtelseregler. Påbudsreglerna är sådana regler som bolag måste följa. Förbudsreglerna är sådana regler som bolag inte får följa. Tillåtelseregler är sådana regler som bolag kan eller får följa. IAS förordningen klassificeras som en påbudsregel, d.v.s. den skall följas.⁸ Uppsatsen behandlar den nuvarande norm i IAS 17 och det nya förslaget på leasingnorm som finns under beteckning ED 2010/9. IAS förordningen anses vara bindande i medlemsstater och kan inte eller får inte transformeras till nationell lagstiftning.

Eftersom syftet med denna uppsats är att redogöra för de förändringar som den nya leasingnormen kan innebära för rederibranschen blir den teoretiska referensramen den gällande leasingnormen i IAS 17 samt det nya förslaget på leasingnormen. Då dessa två normer skall följas i sin helhet utgör de det centrala regelverket som analyseras i uppsatsen. Genom att använda juridisk metod lyfts de intressanta aspekterna av gällande rätt samt den nya normen i rederibranschernas perspektiv fram.

⁸ Sten- Erik Ingblad och Pernilla Lundqvist, Argumentation I redovisningsfall, sidan 8

2. Genomgång av nuvarande regelverk

2.1. Allmänt om användning av leasingavtal inom rederibranschen

Leasingavtal används frekvent inom rederiverksamhet. Operationella leasingavtal används ofta mellan oberoende parter. Leasingtagaren leasar ett fartyg på fem år från leasinggivaren. Det är leasingtagarens operativa verksamhet som gör att denne kan omsätta intäkterna hänförliga till fartyget på ett förmånligare sätt än leasinggivaren. Ofta går det till så att leasinggivaren och leasingtagaren avtalar om en dagsersättning som leasinggivaren skall betala leasingtagaren. Denna dagsersättning kan exempelvis uppgå till 5 000 \$ och skall betalas oavsett om fartyget står parkerat i hamn eller används i verksamheten. Leasingtagaren skall betala ersättning till leasinggivaren i form av en vinstandel som baseras på omsättningen. T ex kommer leasingtagaren att betala 10 % av vinsten hänförlig till omsättningen som varierar mellan 50 000 \$-100 000 \$. I de här typerna av avtal är det leasinggivaren som står för den största förlusten eftersom dagsersättningen måste utgå oavsett om intäkter flödar in eller inte. Denne kan därför redovisa stora vinster eller förluster beroende på konjunkturen.⁹

Finansiella leasingavtal används ofta mellan bolag inom en koncern. Utformningen av avtalsvillkor är beroende av effekten som ett bolag vill uppnå samt i vilka länder leasinggivaren och leasingtagaren har sitt säte. Det som utmärker finansiella leasingavtal är att leasinggivaren ofta är tvungen att överlåta sitt fartyg till ett nybildat bolag i det landet där fartyget skall trafikera. När det är lågkonjunktur använder sig leasinggivarna utav finansiella leasingavtal för att ingå kontrakt med oberoende parter. Detta beror på att leasinggivarna vill undgå de stora dagskostnader som fartygsägande innebär. Därför ingår de leasingavtal som innehåller en förmånlig köption som kan utnyttjas i slutet av leasingperioden.¹⁰

⁹ Johan Krantz, revisor på KPMG, intervjun av den 17 april 2012

¹⁰ Johan Krantz, revisor på KPMG, intervjun av den 17 april 2012

2.2 Allmänt om leasingregelverket

Leasing kan definieras som ett avtal genom vilket ett företag får tillgång till en produkt under en bestämd tidsperiod.¹¹

Det finns inga uttryckliga civilrättsliga regler om leasing. Reglerna om hyra är tillämpliga i många leasingavtal¹². Gränsdragningen mellan hyra och köp vid leasing är central och i vissa fall en svårbedömd civilrättslig fråga. Frågan är ofta svår att bedöma, särskilt om det föreligger optioner, restvärdegarantier med mera. Skillnaden mellan ett vanligt köp och ett leasingavtal framgår av definitionen av tillgången i ISABs Föreställningsram punkterna 49 och 89. Där framgår det att en tillgång skall redovisas i balansräkningen om det är frågan om:

1. En tillgång som utgör en resurs över vilken företaget har bestämmande inflytande
2. Det är sannolikt att de framtida ekonomiska fördelarna kommer att tillföras företaget och att de kan mätas på ett tillförlitligt sätt
3. Det har uppstått till följd av en inträffad händelse

Om alla förutsättningar i ovanstående punkter är uppfyllda föreligger det ett köp snarare än leasing. Leasingavtal innebär att de juridiska rättigheterna och skyldigheterna som är knutna till leasingobjektet flyttas från leasinggivaren till leasingtagaren.

Skillnaden mellan att ett bolag väljer leasingformen istället för ett vanligt köp kan vara av finansieringskaraktär eller redovisningsmässig karaktär. Finansieringsskäl kan vara att det krävs lägre kreditvärdighet att leasa en tillgång än för att köpa den. Redovisningsmässiga skäl kan vara att bolaget vill förbättra nyckeltalen genom att få bort en skuldsatt tillgång från balansräkningen.¹³

Avgränsningen mellan riktiga avbetalningsköp och leasingavtal kan delas in i två huvudgrupper

- 1) Avtal som på grund av att det är bestämt att äganderätten kommer att övergå till "leasingtagaren" utgör riktiga avbetalningsköp
- 2) Avtal, där det är i princip osäkert vilken part som kommer att ta hand om objektet vid avtalsperiodens slut.¹⁴

Det är avtal under punkt två som definieras som "äka leasing" och på vilka regler i IAS 17 tillämpas. Alla avtal av vilket det klart framgår att "leasingtagaren" kommer att överta egendomen vid avtalsperiodens slut behandlas som vanliga avbetalningsköp. Detta innebär i sin tur att IAS 17 inte tillämpas på sådana avtal och därför kommer uppsatsen inte att närmare redogöra för dem.

IFRS standarden, IAS 17 punkten 4 definierar ett leasingavtal som "ett avtal enligt vilket leasinggivaren enligt avtalade villkor under en avtalsperiod ger en leasingtagare rätt att använda en tillgång i utbyte mot betalning". Enligt IAS 17 punkten 4 a delas leasingavtalen in i finansiella och operationella leasingavtal. Finansiella leasingavtal definieras i sin tur som avtal där de ekonomiska riskerna och fördelarna som förknippas med ägandet av ett objekt i allt väsentligt överförs från

¹¹ Jenssen, Smith, Lease and accounting, 1984

¹² Norberg, Thorell, Redovisningsfrågor i skattepraxis, sidan 188

¹³ Marton, Lumsden, IFRS i teori och praktik, s 194

¹⁴ Lundmark, Jönsson, Birgitta, Finansiella och operationella leasingavtal-några funderingar rörande gränsdragningsproblematiken, s 2

leasegivaren till leasingtagaren¹⁵. Äganderätten kan men behöver inte övergå till leasingtagaren. Alla avtal som inte definieras som finansiella leasingavtal klassificeras som operationella leasingavtal.¹⁶

Det finns inga uttryckta redovisningsregler om leasing i ÅRL varför en ledning måste sökas i god redovisningssed. God redovisningssed bestäms helt och hållet av den kompletterande normgivningen.¹⁷

Noterade företag och bolag som frivilligt följer IFRS hittar reglerna för leasingavtal i IFRS förordningen IAS 17 på koncernnivå och i RFR 2 för den juridiska personen.

Den här uppsatsen behandlar problematiken endast för de företag som omfattas av IAS 17 eller som frivilligt tillämpar IAS 17 i redovisningen.

2.2.1. Regelverket för noterade företag och företag som frivilligt får följa IFRS i redovisningen

Noterade företag och företag som frivilligt följer IFRS skall enligt IAS förordningen tillämpa IAS 17 vid bedömningen om ett avtal skall anses vara operationellt eller finansiellt. Till noterade företag räknas börsnoterade företag.¹⁸ (t ex bolag vars aktier eller obligationer kan handlas på Stockholmsbörsen, NGM eller Aktietorget). Det är koncernredovisningen som skall upprättas i enlighet med IFRS. Moderföretag i en koncern skall upprätta sin egen årsredovisning i enlighet med RFR 2 rekommendationer, Redovisning för juridiska personer¹⁹. Övriga företag i koncernen får välja mellan att följa RFR 2 eller svenska redovisningsregler i BFAR 2000:4²⁰.

IAS 17 punkten 4 definierar ett avtal som finansiellt ifall riskerna och fördelarna med ägandet övergår till leasingtagaren. Nästa stycke i samma punkt definierar operationella leasingavtal som alla avtal som inte anses vara finansiella.

Punkten 10 i IAS 17 innebär ett förtydligande avseende innebörden av begreppet ” att risker och fördelar ” övergår till leasingtagaren i punkten 4.

Normstiftaren har valt följande indikationer som avgörande vid bedömningen om risker eller fördelar har övergått på andra parterna:

- A Äganderätten till tillgången överförs till leasingtagaren vid avtalets slut
- B Leasingtagaren har rätt att köpa tillgången vid avtalstidens slut och priset är så förmånligt att det är sannolikt att köpet kommer att genomföras
- C Leasingperioden omfattar större del av tillgången ekonomiska livslängd-nyttjande period
- D Nuvärdet av framtida leasingavgifter motsvarar det verkliga värdet på tillgången

¹⁵ IAS 17, punkt 4 andra stycket

¹⁶ IAS 17, punkten 4 fjärde stycket

¹⁷ Norberg, Thorell, Redovisningsfrågor i skattepraxis, s 188

¹⁸ FAR Akademin, IFRS volym, s 29

¹⁹ Norberg, Thorell, Redovisningsfrågor i skattepraxis, s 30

²⁰ Marton, IFRS i teori och praktik, s 18

E Tillgången är så speciell att ingen annan än leasingtagaren kan använda den ²¹

Enligt rekommendationens text skall vid tillämpningen av IAS 17 gränsdragningen mellan finansiella och operationella leasingavtal baseras på en samlad bedömning. Detta överensstämmer dock inte med vägledningen som ges i artikeln skriven av Birgitta Jönsson Lundmark "exempel off situations where a lease would normally be classified as a finance lease". Hon redogör i sin artikel för en "hinderbana" som leasingavtal måste "klara av" för att bli klassificerade som operationella. "Hinderbanan" utgörs egentligen av svar på frågor i IAS 17 punkten 10, d.v.s. klassificeringsgrunder som avgör om ett avtal skall klassificeras som finansiellt eller operationellt. ²²

Om det framgår av avtalet att äganderätten skall övergå till leasingtagaren i slutet av leasingperioden klassas avtalet omedelbart som ett finansiellt leasingavtal utan att man prövar andra punkter. Om svaret på frågan är nej går man till nästa punkt och prövar om leasingavtalet innehåller en köpoption som kan "rimligt säkert" utnyttjas av leasingtagaren. Om svaret är ja klassas avtalet direkt som ett finansiellt avtal. Om svaret inte är ja, går man vidare till nästa punkt och prövar om leasingperioden omfattar större del av tillgångens nyttjande period. Svaren på de fem ovannämnda punkterna måste vara nej på alla punkter för att avtalet skall klassificeras som ett operationellt leasingavtal. Detta överensstämmer dock inte med rekommendationen som stadgar att det skall vara en samlad bedömning som skall göras.

Marton menar att punkterna a, b, och c reglerar sannolikheten att äganderätten övergår till leasingtagaren efter utgången av avtalet. Om det framgår att leasingtagaren kommer att använda tillgången även efter avtalets utgång och att alla risker och fördelar hänförliga till tillgången tillfaller leasetagaren föreligger det ett finansiellt leasingavtal. ²³

Punkterna c och d handlar om att leasingperioden omfattar hela tillgångens nyttjandeperiod. Ifall det föreligger ett sådant förhållande kan man anse att det föreligger ett finansiellt leasingavtal eftersom bolaget inte kan nyttja tillgången efter utgången av nyttjande perioden. Man bedömer detta genom att jämföra nuvärdet av leasingavgifter med tillgångens verkliga värde. Om dessa två uppgår till samma värde anser man att det föreligger ett finansiellt leasingavtal eftersom leasingtagaren egentligen betalar för tillgångens verkliga värde genom att betala leasingavgifter. ²⁴

Punkten 11 i IAS 17 redogör för ytterligare omständigheter som tyder på att det föreligger ett finansiellt leasingavtal. Dessa omständigheter är dock inte uttömmande som i punkten 10 utan skall endast betraktas som indikatorer på att det kan föreligga ett leasingavtal. Normstiftaren har valt att urskilja dessa omständigheter som indikationer på att det föreligger ett finansiellt leasingavtal:

1. Ifall leasingtagaren säger upp avtalet i förtid och själv bär ansvar avseende förluster som orsakas till leasinggivaren
2. De vinster och förluster som hänför sig till förändringar av verkligt värde tillfaller leasingtagare

²¹ IAS 17, punkten 10 a-e

²² Balans/1995 nr 8-9 Jönsson, Lundmark Birgitta, Finansiella och operationella leasingavtal-några funderingar rörande gränsdragningsproblematiken, sidan 4

²³ Marton, IFRS i teori och praktik, s 200

²⁴ Marton, IFRS i teori och praktik, s 200

3. Leasingtagaren har möjlighet att förlänga avtalet mot en avgift som väsentligt understiger marknadsvärdet

2.3 Redovisningsmässiga klassificeringen av avtalen på koncernnivå

Regelverket för noterade bolag och bolag som frivilligt följer IFRS

2.3.1 Leasingtagarens redovisning

IAS 17 – Finansiella leasingavtal

Leasetagarens redovisning

Leasetagare skall redovisa finansiella leasingavtal som tillgångar och skulder i sin balansräkning trots att leasingtagaren inte har den juridiska äganderätten till objektet. Det första som måste göras när man väl har konstaterat att det föreligger ett finansiellt leasingavtal är att bestämma värdet på den leasade tillgången. Det värdet bestäms som det lägsta av :²⁵

1. Det verkliga värdet av den leasade tillgången vid avtalets början
2. Nuvärdet av minimum leasingavgifter

Enligt nuvarande regelverk utgörs minimumleasingavgifter av betalningar som leasingtagaren måste göra, exklusive variabla avgifter och utövande kostnader.²⁶

Det som dock ingår i beräkningen av nuvärdet är minimumleasingavgifter är optioner som "rimligt säkert" kommer att utnyttjas samt garanterat restvärde på egendomen vid leasingavtalets utgång²⁷. Ofta vill bolagen lägga så hög kostnad som möjligt på restvärdet av den underliggande tillgången för att slippa höga leasingavgifter i början av leasingperioden. Detta accepteras dock inte. Normstiftaren har valt en redovisningsmodell som innebär periodisering av alla avgifter under leasingperioden. Bolaget skall använda implicita räntan eller marginella låneräntan vid beräkningen av nuvärdet.²⁸

När det gäller förlängningsvillkor och köpoptioner har normstiftaren valt att inkludera dessa i beräkningen av nuvärdet under förutsättning att det framstår som "rimligt säkert" att optionen kommer att utnyttjas. Vid bedömningen om presumtionen "rimligt säkert" är uppfylld skall hänsyn tas till marknads, bolags samt branschspecifika faktorer.²⁹

²⁵ IFRS-volymer 2011 IAS 17, punkten 20

²⁶ IFRS – volymen 2011 IAS 17, punkten 20

²⁷ Epstein, Mirza, IAS – Interpretation and application of international accounting standards, s 580

²⁸ IFRS – volym, 2011, IAS 17, punkten 20, andra mening

²⁹ Epstein, Mirza, IAS – Interpretation and application of international accounting standards, s 572

När det gäller bestämmande av avskrivningsunderlaget samt avskrivningar måste bolaget ta hänsyn till om avtalet klassificeras som finansiellt på grund av de två första punkterna i IAS 17 punkten 10 eller de tre senaste punkterna i samma lagrum.³⁰ De två första punkterna i IAS 17 punkten 10 stadgar att

- äganderätten övergår till leasingtagaren i slutet av leasingperioden
- eller att leasingtagaren har en köpoption att köpa ut tillgången

I dessa fall kommer tillgången att övergå till leasingtagaren i slutet av leasingperioden. Detta innebär att bolaget skall fördela avskrivningsunderlaget på tillgångens hela nyttjandeperiod. Om avtalet klassificeras som finansiellt på grund av de tre sista punkterna i IAS 17 punkten 10,

- d.v.s. om leasingavtalet omfattar större del av tillgångens ekonomiska livslängd,
- att nuvärdet av leasingavgifter uppgår till samma värde som tillgångens verkliga värde vid ingången av leasingavtalet eller
- att leasingobjektet är av så speciell karaktär att endast leasingtagaren kan använda den

kommer tillgången att återgå till leasinggivaren i slutet av leasingperioden. Då kommer bolaget att fördela avskrivningsunderlaget på leasingperioden istället för tillgångens nyttjandeperiod.³¹

2.3.2 Praktiskt exempel på redovisning av finansiellt leasingavtal:

Ett bolag A (leasingtagaren) skriver ett leasingavtal om att leasa ett fartyg från bolaget B (leasinggivaren) under en treårsperiod. Fartygets verkliga värde vid ingången av avtalsperioden uppgår till 50 000 000\$. Leasingavgifterna kommer att erläggas i efterskott den 31/12 varje år och uppgår till 5 000 000 \$. Dessutom skall leasingtagaren betala extra 1 000 000 \$ i försäkringskostnader varje år. Avtalet innehåller en köpoption om att leasingtagaren kan köpa fartyget för 25 000 000 \$ vid utgången av leasingperioden. Förutsättningen är att köpoptionen klassificeras som förmånlig köpoption, d.v.s. värdet på den understiger det verkliga värdet på tillgången. Diskonteringsräntan uppgår till 10 %. Tillgångens nyttjandeperiod uppgår till 40 år. Fartygets verkliga värde vid utgången av leasingperioden uppgår till 20 000 000 \$.

Steg 1:

Klassificera leasingavtalet:

Avtalet innehåller en köpoption som innebär att leasingtagaren kan lösa in fartyget under marknadsvärdet vid utgången av leaseperioden. Punkten b i IAS 17 punkten 10 blir tillämpligt då och innebär att avtalet skall klassificeras som finansiellt³².

³⁰ IFRS – volym, IAS 17 punkt 28

³¹ IFRS-Volym, IAS 17 punkten 28

³² IAS 17, punkten 10 a

Hur beräknas nuvärdet av minimumleasingavgifter?

De två komponenter som ingår i underlaget för beräkning av nuvärdet är:

1. nuvärdet av leasingavgifter
2. nuvärdet av köption (observera att förekomsten av en köption gör att den ingår i beräkning av nuvärdet, annars hade bolaget inkluderat det garanterade restvärdet på den underliggande tillgången)

Leasingavgifter uppgår till 5 000 000 \$ och skall erläggas i efterskott. Diskonteringsräntan uppgår till 10 %.

$$5\,000\,000 / 1,1 + 5\,000\,000 / 1,1^2 + 5\,000\,000 / 1,1^3 = 12\,000\,000 \$$$

Köptionen uppgår till 25 000 000 \$. Diskonteringsräntan uppgår till 10 %.

$$25\,000\,000 \$ \times ((1/1,1^1 + 1/1,1^2 + 1/1,1^3) / (10 - 1)) = 18\,782\,500 \$$$

Summan av de två komponenterna uppgår till 30 782 500 \$. Observera att i det här fallet understiger nuvärdet av leasingavgifter om 30 782 500 \$ det verkliga värdet om 50 000 000 \$. Eftersom bolaget skall redovisa det lägsta av nuvärdet och verkliga värdet skall bolaget i det här fallet redovisa nuvärdet om 30 782 500 \$³³. I fall nuvärdet av leasingavgifter hade överstigit det verkliga värdet hade bolaget endast fått redovisa verkligt värde som nuvärdet av leasingavgifter.

Steg 2:

Beräkna avskrivningsunderlaget för leasingtagaren:

I det här fallet beräknar man avskrivningsunderlaget genom att redovisa nuvärdet på 30 782 500 \$. Eftersom tillgången kommer att övergå till leasingtagaren i slutet av leasingperioden baseras avskrivningsunderlaget på tillgångens nyttjandeperiod och inte leasingperiodens längd.

$$30\,782\,500 / 40 = 769\,562 \$$$

Observera att försäkringskostnader inte får ingå i underlaget för beräkningen av varken nuvärdet eller avskrivningsunderlaget. Försäkringskostnader anses inte vara sådana direkta utgifter som kan kopplas till tillgångens anskaffningsvärde³⁴.

³³ IFRS – Volym, IAS 17 punkt 20

³⁴ Epstein, Mirza, IAS – Interpretation and application of international accounting standards, s 581

Resultaträkning (ifall fartyget övergår till leasingtagaren i slutet av leasingperioden)

	Avskrivningar	Räntan	Försäkringskostnader	Sammanlagda kostnaden
År 1	769 562 \$	3 078 500	1 000 000	4 854 452 \$
År 2	769 562 \$	2 578 250	1 000 000	4 354 170 \$
År 3	769 562 \$	2 078 250	1 000 000	3 854 170 \$

Hur kommer leasingtagaren redovisa leasingavtalet ifall fartyget övergår till leasinggivaren i slutet av leasingperioden?

Samma förutsättning som i fallet ovan.

I det här fallet måste bolaget minska värdet på minimumleaseavgifter med uppskattat restvärde på tillgången vid utgången av leasingperioden. Eftersom uppskattat restvärde uppgår till 20 000 000 \$ kommer avskrivningsunderlaget att beräknas till 10 782 500 \$ och avskrivningar som belastar resultaträkningen uppgå till 3 594 166 \$.

$$30\,782\,500 \$ - 20\,000\,000 \$ = 10\,782\,500 \$ / 3 = 3\,594\,166 \$$$

Resultaträkningen kommer att få följande utseende:

Resultaträkning (i fall fartyget övergår till leasinggivaren i slutet av leasingperioden)

	Avskrivningar	Räntan	Försäkringskostnader	Sammanlagda kostnaden
År 1	3 594 166 \$	3 078 500	1 000 000	7 672 666 \$
År 2	3 594 166 \$	2 578 250	1 000 000	7 172 416 \$
År 3	3 594 166 \$	2 078 250	1 000 000	6 672 416 \$

Här kan det direkt konstateras att avskrivningar som belastar resultaträkningen blir högre i fall den underliggande tillgången överförs till leasinggivaren i slutet av leasingperioden. Om den underliggande tillgången överförs till leasinggivaren i slutet av leasingperioden innebär att leasingtagaren inte får skriva av nuvärdet av minimumleaseavgifter på tillgångens nyttjandeperiod utan på leasingperioden. Därför är det naturligt att avskrivningar som belastar resultaträkningen blir högre då eftersom tillgången skrivs av på tre år istället för 40 år.

Dessutom ligger skillnaden i att leasingtagaren minskar nuvärdet av minimileaseavgifter med det uppskattade restvärdet på den leasade tillgången i slutet av leasingperioden. Leasingtagaren får nämligen inte redovisa avskrivningar på det värdet som inte tillfaller denne själv utan överförs till leasinggivaren i slutet av leasingperioden. Ifall uppskattat restvärde på den underliggande tillgången skulle överensstämja med nuvärdet av minimumleaseavgifter skulle leasingtagaren inte ha något

avskrivningsunderlag överhuvudtaget. Resultaträkningen skulle endast belastas av den avdragsgilla räntan.

2.3.3. Operationella leasingavtal

Redovisning hos leasingtagaren

Ett bolag A (leasingtagaren) skriver ett leaseavtal om att leasa ett fartyg från bolaget B (leasinggivaren) under en treårsperiod. Fartygets verkliga värde vid ingången av avtalsperioden uppgår till 50 000 000 \$. Leasingavgifterna kommer att erläggas i efterskott den 31/12 varje år och uppgår till 5 000 000 \$. Dessutom skall leasingtagaren betala extra 1 000 000 \$ i försäkringskostnader varje år. Tillgången kommer att övergå till leasinggivaren i slutet av leasingperioden. Diskonteringsräntan uppgår till 10 %. Tillgångens nyttjande period uppgår till 40 år.

Steg 1:

Klassificera leasingavtalet. Enligt omständigheterna i fallet kommer leasinggivaren att återfå egendomen efter leasingperiodens utgång. Det finns inget förmånligt köperbudande som kan utnyttjas av leasstagaren. Nuvärdet av minimumleaseavgifter understiger tillgångens verkliga värde. Tillgångens nyttjande period överensstämmer inte med leaseperioden och tillgången är inte så speciell att den endast kan utnyttjas av leasingtagaren.

Efter genomgången av dessa punkter kan det konstateras att avtalet utgör ett operationellt leasingavtal.

Enligt IAS 17 punkten 33 skall den sammanlagda kostnaden beräknas och redovisas linjärt över leasingperioden oberoende när den erläggs. Detta innebär att leasingtagaren skall belasta resultaträkningen med $(5\,000\,000\ \$ \cdot 3 + 3\,000\,000\ \$) = 15\,000\,000 + 3\,000\,000 = 18\,000\,000\ \$$

Tillgången kommer inte att redovisas i balansräkningen eftersom avtalet klassificeras som operationell leasing. Ingen ränta eller amortering beräknas på leasingavgifterna.

Leasetagarens resultaträkning

	År 1	År 2	År 3
Leasingkostnaden	6 000 000 \$	6 000 000 \$	6 000 000 \$

2.4 Redovisningsmässiga effekter hänförliga till användning av finansiella/operationella leasingavtal

Nedan följer en redogörelse över redovisningsmässiga effekter som bolaget skall ta hänsyn till när de utformar avtalsvillkor.

- Ifall ett avtal klassificeras som finansiellt och tillgången överförs till leasetagaren i slutet av leaseperioden kommer leasingtagaren att redovisa avskrivningar som fördelar sig på tillgångens nyttjandeperiod och inte leasingperioden.
- Ifall ett avtal klassificeras som finansiellt och tillgången överförs till leasinggivaren i slutet av leaseperioden kommer leasingtagaren att 1) minska nuvärdet av minimumleaseavgifter med uppskattat restvärde på den underliggande tillgången och 2) fördela avskrivningsunderlaget på leasingperioden istället för tillgångens nyttjande period.
- Ifall ett avtal klassificeras som operationellt kommer leasingavgifter att skrivas av linjärt under leasingperioden. Detta innebär att leasingtagaren får högre effekt i resultaträkningen beroende på att leasingavgifterna redovisas netto i resultaträkningen.

Leasingtagaren och leasinggivaren kan utforma avtalsvillkor beroende på den önskade effekten man vill uppnå i leasetagarens resultaträkning.

Ovanstående exempel visar hur viktigt det är att klassificera avtalet rätt för att bolagen skall kunna uppnå den önskade redovisningseffekten. Dessutom framgår det hur lätt det är att lägga in avtalsvillkor som gör att avtalet klassificeras som finansiellt/operationellt. Om bolagen vill skapa högre avskrivningsunderlag beroende på att restvärdet på den underliggande tillgången understiger nuvärdet av minimumleaseavgifter kan de lägga in avtalsklausuler som innebär att avtalet klassificeras som finansiellt. Ifall bolagen kommer fram till att den mest förmånliga effekten uppnås genom att redovisa leasingavgifter netto kommer de att lägga in avtalsklausuler som innebär att avtalet klassificeras som operationellt.

Det är precis därför som det nya leasingutkastet har utformats. Den nuvarande normgivningen gör att bolagen kan planera den önskade effekten av leasingavtalet och räkna ut den mest förmånliga varianten. Den nya normgivningen innebär att leasingtagaren kommer att redovisa en "right of use asset", d.v.s. en rättighet att utnyttja den underliggande tillgången oberoende om det föreligger ett operationellt eller finansiellt leasingavtal.

3. Leasinggivarens redovisning

3.1 Redovisning av finansiella leasingavtal hos leasinggivaren

Bolaget B (leasinggivaren) skriver ett leaseavtal om att hyra ut ett fartyg till bolaget A (leasingtagaren) under en treårsperiod. Fartygets verkliga värde vid ingången av avtalsperioden uppgår till 50 000 000 \$. Leasingavgifterna kommer att erläggas i efterskott den 31/12 varje år och uppgår till 5 000 000 \$. Dessutom skall leasingtagaren betala extra 1 000 000 \$ i försäkringskostnader varje år. Det verkliga restvärdet på egendomen vid utgången av leasingperioden uppgår till 40 000 000 \$. Avtalet innehåller en köption om att leasingtagaren kan köpa fartyget för 25 000 000 \$ vid utgången av leaseperioden. Diskonteringsräntan uppgår till 10 %. Tillgångens nyttjandeperiod uppgår till 40 år.

Eftersom den underliggande tillgången kommer att övergå till leasingtagaren i slutet av leaseperioden klassificeras avtalet som finansiellt. Ur leasegivarens synpunkt har det skett en försäljning och tillgången är att betrakta som såld. Försäljningsintäkten motsvaras av nuvärdet av minimumleaseavgifter och balanseras med redovisning av en fordran som kommer att minska i och med att leasingtagaren betalar av leaseavgifter. Fordran och ränteintäkter är en spegelbild utav leasatagarens skuld och räntekostnader.

Balansräkning

	År 1	År 2	År 3
IB Leasingfordran 30 782 500 \$			
Betalning av fordran	1 921 750 \$	2 113 925 \$	2 325 318 \$
UB Leasingfordran	28 860 750 \$	26 746 825 \$	24 421 507 \$

Resultaträkning

	År 1	År 2	År 3
Försäljningsintäkt	30 782 500 \$		
Finansiella intäkter	3 078 250 \$	2 886 075 \$	2 647 682 \$
Sammanlagda intäkter	33 860 750 \$	2 866 075 \$	2 647 682 \$

3.2 Operationell leasing

Om man utgår ifrån samma omständigheter som i fallet ovan innebär klassificeringen som operationell leaseavtal att leasinggivaren kommer att försätta redovisa den underliggande tillgången kvar i sin balansräkning enligt IAS 17 punkten 49.

Fartygets redovisade värde uppgår till 50 000 000 \$ som överensstämmer med dess anskaffningsvärde. Leasegivaren kommer att redovisa avskrivningar på tillgångens redovisade värde om $50\,000\,000 / 40 = 1\,250\,000$ \$.

Resultaträkning

	År 1	År 2	År 3
Leasingintäkter	5 000 000 \$	5 000 000 \$	5 000 000 \$
Avskrivningar	-1250 000 \$	-1250 000 \$	-1250 000 \$
	3 750 000 \$	3 750 000 \$	3 750 000 \$

3.2.1 Redogörelse för de redovisningsmässiga effekterna i leasinggivarens resultat och balansräkning

De ovanstående exemplena visar att leasinggivaren redovisar en transaktion liknande försäljning i fall 1 och liknande uthyrning i fall 2.

Exemplet nummer ett visar att leasinggivaren redovisar hela försäljningsintäkten år 1 eftersom avtalet klassificeras som ett finansiellt avtal.

Ifall den underliggande tillgången övergår till leasingtagaren kommer leasinggivaren inte redovisa avskrivningar hänförliga till den underliggande tillgången. Resultaträkningen kommer att visa försäljningsintäkten och ränteintäkter fördelade på de tre kommande åren. Första året kommer bolaget att redovisa en redovisningsmässig vinst/förlust samt ränteintäkter hänförliga till den underliggande tillgången och de två kommande åren kommer endast ränteintäkter att redovisas i resultaträkningen.

Ifall den underliggande tillgången övergår till leasinggivaren i slutet av leasingperioden kommer avtalet att klassificeras som operationell leasing. Detta innebär som ovanstående exempel visar att leasinggivaren redovisar jämna intäkter över de tre kommande åren.

Vilket man väljer av de två alternativen är beroende av resultateffekten som bolaget vill uppnå. Vill bolaget redovisa en försäljning första året för att antingen kvitta eventuellt underskott kommer de att lägga in inköpsklausulen som innebär att leasingtagaren kan lösa in den underliggande tillgången i slutet av leasingperioden.

Vill bolaget däremot ha ett jämt intäktsinflöde kommer man att lägga in avtalsklausuler som innebär att avtalet klassificeras som ett operationellt leasingavtal.

4. Leasingutkastet 2010/9

4.1. Innebörden av det nya leasingförslaget

Det nya leasingförslag som har publicerats den 17 augusti 2010 finns på IASB:s hemsida under beteckningen ED/2010/9. Deadline för första remissvar har gått ut den 15 december 2010 och har fram tills idag förlängts ett antal gånger. Anledningen till att man förlänger tiden för ikraftträdandet av utkastet är att branschorganisationer och institutioner har inkommit med stark kritik på vissa delar av utkastet. IASB och FASB har under 2011 behandlat remissvar och fattat en del preliminära beslut som dock ännu inte har införts eftersom förslaget inte har trätt i kraft. Jag kommer att redogöra för de ändringar som IASB och FASB diskuterar nedan.

I praktiken innebär det nya förslaget att IASB och FASB inför en så kallad "right of use" princip som skall återspeglas i redovisningen. "Right of use princip" innebär att användning av tillgången skall synas i både leasetagarens och leasegivarens balansräkning. Leasingtagaren skall aktivera en ny tillgång i balansräkningen som motsvaras av den kontraktuella rättigheten att använda tillgången.

Eftersom det inte längre finns någon uppdelning mellan operationell/finansiell leasing kommer leasetagarens resultaträkning delvis att belastas av ränteutgifter och delvis av avskrivningar. Det pågår en ständig diskussion om vilka variabla avgifter, köptioner och förlängningsoptioner som kommer att inkluderas i beräkningen av den kontraktuella rättigheten. Uppsatsen kommer att behandla dessa frågor under nedanstående avsnitt.

Leasegivaren kommer att redovisa leasingavtal enligt "receivable and residual asset approach". Denna princip innebär att leasinggivaren kommer att diskontera framtida leasingavgifter. Dessutom skall leasegivaren beräkna kvarvarande tillgång genom att delvis ta hänsyn till det verkliga värdet på den underliggande tillgången i slutet av leasingperioden och delvis ta hänsyn till den uppskjutna vinst som utgörs av skillnaden mellan tillgångens verkliga värde i slutet av leasingperioden och dess redovisade värde i början av leasingperioden.

4.2 Analys av de ändrade definitionerna i ED 2010/9

4.2.1. Ändring av leasingdefinitionen

Det nuvarande regelverk som finns under IAS 17 definierar leasing som ett kontrakt där leasingtagaren utnyttjar en viss tillgång i utbyte mot ersättning³⁵.

ED 2010/9 § B 10 har definierat ett avtal som ett leasingkontrakt om den innehåller:

- En överföring av en rättighet till att använda en tillgång
- En överföring av kontrollen till att använda den underliggande tillgången³⁶

Utkastets ursprungliga definition på vad som utgör ett leasingavtal har behållit de principer som finns i det nuvarande regelverket i IFRIC där normstiftaren utförligt reglerar vad som avses med överföring av rättigheten samt kontrollen till en underliggande tillgång.

Dock har det förslaget bemötts av remissinstansernas kritik på att definition av begreppet kontroll i IFRIC 4 skiljer sig från definition av kontroll under IAS 18, Revenue Recognition Standard.

IASB och FASB har diskuterat remissinstansernas kritik och fattat ett preliminärt beslut om att definitionen på begreppet kontroll skall prövas ur definitionen i IAS 18, Revenue Recognition Exposure Draft och inte ur nuvarande IFRIC 4³⁷.

Enligt Johan Krantz innebär begreppet "kontroll" en bedömning om vem som står bakom den ekonomiska risken för fartyg. Den ekonomiska risken finns hos den partner som står för värdeminskingsavdrag och marknadsrisk. Marknadsrisken utgörs av intäkter hänförliga till uthyrning av fartyg. Marknadspriserna är väldigt varierande, och den som står för den risken är egentligen den partner som står för den största risken.³⁸

Enligt det nya regelverket kommer dock överföring av betydande risker och förmåner till den andra partnern innebära att avtalet först skall prövas ur Revenue Recognition Standard och inte leasingstandard. Michael Thorstensson, expert för det nya leasingutkastet på KPMG, har angett att IFRS har kommit fram till att det första som bolag skall göra är att bedöma om det har skett en överföring av de betydande riskerna och förmånerna hänförliga till den underliggande tillgången³⁹. Ändringen enligt den nya normen ligger alltså i att bolag måste pröva om det har skett en överföring av de betydande riskerna och förmånerna hänförliga till den underliggande tillgången ur IAS 18 punkten 14 och inte IFRIC 4. Ifall bolag kommer fram till att de betydande riskerna och förmånerna har förts över kommer leasinggivaren att redovisa en försäljning istället för leasing.

Det är det som ändring av begreppet "kontroll" innebär enligt det nya regelverket, d.v.s. att många leasingavtal kan komma att klassificeras som försäljning och inte leasing på grund av de betydande riskerna och förmånerna kan anses ha övergått på den andra partnern.

³⁵ IFRS, volym, IAS 17 punkten 4

³⁶ ED 2010/9 § B2-B4

³⁷ IFRS, Newsletter, May 2011, utgåva 6 sidan 6

³⁸ Johan Krantz, revisor på KPMG, intervjun av den 17 april 2012

³⁹ Michael Thorstensson, expert på det nya leasingutkastet, KPMG, intervjun av den 23 april 2012

4.2.2. Leasingavtal/Försäljning

IAS 17 punkten 10 a och b stadgar att ett avtal skall klassificeras som finansiell leasing om äganderätten till tillgången överförs till leasingtagaren i slutet av leasingperioden eller om avtalet innehåller ett förmånligt köperbudande. Förmånligt köperbudande utgörs av ett värde som understiger marknadsvärdet vid inlösentidpunkten.

Lagstiftaren har i det ursprungliga förslaget i det nya regelverket under 10§ fastslagit att förekomst av följande klausuler i avtalet leder till att bolaget redovisar försäljning/inköp istället för leasing:

- Om det sker en automatisk överföring av den underliggande tillgången i slutet av leasingperioden eller
- Om det finns en förmånlig köpoption som kan utnyttjas av leasingtagaren

Ändringen låg alltså i att punkten b i IAS 17 punkten 10, d.v.s. att förekomst av en förmånlig köpoption skulle redovisas i enlighet med IAS 18 Intäkter och inte omfattas av leasingstandarden. Avtalsklausuler av vilka det tydligt framgick att det sker en automatisk överföring av tillgången redovisades redan som försäljning enligt nuvarande regelverk.

Leasingavtal som innehåller automatiska överföringar av tillgången eller förmånliga köpoptioner men där leasinggivaren har behållit de väsentliga riskerna och förmånerna hänförliga till tillgången skulle komma att klassificeras som försäljning enligt leasingstandarden men inte som försäljning enligt IAS 18 punkten 4.⁴⁰

Frågan som ställdes på sin spets var hur avtalet skulle klassificeras och vilket regelverk som skulle bli tillämpligt på transaktionen. Eftersom det inte fanns någon lösning på denna problematik har IFRS fattat ett preliminärt beslut på mötet av den 28 och 29 februari 2012 att exkludera alla typer av försäljningar från leasingstandarden⁴¹.

Innebörden av detta preliminära beslut är följande. Förekomst av förmånliga köpoptioner eller förlängningsoptioner i ett avtal kommer att innebära att avtalet klassificeras som ett leasingavtal och inte som ett försäljningsavtal.

IIFRS har alltså valt att frångå den införda principen som innebär att försäljningsliknande transaktioner skall redovisas som försäljning. Det nya införda beslutet innebär att förekomst av en enda leasingkomponent gör att avtalet skall klassificeras som ett leasingavtal och inte som ett försäljningsavtal. Frågan som uppstår i så fall är om bolag kommer att använda leasingavtal istället för försäljningsavtal för att överlåta tillgångar. Motivet bakom användningen av leasingavtal istället för försäljningsavtal ligger i att leasinggivaren inte behöver redovisa någon vinst/förlust det året då transaktionen sker när överföringen av den underliggande tillgången sker i form av ett leasingavtal. Istället kommer leasinggivaren att beräkna en uppskjuten vinst och redovisa den vid sidan om den kvarvarande tillgången. Om bolaget skulle använda ett försäljningsavtal skulle de få redovisa en vinst/förlust omedelbart.

⁴⁰ EFRAG, Exposure Draft Leases, Efra's draft comment letter, sidan 14

⁴¹ IFRS, www.ifrs.org, exposure draft leasing, comments on the meeting of 28 and 29 February

Här måste man dock återgå till resonemanget kring begreppet "kontroll" i IAS 18 punkten 14. Som uppsatsen berörde i föregående avsnitt kommer bolag först pröva om det har skett en försäljning av den underliggande tillgången enligt IAS 18 punkten 14. Detta gör man genom att undersöka huruvida de betydande riskerna och förmånerna hänförliga till den underliggande tillgången har gått över på den andra partnern. Enligt Johan Krantz utgörs de största riskerna inom rederibranschen att leasingtagaren går i konkurs eller att denne inte kan fullfölja sitt åtagande ⁴².

När det gäller driftskostnader och bensinkostnader är det olika varianter beroende om det är fråga om bareboat eller charting. Bareboat innebär att leasingtagaren hyr fartyg utan besättning. Då är det vanligt att leasingtagaren står för bensinkostnader och driftskostnader. Är det dock frågan om charting innebär det att leasingtagaren hyr fartyget med besättning. Då är det vanligt att leasinggivaren står för bensinkostnader och driftskostnader.

När det gäller försäkringar, parkeringskostnader med mera är det leasingtagaren som brukar stå för dessa kostnader. Det är leasingtagaren som driver verksamheten på fartyget genom att se till att den går tom så lite som möjligt, att den ligger i hamn kortast möjligast tid.

Frågan är hur leasinggivaren skall bedöma om det har skett en överföring av de betydande riskerna och förmånerna hänförliga till den underliggande tillgången. Om det är leasinggivaren som står för bensinkostnader, driftskostnader, prisvariationer, missöden eller olyckor är det naturligt att överföringen av de betydande riskerna inte har ägt rum. Om det dock är leasingtagaren som tar över riskerna är det dock frågan om inte en försäljning skall redovisas istället för leasing. Frågan är om parterna skall ta hänsyn till nuvärdet av leasingavgifter, fartygets nyttjandeperiod, förekomst av köp eller förlängningsoptioner. Sådana villkor innebär att det har skett en försäljning enligt nuvarande regelverk i IAS 17 punkten a-e § 10. Men eftersom gränsdragningen mellan operationella och finansiella leasingavtal har tagits bort helt och hållet är det frågan om sådana villkor skall inkluderas i bedömningen eller inte enligt den nya normen.

Om ett avtal innehåller förmånlig köpoption men risker hänförliga till fartyget finns kvar hos leasinggivaren är det fråga om försäljning eller leasing skall redovisas. Riskerna och förmånerna finns kvar hos leasinggivaren men det är tydligt att tillgången skall övergå till leasingtagaren på grund av den förmånliga köpoptionen. Eftersom förutsättningar för att tillämpa IAS 18 punkten 14 inte är uppfyllda kommer leasinggivaren/leasingtagaren inte att kunna redovisa försäljning/köp. Detta borde gälla trots att nuvärdet av leasingavgifter uppgår till fartygets verkliga värde i början av leasingperioden eller att förmånliga köpoptioner inkluderas i avtalet.

⁴² Johan Krantz, revisor på KPMG, intervjun av den 17 april 2012

4.3 Optioner samt dess redovisningsmässiga klassificering enligt det nuvarande och nya regelverket

Enligt det nuvarande regelverket i IAS 17 punkten 20 skall förlängnings- och inlösenoptioner inkluderas i beräkningen av nuvärdet av minimumleaseavgifter om det finns en "rimlig säkerhet" att de kommer att utnyttjas. När bolaget bedömer om "rimlig säkerhet" föreligger skall hänsyn tas till marknadsspecifika-, bolagsspecifika-, tillgångsspecifika- samt kontraktsspecifika faktorer.

Johan Krantz har sagt att det inte finns några fasta riktlinjer utan att det är en bedömningsfråga från fall till fall. Bolag bedömer om det är ekonomiskt fördelaktigt att utnyttja optionen. Detta gäller oberoende om transaktioner sker inom eller utanför koncernen. Förutsättningen är att det finns en marknadsaspekt i detta och att parterna fattar rationella beslut.⁴³

För att kunna fastställa om det föreligger en förmånlig köption kan bolag vända sig till professionella värderingsinstitut. Likadana institut finns för fastigheter. Dessa institut följer marknaden och alla transaktioner som sker på marknaden. Man följer teknisk kapacitet samt ålder på fartyget och utifrån detta bedömer vad värdet uppgår till. Många rederier tar in värderingsintyg från tre olika värdeinstitut för att bekräfta värdet på fartyget vid utgången av året. Då får man en bra bild på vad flottans marknadsvärde uppgår till. Johan anför dock att dessa värderingsinstitut är del utav marknaden. När det är nedgång är det inte säkert att dessa värderingsinstitut vill visa att det är nedgång.⁴⁴

Enligt ED 2010/9 8§ behandlas optioner för inköp av den underliggande tillgången och optioner att förlänga leaseperioden till den underliggande perioden på olika sätt. Av paragrafens utformning framgår det att köptioner inte skall tas med vid beräkning av den kontraktuella rättigheten. Optioner att förlänga avtalet skall dock inkluderas och skall motsvara den längsta sannolika perioden som skall beräknas utifrån ett vägt genomsnitt.

Utkastets förslag har dock ändrats efter den kritik som remissinstanserna riktade mot att man hanterar liknande ekonomiska optioner på olika sätt, d.v.s. att förlängningsoptioner inkluderas i beräkningen av den kontraktuella rättigheten men inte köptioner⁴⁵.

IASB OCH FASB har därför fattat ett preliminärt beslut om att ändra det nuvarande förslaget i utkastet. Enligt det preliminära beslutet kommer både förlängnings- och köptioner att inkluderas i beräkningen av den kontraktuella rättigheten. Dessa kan dock inkluderas endast när det finns betydande ekonomiskt incitament att företag kommer att utnyttja optionen. Vid bedömningen om det finns betydande ekonomiskt incitament skall bolaget ta hänsyn till marknadsspecifika, kontraktsspecifika, tillgångens specifika och bolagsspecifika faktorer.⁴⁶

Frågan är om presumptionsregeln "rimligt säker" som finns i nuvarande normgivning motsvarar krav på "betydligt ekonomiskt incitament" enligt det nya förslaget. Frågeställningen är varför IFRS har valt att ändra ordalydelse från "rimligt säkert" till "betydande ekonomiskt incitament". Det finns inget

⁴³ Johan Krantz, revisor på KPMG, intervjun av den 17 april 2012

⁴⁴ Johan Krantz, revisor på KPMG, intervjun av den 17 april 2012

⁴⁵ IFRS, Lease Newsletter, utgåva 6, sidan 9

⁴⁶ Financial Accounting Board, IFRS hemsida, Leasing, gemensamt projekt för FSAB och IASB, 12 mars 2012

skrivet i varken förarbetena eller doktrinen om varför IFRS har valt att ändra ordalydelse. Lösningen på denna fråga borde vara klar och tydlig vägledning om när det kan anses föreligga en "betydligt ekonomiskt incitament" för att utnyttja en option.

Michael Thorstensson anförde i intervjun att han inte tror att det ligger en materiell förändring bakom ändringen av begreppet "rimligt säkert" till "betydande ekonomiskt incitament". Betydande ekonomiskt incitament" är amerikanskt begrepp och IFRS har anammat det begreppet istället för rimligt säkert.⁴⁷

4.4. Definitionsändring av variabla avgifter

Variabla avgifter betecknas som alla icke-fasta leasingavgifter som är beroende av marknadsvillkor, konjunktursvängningar, ränteindex eller liknande⁴⁸.

Nuvarande regelverket i IAS 17 behandlar inte variabla avgifter i någon särskild paragraf men enligt definitionen av minimumleasavgifter i IAS 17 punkten 28 exkluderas variabla avgifter helt och hållet vid beräkningen av nuvärdet. Variabla avgifter redovisas som kostnader det året de uppstår.

ED 2010/9 14 § stadgar att alla typer av variabla leasingavgifter skall ingå i beräkningen av nuvärdet av den kontraktuella rättigheten. Bolagen skall beräkna sannolikhet för att erhålla variabla avgifter utifrån ett antal givna alternativ.

Beräkningen av framtida intäkter som inte kan beräknas på ett tillförlitligt sätt strider mot försiktighetsprincipen. Dessutom har förslaget kritiserats för de komplicerade beräkningar avseende sannolikhetsberäkningar för framtida utfall av intäkter⁴⁹. Remissinstanserna har anført att det skulle vara omöjligt att ta hänsyn till alla icke fastställda optioner och att det istället för att underlätta skulle bara försvåra arbetet med redovisning av leasingavtal. IFRS har därför fattat en del preliminära beslut⁵⁰.

Enligt dessa preliminära beslut kommer bolag endast att inkludera variabla avgifter ifall de är baserade på index eller räntan. Dessutom har IFRS fattat ett preliminärt beslut avseende "förklädda fasta leasebetalningar". Ifall en variabel leasebetalning klassificeras som en "förklädd fast avgift" kommer den att aktiveras istället för att redovisas som kostnad det året den uppstår.

Nuvarande regelverk stadgar att inga variabla avgifter skall aktiveras utan redovisas som kostnader. Den föreslagna ändringen är till nackdel för företagare eftersom de inte kan redovisa kostnader det året som de uppstår utan måste periodisera dem. Därför finns det en risk att företag kommer att lägga in avtalsklausuler som leder till att variabla avgifter redovisas som direkta kostnader istället för att aktiveras.

⁴⁷ Michael Thorstensson, expert på det nya leasingutkastet, intervjun av den 23 februari 2012

⁴⁸ Mirza, Epstein, International accounting standards, sidan 569

⁴⁹ Marton, Jan, Balans nr 1, 2011, Inblick, Leasingavtal och föreställningsramen

⁵⁰ IFRS, Lease newsletter, may 2011, utgåva 6, sidan 7

Som ett exempel på vad som kan anses utgöra en "förklädd fast leaseavgift" nämns bland annat avgifter som baseras på minimum månadsförsäljning.⁵¹ Villkoret för att en variabel avgift skall klassificeras som en "förklädd fast avgift" är att det finns en specifikation över vad minimum försäljning uppgår till. Ifall alltså den rörliga avgiften baseras på historiska uppgifter på minimum försäljningsbelopp och det finns en specifikation i avtalet på vad det historiska beloppet uppgår till kommer avgiften att klassificeras som "förklädd fast avgift" och aktiveras istället för att redovisas som kostnad i resultaträkningen.

De flesta bolagen kommer vilja kringgå denna bestämmelse. Räcker det i så fall att de inte lämnar uppgifter på vad den historiska försäljningen uppgår till för att avgiften skall klassificeras som rörlig och inte "förklädd fast avgift"?

Det finns inga givna svar på den frågan. Om bolagen tillämpar en bokstavig tolkning av IFRS uttalande kommer endast fall där det finns specifikation över historiska försäljningar att klassificeras som "förklädda fasta avgifter". Ifall bolagen tillämpar en analogisk tolkning kommer alla variabla avgifter där det finns risk att de utgör "förklädda fasta avgifter" att klassificeras som förklädda.

Johan Krantz anförde i intervjun att det ofta inom rederibranschen finns ett golv, d.v.s. en fast ersättning som är baserad på marknadspriset när kontraktet ingås. Bolag som hyr ut fartyget är alltså redo att betala en viss dagskostnad till leasingtagaren. Leasingavtal brukar dock innehålla klausuler som innebär att beroende på hur mycket leasingtagaren tjänar in på uthyrning av fartyget kommer en del av vinsten att skickas vidare till leasinggivaren. Är det högkonjunktur kommer leasinggivaren att redovisa stora vinster men är det lågkonjunktur kommer denne att redovisa stora förluster. Det är alltså mycket vanligt med variabla avgifter inom rederiverksamheten.⁵²

Johan Krantz tycker inte att man kan tillämpa resonemanget kring "förklädda fasta avgifter" på variabla avgifter inom rederibranschen. Han säger att priserna varierar så mycket att det är näst intill omöjligt att veta vad de kommer att uppgå till. Trots att det finns en minimumförsäljning specificerat i avtalet kan bolag inte veta om den håller en minimumnivå. Därför tycker han inte att resonemanget kring "förklädda fasta avgifter" passar inom rederibranschen.⁵³

Eftersom frågan är av så omfattande betydelse för redovisning av kostnader måste tydligare och mer konkret vägledning utfärdas för att kunna bemöta de frågeställningar som kan uppstå i samband med redovisning av variabla avgifter. IFRS borde utfärda en tydligare vägledning för hur gränsdragningen skall göras eftersom marginella skillnader i avtalets utformning kan leda till att kostnader dras av direkt istället för att aktiveras. Problematiken påminner om nuvarande regelverket i IAS 17 punkten 10 om gränsdragning mellan operationella/ finansiella leasingavtal.

⁵¹ IFRS, Lease newsletter, may 2011, issue 6, sidan 7

⁵² Johan Krantz, revisor på KPMG, intervjun av den 17 april 2012

⁵³ Johan Krantz, revisor på KPMG, intervjun av den 17 april 2012

4.5. Klassificeringen av restvärdegarantier

IAS 17 klassificerar restvärdegarantier som garantier som utfärdas av leasingtagaren. Restvärdegarantier skall inkluderas i beräkningen av nuvärdet av minimumleasingavgifterna. Garantier som dock utfärdas av icke närstående kretsen till leasingtagaren eller leasinggivaren ingår inte i beräkningen av nuvärdet.

ED 2010/9 § 35 och § 52B föreskriver att restvärdegarantier skall inkluderas i beräkningen av den kontraktuella rättigheten under förutsättningen att de kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Bestämmelserna i nämnda paragrafer exkluderar garantier som är utfärdade av icke-närstående kretsen. Appendix A till ED 2010/9 fastslår dock att endast garantier utfärdade av leasinggivaren själv får tas med i beräkningen.

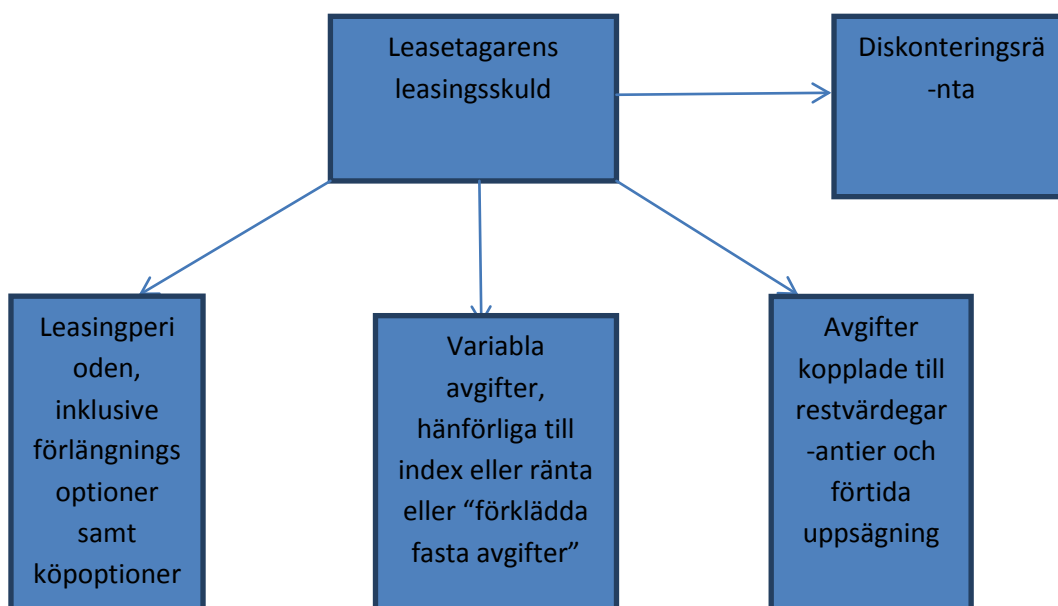
Här finns det en kollision av reglerna. Tolkningen av paragraferna § 35 och § 52 B innebär att alla garantier som är utfärdade av leasingtagaren, leasinggivaren eller deras närstående krets skall inkluderas i beräkningen. Appendix A stadgar å andra sidan att endast garantier utfärdade av leasinggivaren skall tas med i beräkningen⁵⁴. Här måste det ske ett förtydligande avseende vilken paragraf som skall ha företräde.

⁵⁴ EFRAG, Exposure draft leasing, sidan 24

4.6. Innebörden av ED 2010/9 för leasingtagaren?

Kortfattat innebär utkastet 2010/9 att leasingtagaren skall redovisa alla leasingavtal i balansräkningen. Gränsdragning mellan operationella och finansiella leasingavtal tas bort. Alla leaseavtal som omfattas av standarden kommer att redovisas som tillgångar i leasingtagarens balansräkning. Det är precis det som menas med "right off use asset" d.v.s. att det bolag som har rätt att använda en tillgång skall redovisa den i sin balansräkning. Leasingtagaren kommer att redovisa en tillgång och en skuld i balansräkningen. Värdet på dessa motsvaras av värdet på det som enligt nuvarande regelverk betecknas som nuvärdet av minimumleaseavgifter men enligt det nya utkastet betecknas som den kontraktuella rättigheten att utnyttja den underliggande tillgången med de modifieringar som det nya förslaget innebär.

De ingående komponenterna som kommer att påverka värderingen av skulden vid anskaffningstillfället⁵⁵:



Värdet som framräknas genom att hänsyn tas till ovanstående komponenter är värdet som redovisas som skuld⁵⁶. När det gäller redovisningen av "right off use asset" d.v.s. tillgången måste den beräknade skulden minskas med förutbetalda leasingavgifter samt återvinningsbara direkta kostnader som uppstår i samband med avtalets undertecknande i enlighet med ED 210/9 § 12 b.

⁵⁵ KPMG, Financial Reporting news, September 2010, sidan 2

⁵⁶ ED 2010/9, § 10 och § 11

Tillgångar och skulder skall värderas vid leaseavtalets början men skall redovisas först när den underliggande tillgången anses vara tillgänglig för användning av leasingtagaren.

4.7. Genomgång av ett praktiskt exempel avseende redovisning enligt det nya regelverket.

Omständigheterna i fallet är samma som i redovisning av finansiella leasingavtal under avsnitt 2.3.2 förutom att det inte finns någon köption och att variabla avgifter uppgår till 1 000 000\$. Ett bolag A (leasingtagaren) hyr ett fartyg från bolaget B (leasinggivaren) på en treårsperiod.

Hur skall transaktionen redovisas i fall avtalet uppfyller villkoren för att klassificeras som leasing?

Leasingtagaren kommer att redovisa en så kallad "right of use asset" i balansräkningen. Denna kommer delvis att bestå av en tillgång och delvis av en skuld. Justeringen avseende tillgångens redovisning kommer att göras genom att minska leasetagarens förskottsbetalning samt återvinningsbara kostnader.⁵⁷

Hur skall bolaget beräkna "right of use asset"?

Skulden motsvaras av den kontraktuella rättigheten hänförlig till den underliggande tillgången.

ED 2010/9 § 11 föreskriver att följande komponenter ingår i beräkningen av den kontraktuella rättigheten: diskonteringsränta, fasta leasingavgifter, variabla avgifter som baseras på index eller ränta, restvärdegarantier och eventuella förlängnings- eller köptioner.

Frågan i det här fallet är hur man skall redovisa kapacitetsberoende variabla avgifter. IFRS har fattat ett preliminärt beslut enligt vilket variabla avgifter som anses utgöra "förklädda fasta avgifter" skall redovisas som fasta, d.v.s. aktiveras och inte redovisas som kostnader i resultaträkningen⁵⁸. Uppsatsen berör denna fråga i tidigare redogörelse under definitionsförändringar. IFRS har identifierat att det finns en risk att bolag kommer att vilja omklassificera fasta avgifter till variabla för att få redovisa dem direkt det året de uppstår istället för att aktivera dem. Beräkningen nedan utgår ifrån att den kapacitetsberoende variabeln inte utgör en "förklädd fast avgift".

Beräkningen av "right of use asset":

Diskonteringen av leaseavgifter:

$$5\,000\,000 / 1,1 + 5\,000\,000 / 1,1^2 + 5\,000\,000 / 1,1^3 = 12\,000\,000 \$$$

Diskonteringen av garanterade restvärdet:

Garanterade restvärdet uppgår till 25 000 000 \$. Diskonteringsräntan uppgår till 10 %.

$$25\,000\,000 \$ \times ((1/1,1 + 1/1,1^2 + 1/1,1^3) / 10 - 1) = 18\,782\,500 \$$$

Skulden som bolaget skall redovisa uppgår till 30 782 500 \$, d.v.s. summan av diskonterade leasingavgifter om 12 000 000 \$ och det diskonterade restvärdet på den underliggande tillgången i

⁵⁷ ED 2010/9 11 §

⁵⁸ IFRS, Lease newsletter, sidan 7

slutet av leasingperioden om 18 782 500 \$. "Right off use asset" uppgår till skulden minskad med förskottsbetalningar och direkta återvinningsbara kostnader. Leasingtagaren har inte betalat förskottsbetalningar eller direkta kostnader vilket innebär att tillgången kommer att redovisas med 30 782 500 \$. Det är det beloppet som utgör "right off use asset" enligt det nya förslaget.

Alla andra kostnader hänförliga till tillgången kommer att redovisas som direkta kostnader det år som de uppstår. Försäkringskostnader samt variabla avgifter kommer att belasta resultaträkningen. Ingen diskontering kommer att göras och beloppet kommer att redovisas som vanliga kostnader.

Beräkning av avskrivningsunderlag enligt ED 2010/9

Huvudfrågan är om fördelningen av avskrivningsunderlaget skall ske utifrån tillgångens nyttjande period eller utifrån leaseperiodens längd?

I fall det finns betydligt ekonomiskt incitament att leasingtagaren kommer att utnyttja köptionen eller att tillgången kommer att övergå till leasingtagaren är det givet att fördelningen av avskrivningsunderlaget kommer att ske ifrån tillgångens nyttjandeperiod. Fall i vilka utnyttjande av förlängningsoptioner leder till att leasingperiodens längd överensstämmer med tillgångens nyttjandeperiod kommer sannolikt också att leda till att fördelningen av avskrivningsunderlaget sker ifrån nyttjandeperioden och inte leasingperioden.

Leasingtagarens beräkning av avskrivningar hänförliga till "right off use asset" är ett ämne som är föremål för ständig diskussion inom IFRS.

IASB tycker att avskrivningar skall baseras på tillgångens förbrukning under leaseperioden. Högre förbrukning av den leasade tillgången leder till högre avskrivningar och större resultatpåverkan. Redovisningseffekten liknar den som bolaget får när de köper en tillgång. Lägre förbrukning av den leasade tillgången leder till lägre avskrivningar och liknar redovisningseffekten som bolaget får när de hyr en tillgång.

FASB tycker att "right off use asset" skall skrivas av beroende på om de väsentliga riskerna och förmånerna hänförliga till den underliggande tillgången har övergått till leasingtagaren eller inte. Ifall de väsentliga riskerna och förmånerna har gått över till leasingtagaren kommer avskrivningen av "right off use asset" att baseras på den framtida förbrukningen av de ekonomiska fördelarna. Om leasegivaren behåller de väsentliga förmånerna och riskerna kommer "right off use asset" att skrivas av linjärt vilket liknar nuvarande regelverket för operationell leasing.

IASB och FAS B har ännu inte fattat beslut om vilket synsätt som skall tillämpas. Under möten av den 28 och 29 februari 2012 har IFRS diskuterat ovanstående problematik. Analysterna har fått i uppdrag att undersöka vidare vilka för- och nackdelar som respektive synsätt innebär för leasingtagaren.

Den avdragsgilla räntan beräknas utifrån skuldens ingående värde som uppgår till 30 782 500 \$. Eftersom räntan uppgår till 10 % kommer den avdragsgilla räntan för år 1 redovisas med:

$$30\,782\,500 \$ * 0,1 = 3\,078\,250 \$$$

Amorteringsavgiften för år 1 kommer att uppgå till leaseavgiften minskad med den beräknade räntan:

$$5\,000\,000 - 3\,782\,500 \$ = 1\,217\,500 \$$$

Avskrivningsunderlaget kommer att beräknas på olika sätt beroende på om den underliggande tillgången övergår till leasingtagaren eller inte. Ifall den underliggande tillgången övergår till leasingtagaren kommer avskrivningsunderlaget beräknat utifrån "right off use asset" fördelat på tillgångens nyttjande period. I det här fallet skulle det innebära att 30 782 500 \$ fördelas på 40 år och att avskrivningar som belastar resultaträkningen uppgår till 769 562 \$.

Leasetagarens resultat samt balansräkning för de tre följande åren ifall tillgången övergår till leasingtagaren:

Resultaträkning

	År1	År2	År3
Variabla avgifter	1 000 000 \$	1 000 000 \$	1 000 000 \$
Avskrivningar	769 562 \$	769 562 \$	769 562 \$
Ränteutgifter	3 078 500 \$	2 578 250 \$	2 078 250 \$
Försäkringsutgifter	1 000 000 \$	1 000 000 \$	1 000 000 \$
Sammanlagd kostnad	5 848 062 \$	5 347 812 \$	4 847 812 \$

Balansräkning

	År 1	År 2	År 3
Ingående skuld 30 782 500 \$			
Amorteringen	1 921 500 \$	2 421 750 \$	2 921 750 \$
Utgående skuld	28 861 000 \$	26 439 250 \$	23 517 500 \$

	År 1	År 2	År 3
Ingående tillgång 30 782 500 \$			
Avskrivningen	769 562 \$	769 562 \$	769 562 \$
Utgående tillgång	30 012 938 \$	29 243 376 \$	28 473 814 \$

Leasingtagarens resultat för de följande tre år ifall den underliggande tillgången övergår till leasinggivaren:

Skillnaden ligger i beräkningen av avskrivningsunderlaget. Eftersom tillgången kommer att återgå till leasinggivaren i slutet av leasingperioden beräknas avskrivningar utifrån leasingperioden och inte tillgångens nyttjandeperiod. "Right of use asset" beräknas precis som i föregående fall med den skillnaden att den skrivs av på tre år istället för 40 år. Nedanstående är en sammanfattning av leasingtagarens resultat samt balansräkning om den underliggande tillgången övergår till leasinggivaren.

Right of use asset: 30 782 500 \$

$30\,782\,500\ \$ / 3 = 10\,260\,833\ \$$ i avskrivning per år

Resultaträkning

	År1	År2	År3
Variabla avgifter	1 000 000 \$	1 000 000 \$	1 000 000 \$
Avskrivningar	10 260 833 \$	10 260 833 \$	10 260 833 \$
Ränteutgifter	3 078 500 \$	2 578 250 \$	2 078 250 \$
Försäkringsutgifter	1 000 000 \$	1 000 000 \$	1 000 000 \$
Sammanlagd kostnad	15 339 333 \$	14 839 083 \$	14 339 083 \$

Balansräkning

	År 1	År 2	År 3
Ingående skuld 30 782 500 \$			
Amorteringen	1 921 500 \$	2 421 750 \$	2 921 750 \$
Utgående skuld	28 861 000 \$	26 439 250 \$	23 517 500 \$

	År 1	År 2	År 3
Ingående tillgång 30 782 500 \$			
Avskrivningen	10 260 833 \$	10 260 833 \$	10 260 833 \$
UB Tillgång	20 521 667 \$	10 260 834 \$	0 \$

4.8. Redovisningsförändringar som uppstår för leasingtagaren enligt det nya förslaget:

- Avtalsvillkor som leder till att variabla avgifter klassificeras som "förklädda fasta avgifter"
- Avtalsvillkor som leder till att variabla avgifter baseras på ränta eller index
- Beräkning av "right off use asset" vid förekomsten av förlängning/köpooption
- Fördelning av avskrivningsunderlaget på leaseperioden/ nyttjandeperioden
- Beräkning av "right off use asset" vid förekomsten av restvärdegarantier

4.8.1. Sammanfattning av ändringar som påverkar resultaträkningen

Resultaträkningen kommer att belastas av lägre kostnader beroende på att variabla avgifter som klassificeras som "förklädda fasta avgifter" samt är beroende av ränta/index kommer att aktiveras istället för att redovisas som direkta kostnader.

Förekomst av köpooption där det föreligger betydande ekonomiskt incitament att den kommer att utnyttjas innebär att avskrivningar beräknas utifrån den underliggande tillgångens nyttjandeperiod. Lägre kostnader kommer då att redovisas i resultaträkningen beroende på att fartygets nyttjandeperiod kan uppgå till 50 år.

Ifall avtalsvillkor innehåller förlängningsoption och det föreligger betydande ekonomiskt incitament att den kommer att utnyttjas kommer avskrivningar i leasetagarens resultaträkning att beräknas utifrån den förlängda leaseperioden. Värdet på "right off use asset" kommer att bli högre vilket skapar ett högre avskrivningsunderlag och därmed högre avskrivningar som påverkar resultaträkningen.

Eftersom det fortfarande pågår diskussioner inom IFRS om hur leasingtagaren skall skriva av "right off use asset" finns det inga givna svar på den frågan. Som uppsatsen redogjorde för tidigare finns det olika synpunkter på hur avskrivningen skall beräknas.

De vanligaste förekommande villkoren i avtal som enligt det nuvarande regelverket klassificeras som operationella leasingavtal är att försäkringskostnader samt underhållskostnader betalas utav leasingtagaren. När det gäller avtal som klassificeras som finansiella kan utformningen av avtalsvillkoren se olika ut.

Frågan är när man skall anse att de väsentliga riskerna och förmånerna har övergått till leasingtagaren. Det finns ett synsätt inom IFRS som förespråkar att om det finns en betydande del av variabla avgifter i ett avtal kommer man att anse att de väsentliga riskerna och förmånerna inte har övergått på den andra partnern. Det är leasinggivaren som står för risken eftersom denne inte vet om intäkterna kommer att inflöda eller inte.

Tillämpningen av ovanstående resonemang på beräkning av avskrivningsunderlaget skulle innebära att det är leasinggivaren som skall anses bära huvudrisker för fartyget. Enligt IASB synsätt kommer fördelningen av avskrivningsunderlaget då ske utifrån leasetagarens förbrukning av den underliggande tillgången.

Eftersom det inte finns tydliga besked om vilket synsätt som skall tillämpas är det svårt att genom praktiska exempel visa vad avskrivningskostnaden som belastar resultaträkningen kommer att uppgå till. Jag har ändå valt att redogöra för kostnadseffekten enligt den linjära metoden.

4.8.2 Balansräkningens påverkan

Enligt ED 2010/9 kommer leasingtagaren att redovisa en ny tillgång och en ny skuld som betecknas som "right off use asset". Det är precis det värde som enligt det nuvarande regelverket betecknas som nuvärdet av minimumleaseavgifter. Precis som bolag gör enligt nuvarande regelverk kommer de att redovisa enligt den nya normen. Avskrivningar kommer att redovisas i enlighet med det redogjorda resonemanget på sidan 31. Som det framgår av ovannämnda föreligger det inte stora skillnader i redovisning av finansiella leasingavtal enligt nuvarande regelverket och det nya förslaget. Den främsta skillnaden ligger dock i att "right of use asset" inte skall minskas med den underliggande tillgångens uppskattade restvärde i slutet av leasingperioden.

4.9 Redovisningen av operationella leasingavtal enligt ED 2010/9:

Samma förutsättningar som i de föregående fallen

Tillämpningen av det nya utkastet innebär att leasetagaren kommer att redovisa tillgången i form av "right off use asset" i sin balansräkning. Detta innebär att han kommer att redovisa en skuld som motsvaras av nuvärdet av minimumleaseavgifter samt en tillgång som motsvaras av nuvärdet av framtida leaseavgifter minskad med förskottsbetalningen samt direkta återvinningsbara kostnader.

Exemplet nedan utgår ifrån förutsättningar under avsnittet 2.3.3.

Skuld kommer i detta fall att beräknas som summa av följande:

$$5\,000\,000 / 1,1 + 5\,000\,000 / 1,1^2 + 5\,000\,000 / 1,1^3 = 12\,000\,000 \$$$

Uppsatsen kommer för enkelhetens skull redovisa linjär avskrivning av den underliggande tillgången.

Resultaträkning

	År 1	År 2	År 3
Avskrivningar	4 000 000 \$	4 000 000 \$	4 000 000 \$
Ränteutgifter	1 200 000 \$	820 000 \$	402 000 \$
Försäkringsutgifter	1 000 000 \$	1 000 000 \$	1 000 000 \$
Sammanlagd kostnad	6 200 000 \$	5 820 000 \$	5 402 000 \$

Balansräkning

	År 1	År 2	År 3
Ingående skuld 12 000 000 \$			
Amorteringen	3 800 000 \$	4 180 000 \$	4 020 000 \$
UB skulden	8 200 000 \$	4 020 000 \$	0 \$

Ingående tillgång 12 000 000 \$			
Avskrivningar	4 000 000 \$	4 000 000 \$	4 000 000 \$
UB tillgång	8 000 000 \$	4 000 000 \$	0 \$

4.9.1. Resultaträkningens påverkan:

Kostnader som kommer att påverka resultaträkningen kommer att bestå utav avskrivningar på den leasade tillgången, ränteutgifter, försäkringskostnader samt variabla avgifter som är inte utgör "förklädda fasta avgifter" och inte baseras på ränta/index förändringar.

Detta innebär att leasetagarens resultatpåverkan kommer att förändras i sin helhet. Poster som påverkar resultaträkningen enligt nuvarande regelverk är icke diskonterade leasingavgifter, försäkringskostnader samt alla typer av variabla avgifter.

Ifall ett leasingavtal löper på flera år, t ex fem eller åtta år kommer leasingtagaren att redovisa högre avskrivningskostnader i resultaträkningen. Ett leasingavtal som har kortare löptid som t ex två eller tre år kommer innebära att leasingtagaren redovisar lägre avskrivningskostnader i resultaträkningen. Frågan är om detta kan leda till redovisningsmässig planering beroende på utfall som bolaget vill visa i resultaträkningen. Om bolaget inte vill redovisa höga avskrivningskostnader i resultaträkningen kommer de att kunna använda sig utav "short terms" avtal. Dessa avtal löper på max 12 månader och behöver inte diskonteras. De redovisas som rörliga kostnader det år som de uppstår. Frågan är dock om "anti avoidance" åtgärder kommer att bli tillämpliga, precis som de är tillämpliga när det gäller "förklädda fasta avgifter". Om ett bolag förlänger avtalslöptid med automatik varje år är det sannolikt att bolag försöker undvika redovisning enligt principen "right of use asset". Eftersom detta inte är i enlighet med IFRS synsättet är det frågan om inte "right of use asset" princip skall användas på dessa avtal. Leasingtagaren måste nämligen lämna uppgifter över samtliga "short terms" avtal som har ingåtts, vilket innebär att det är lätt att hålla förteckning över automatiska förlängningar. Frågan kommer förmodligen att avgöras när den nya normen träder i kraft.

4.9.2. Balansräkningens påverkan:

Bolaget kommer att redovisa en tillgång och en skuld i balansräkningen. Skulden kommer att bestå utav den kontraktuella rättigheten att utnyttja leasetillgången. Tillgången kommer att motsvara den redovisade skulden minskad med uppskattat restvärdet på tillgången vid utgången av leasingperioden.

Detta innebär att balansräkningen kommer att förändras i sin helhet. Enligt nuvarande regelverk redovisas varken skuld eller tillgång vid redovisningen utav operationella leaseavtal.

Detta stadgande att operationella leasingavtal skall redovisas i leasetagarens balansräkning har lett till omfattande debatt i massmedia. Det som kritiken mest har riktats på är att leasingtagaren inte kommer att kunna behålla de räntevillkor som de har idag eftersom nyckeltalen så som skuldsättningsgraden, likviditet och soliditet kommer att förändras. Leasetagarna är oroliga att bankerna kommer att ändra lånevillkoren och höja låneräntan. Nuvarande lånevillkor är nämligen knutna till lönsamheten och skuldsättningsgraden och redovisningen av skulden i balansräkningen innebär att skuldsättningsgraden ökar. Kritikerna är oroliga att räntehöjningen kommer att leda till att leasing försvinner som finansieringsform.

Frågan är dock hur bankerna kommer att reagera på denna redovisningsförändring. Någon egentlig värdeförändring har inte ägt rum förutom att vissa avtal som inte redovisades tidigare kommer numera att ingå i balansräkningen. Redovisning av materiella tillgångar som fartygen, speciellt om avtalen innehåller förlängnings eller köpoptioner kommer att leda till att skulderna ökar drastiskt. Någon egentlig värdeförändring har inte ägt rum och bolag befinner sig i samma ekonomiska situation som de gjorde innan redovisningsändringen ägde rum. Ifall stora banker håller sig till principen om att ändra låneräntan på grund av ändrade nyckeltal är frågan om mindre aktörer på marknaden kommer att utnyttja situationen för att knyta till sig fler kunder. Bankernas huvudinkomstkälla är räntan och ändringen av lånevillkoren kan göra att de förlorar kunder till mindre aktörer på marknaden. Mindre aktörer på marknaden måste ofta nischas in sig på visst verksamhetsområde för att kunna finansiera sin verksamhet och konkurrera mot storbankerna.

Eftersom redovisning av operationella leasingavtal inte innebär större riskexponering än enligt nuvarande regelverk kan de välja att positionera sig på de segmenten och knyta till sig nya kunder.

Frågan är vad det nya förslaget innebär för leasingtagaren som använder leasing internt inom den egna koncernen. Förändringen för leasingtagaren kan delvis ligga i att de måste använda sig utav ett mer komplext system för redovisning av alla operationella leasingavtal i balansräkningen. Bolag som hyr in fartyg från egna koncerner borde inte ha problem med komplexiteten för den administrativa verksamheten. Den brukar skötas av koncernens huvudkontor och redovisning av "right off use asset" borde inte ställa till större komplexitet än den som finns enligt nuvarande regelverk. Ändring av kreditkonventater på grund av att bolaget redovisar högre skulder kommer inte att påverka internleasing i högre grad eftersom det är fråga om samma finansieringskälla som ofta utgörs av treasurybanker inom egna koncerner.

5. Leasinggivarens redovisning

Leasinggivaren kommer att redovisa leasingavtal i enlighet med "receivable and residual approach". Denna modell kommer att tillämpas på alla leasingavtal med undantag för short-terms leasingar, leasing av förvaltningsfastigheter samt investeringsegendom.

Tillämpningen av "receivable and residual approach" innebär följande:

1. Redovisa nuvärdet av leasingavgifter genom att använda diskonteringsräntan som leasinggivaren debiterar leasingtagaren
2. Redovisa kvarvarande tillgången som summa av två komponenter, netto kvarvarande tillgången samt uppskjuten vinst⁵⁹

Leasinggivaren kommer redovisa intäkten hänförlig till nuvärdet av leasingavgifter det året då bolaget ingår leasingavtal. Uppskjuten vinst kommer inte att redovisas förrän den underliggande tillgången avyttras eller leasas tillbaka.

Nuvärdet av leasingbetalningar utgörs av framtida leasingavgifter som diskonteras med diskonteringsräntan.

När det gäller kvarvarande tillgång kommer leasinggivaren att beräkna brutto kvarvarande tillgång samt uppskjuten vinst och redovisa dessa två komponenter som netto kvarvarande tillgång. Brutto kvarvarandetillgång motsvaras av nuvärdet av den underliggande tillgångens verkliga värde vid utgången av leasingperioden. Uppskjuten vinst beräknas som mellanskillnad mellan brutto kvarvarandetillgång och det redovisade värdet på den underliggande tillgången vid ingången av leasingperioden.

Leasinggivaren skall alltså redovisa brutto kvarvarande tillgång och uppskjuten vinst som netto kvarvarande tillgång. Årsredovisningen skall innehålla förteckning över nuvärdet av leasingavgifter samt netto kvarvarande tillgång.

Det finns tre olika sätt som man kan beräkna den kvarvarande tillgången på och IFRS har ännu inte tagit beslut på vilket sätt som kommer att implementeras i normen. Frågan är fortfarande oklar och IFRS jobbar på att få fram en lösning. Då det inte finns ett tydligt sätt på hur vinsten skall beräknas kommer förslaget inte att åskådliggöras med exempel.

⁵⁹ IFRS, Outreach/field work, Technical Plan and Project updates, sidan 9

6. Analys av gällande rätt och den nya normen samt analys av de praktiska exemplen

Operationella leasingavtal redovisas som vanlig uthyrning i leasingtagarens och leasinggivarens resultaträkning. Leasingtagaren skall summera förskottsbetalningen och samtliga leasingavgifter samt fördela dem linjärt över leasingperioden. Leasinggivaren skall redovisa en hyresintäkt som fördelas linjärt över leasingperioden. När det gäller redovisning av operationella leasingavtal inom rederibranschen föreligger det inga svårigheter varken hos leasinggivaren eller leasingtagaren enligt nuvarande norm. Det praktiska exemplet under avsnitt 2.3.3. visar att varken värderings eller beräkningsproblematik uppstår. Leasingtagaren redovisar sammanlagda kostnader linjärt fördelade över leasingperioden medan leasinggivaren redovisar motsvarande intäkter.

Dock kan redovisning av finansiella leasingavtal innebära värderingsproblematik för både leasingtagaren och leasinggivaren. Finansiella leasingavtal redovisas som tillgångar och skulder i leasetagarens balansräkning och som försäljning i leasinggivarens resultaträkning. Leasingtagaren redovisar avskrivningar samt räntan som belastar resultaträkningen under leasingperioden medan leasinggivaren redovisar en försäljningsintäkt det år som man ingår leasingkontrakt.

Det praktiska exemplet under avsnitt 2.3.2. belyser de svårigheter som kan uppstå vid redovisning av ett finansiellt leasingavtal. För det första måste leasingtagaren identifiera de komponenter som skall ingå i beräkning av minimumleaseavgifter samt beräkna deras nuvärde. När det gäller rederibranschen är det endast fasta leasingavgifter som får ingå i beräkning av nuvärdet. Nämligen, samtliga variabla avgifter exkluderas från nuvarande definition på minimumleasingavgifterna. Detta innebär att om avtal är utformade så att leasingavgifter utgår beroende på fartygets kapacitetsutnyttjande kommer de flesta leasingavgifterna att klassificeras som variabla och kostnadsföras direkt. Leasingtagaren kommer att redovisa rörliga kostnader i resultaträkningen. Detta innebär att en stor del av leasingavgifterna inte ingår i beräkningen av nuvärdet av minimumleaseavgifterna utan redovisas som rörliga kostnader.

Dessutom inkluderas restvärdegarantier utfärdade av leasinggivaren, leasingtagaren eller deras närstående krets i beräkning av nuvärdet av minimumleaseavgifter. Restvärdegarantier fungerar som ett slags skyddsnet för leasinggivaren. Leasingtagaren garanterar att den underliggande tillgången skall uppgå till ett visst värde i slutet av leasingperioden. Det är det värde som betecknas som restvärdegaranti och som får inkluderas i beräkningen av nuvärdet av minimumleasingavgifterna. Om värdet på den underliggande tillgången verkligen uppgår till det förutbestämde restvärdet uppstår det inga svårigheter. Tillgången förs över till leasinggivaren i slutet på leasingperioden och skulden bokas bort från leasingtagarens balansräkning. Om dock värdet på den underliggande tillgången understiger det garanterade restvärdet kommer leasingtagaren att bli ersättningskyldig för mellanskillnaden.

Det är endast de ovannämnda komponenterna som får ingå i beräkning av nuvärdet av minimumleaseavgifterna. Alla andra kostnader redovisas som kostnader det år de är hänförliga till.

Nuvärdet av minimumleaseavgifterna motsvarar värdet på den ingående skuld som leasingtagaren redovisar i balansräkningen. När bolag skall redovisa underlag för avskrivningar måste de dock skilja på situationer när den underliggande tillgången övergår till leasingtagaren respektive leasinggivaren i slutet på leasingperioden.

Nämligen, ifall fartyg övergår till leasingtagaren i slutet på leasingperioden kommer det beräknade nuvärdet på minimumleaseavgifterna inte att reduceras med fartygets uppskattade restvärde i slutet av leasingperioden. Avskrivningsunderlaget kommer att motsvara nuvärdet av minimumleaseavgifterna och fartyget kommer att skrivas av på nyttjandeperioden. För den utförliga redogörelsen av regelns tillämpning hänvisas till avsnitt 2.3.2. Metoden att redovisa avskrivningar påminner om redovisning av vanliga inköp av materiella anläggningstillgångar. Köparen tar över tillgången i sin balansräkning och redovisar avskrivningar utifrån tillgångens nyttjandeperiod. Precis som jag redogjorde för under avsnitt 2.3.1. är syftet bakom denna regel att avskrivningar skall motsvara leasingtagarens användning av den underliggande tillgången.

Om fartyg dock övergår till leasinggivaren i slutet av leasingperioden kommer leasingtagaren att reducera nuvärdet av minimumleaseavgifterna med tillgångens uppskattade restvärde i slutet av leasingperioden. Motivet bakom denna regel är leasingtagaren inte skall ha rätt att skriva av på ett värde som inte tillhör bolaget eftersom den underliggande tillgången förs över till leasinggivaren. Avskrivningar skall fördelas på leasingperiodens längd och inte tillgångens nyttjandeperiod.

Det praktiska exemplet under avsnitt 2.3.2. belyser skillnader som kan uppstå i leasingtagarens resultat beroende på om tillgången övergår till leasingtagaren respektive leasinggivaren. När den underliggande tillgången övergår till leasingtagaren kan avskrivningar hänförliga till den underliggande tillgången bli lägre beroende på att fartyg oftast har långa nyttjandeperioder. Dock är avskrivningsunderlaget högre på grund av att nuvärdet av minimumleasingavgifterna inte minskas med den underliggande tillgångens uppskattade restvärde i slutet av leasingperioden. När tillgången överförs till leasinggivaren kan avskrivningar vara avsevärt högre beroende på att de fördelas på leasingperioden och inte på tillgångens nyttjandeperiod. Dock kan avskrivningsunderlaget vara mycket lägre på grund av att det skall minskas med tillgångens uppskattade restvärde.

Det intressanta att lägga märke till är att leasinggivaren redovisar en försäljningsintäkt som uppgår till nuvärdet av minimum leaseavgifter oberoende om den underliggande tillgången skall övergå till leasingtagaren eller leasinggivaren.

Det som kan konstateras genom analys av teorin och de praktiska exemplena är att det är mindre resurskrävande att redovisa operationella i jämförelse med finansiella leasingavtal. Redovisning av finansiella leasingavtal kräver diskonteringsberäkningar, bedömningar avseende "rimlig säkerhet", värderingsintyg på fartygets verkliga värde i början och slutet av leasingperioden, beräkning samt redovisning av minimumleaseavgifter, beräkning av avskrivningsunderlaget, bedömningar avseende fördelning av avskrivningsunderlaget samt beräkning av den avdragsgilla ränta som ingår i leasingavgiften. Det krävs stora resurser och djupa kunskaper i leasingfrågeställningar för att kunna ta hänsyn till alla dessa komponenter. Redovisning av operationella leasingavtal kräver endast bokföring av leasingkostnader som hyreskostnader och hyresintäkter.

En annan aspekt av nuvarande normgivning är att den ger utrymme för redovisningsmässig planering. När bolag vill redovisa leasingavgifter som vanliga löpande kostnader i resultaträkningen kan de utforma avtalsvillkor så att avtalet klassificeras som operationellt. På det sättet slipper de både beräkning och värderingsproblematik. Dessutom påverkas inte företagets nyckeltal och bolag behöver inte redovisa tillgångar eller skulder i balansräkningen.

Den nya normgivningen innebär att bolag inte längre skall göra gränsdragning mellan operationella och finansiella leasingavtal. Alla avtal skall redovisas som "right of use asset" i leasingtagarens balansräkning. Redovisningen liknar nuvarande redovisning av finansiella leasingavtal, d.v.s. redovisning av en tillgång i balansräkning, men det finns stora skillnader som både leasingtagaren och leasinggivaren måste ta hänsyn till.

Leasingtagaren kommer att få redovisa "right of use asset" i balansräkningen oberoende om det är frågan om vanliga hyresavtal eller om det är frågan om avtal som inkluderar överföring av den underliggande tillgången i slutet av leasingperioden. Precis som namnet antyder "right of use asset" kommer alltså rätten att använda den underliggande tillgången återspeglas i leasingtagarens balansräkning. Det är leasingtagaren som kommer att redovisa avskrivningar på "right of use asset" samt avdragsgill ränta. Gränsdragningen mellan operationella samt finansiella leasingavtal tas bort helt och hållet.

Den nya normgivningen innebär att leasingtagaren måste ta hänsyn till ett antal olika komponenter vid beräkningen av "right of use asset".

För det första måste det dock avgöras om det har skett ett köp eller leasing. För att kunna avgöra detta prövar man avtalet ur villkoren i IAS 18 punkten 14. I fall man kommer fram till att de betydande riskerna och förmånerna hänförliga till den underliggande tillgången har gått över till leasingtagaren skall bolaget redovisa ett köp istället för leasing. Enligt Michael Thorstensson är det en prövning som bolag måste göra innan de kommer fram till vilken standard som skall vara tillämplig på transaktionen. Innebörden av detta är alltså att alla avtal först måste prövas ur IAS 18 punkten 14. I fall de betydande riskerna och förmånerna har övergått till den andra partnern skall leasingtagaren redovisa ett köp. Om villkoren i IAS 18 punkten 14 inte är uppfyllda skall bolag redovisa avtalet i enlighet med tillämplig standard.

När det gäller leasing av fartyg kan ovanstående gränsdragning innebära svåra bedömningar. Prisriskerna samt marknadsriskerna finns ofta kvar hos leasinggivaren. Försäkringskostnader, transportkostnader, parkeringskostnader ligger ofta på leasingtagaren. Vem kan då anses bära de betydande riskerna och förmånerna för fartyget? Kommer omständigheten att det är leasinggivaren som står för inkomstbortfall innebära att det är denne som fortfarande skall anses inneha de betydande riskerna och förmånerna trots att alla andra kostnader har gått över till leasingtagaren? Hur kommer ett leasingavtal att klassificeras om den exempelvis innehåller en förmånlig köpoption men där de betydande riskerna och förmånerna finns kvar hos leasinggivaren? Förmånlig köpoption innebär ofta att ett fartyg kan lösas in under marknadsvärdet vilket tyder på att det föreligger betydande ekonomiskt incitament att den kommer att användas. Dock har de betydande riskerna och förmånerna inte övergått till andra partnern vilket leder till att IAS 18 punkt 14 inte kan användas. Hur skall avtalet klassificeras då? Om man klassificerar avtalet som ett leasingavtal trots att den underliggande tillgången uppenbarligen kommer att övergå till leasingtagaren kommer det att innebära att leasinggivaren inte behöver redovisa försäljningsvinsten det år som man ingår leasingavtal utan när tillgången säljs. Frågan är då om detta innebär att bolag kommer att redovisa överlåtelse av tillgångar i form av leasingavtal istället för försäljningsavtal för att kunna redovisa uppskjuten vinst hänförlig till den underliggande tillgången.

Som det framgår av ovannämnda finns det många oklara frågeställningar när det gäller gränsdragningen mellan köp/leasing. Ändringen av normen innebär att en ny gränsdragningsproblematik nämligen väcks vad som utgör köp och vad som utgör leasing.

Det föreligger ekonomiskt incitament att bolag kommer att använda leasingavtal istället för försäljningsavtal vid överlåtelse av tillgångar. Enligt leasingstandarderna kommer leasinggivaren att redovisa en uppskjuten vinst hänförlig till den underliggande tillgången. Om bolaget istället hade använt sig utav ett försäljningsavtal hade vinsten fått redovisas samma år som bolag ingick leasingkontraktet.

När man väl har konstaterat att leasingstandarderna skall tillämpas på avtalet skall leasingtagaren ta hänsyn till ett antal komponenter som skall ingå i "right of use asset". Komponenterna som skall ingå i "right of use asset" är fasta leasingavgifter, leasingavgifter beroende av ränta eller index, "förklädda fasta avgifter", förlängnings/köptioner samt restvärdegarantier eller garantier hänförliga till förtida uppsägning.

Leasingavgifter som skall inkluderas i beräkningen av "right of use asset" skall antingen vara fasta, beroende av ränta eller index eller utgöra så kallade "förklädda fasta avgifter". Variabla avgifter förekommer ofta vid leasing av fartyg. Dock brukar de inte vara knutna till index eller räntan utan till utnyttjande av fartygets kapacitet. Enligt Johan Krantz föreligger det inte stor sannolikhet att dessa variabla avgifter kan anses utgöra "förklädda fasta avgifter". Prisvariationer i branschen gör att det är nästan intill omöjligt att i förväg bestämma vad priset kan uppgå till. Därför tycker Johan att det inte finns någon risk att variabla avgifter beroende av fartygets kapacitetsutnyttjande kommer att kunna klassificeras som "förklädda fasta avgifter". Enligt nuvarande regelverk redovisas alla variabla avgifter som kostnader när de uppstår. När det gäller rederibranschen kommer alltså inte den nya definitionen på leasingavgifter innebära någon förändring. Bolag kommer att redovisa variabla avgifter som rörliga kostnader varje år.

Förlängnings samt köptioner kommer att inkluderas i beräkningen av "right of use asset" i fall det föreligger "betydande ekonomiskt incitament" att de kommer att utnyttjas. Enligt nuvarande regelverk skall dessa optioner inkluderas om det är "rimligt säkert" att de kommer att utnyttjas. Det som är intressant med dessa presumtionsregler är att bolag skall göra bedömningen ifall det är ekonomiskt fördelaktigt att utnyttja optionen. Michael Thorstensson har lite skämtsamt uttalat att man vore "korkad" att inte utnyttja optionen. Bolag skall göra en samlad bedömning utifrån marknadsspecifika, tillgångsspecifika samt kontraktsspecifika omständigheter. Dock är det inte finansieringsmöjligheter som är avgörande utan att det skall vara fördelaktigt att utnyttja optionen. Enligt Michael föreligger det ingen materiell förändring i ändring av begreppet "rimligt säkert" till "betydande ekonomiskt incitament". Detta innebär att bolag kommer att inkludera köp samt förlängnings optioner precis som de gör enligt nuvarande regelverket.

Leasingtagaren skall redovisa "right of use asset" i balansräkningen genom att redovisa en skuld samt en tillgång. Värdet på skulden och tillgången motsvarar summan av komponenterna som ingår i "right of use asset". Dock föreligger det en förändring enligt nya förslaget när det gäller beräkning av avskrivningsunderlaget hänförligt till den underliggande tillgången. Enligt den nya normgivningen skall leasingtagaren inte minska "right of use asset" med den underliggande tillgångens uppskattade restvärde i slutet av leasingperioden. Motivet bakom redovisning av "right of use asset" ligger i att leasingtagaren skall redovisa den rättighet som han erhåller genom att utnyttja den underliggande

tillgången. Rättigheten kan vara allt från ett år upp till 20 år. Det kan innebära ren uthyrning eller överlåtelse av äganderätten till den underliggande tillgången. "Right of use asset" skall beräknas på samma sätt och inte minskas med tillgångens uppskattade restvärde i slutet av leasingperioden.

Dessutom måste leasingtagaren ta hänsyn till är hur avskrivningarna skall redovisas. Enligt nuvarande regelverk föreligger det inga svårigheter. Ifall tillgången övergår till leasingtagaren i slutet av leasingperioden skall avskrivningar fördelas på tillgångens nyttjandeperiod. Om tillgången skall återgå till leasinggivaren skall avskrivningar fördelas på leasingperiodens längd.

IASB OCH FASB har olika synpunkter på hur avskrivningar skall redovisas hos leasingtagaren enligt den nya normen. IASB anser att avskrivningar skall baseras på den underliggande tillgångens användning. Högre förbrukning kommer att resultera i högre resultatpåverkan medan lägre förbrukning leder till lägre resultatpåverkan. FASB har däremot uppfattningen att "right of use asset" skall skrivas av beroende på om de väsentliga riskerna och förmånerna har övergått till leasingtagaren eller inte. D.v.s. överföringen av väsentliga risker och förmåner innebär högre avskrivningar i början av leasingperioden och lägre i slutet av leasingperioden. Men om de väsentliga riskerna och förmånerna finns kvar hos leasinggivaren kommer leasingtagaren tillämpa linjär avskrivning, ett system som liknar nuvarande regelverk för operationella leasingavtal. IFRS har ännu inte bestämt vilket synsätt som skall implementeras i normen. Avskrivningsunderlaget är dock detsamma, det som är kvar att bestämma är hur avskrivningar skall fördelas. Eftersom det ännu inte finns ett tydligt mönster på hur avskrivningar skall redovisas är det svårt att dra någon slutsats om hur denna förändring påverkar leasinggivaren. Det som man dock kan konstatera är att problematik när det gäller gränsdragning mellan operationella och finansiella leasingavtal kan finnas kvar om man tillämpar FSAB synsätt.

Leasetagarens resultaträkning kommer att påverkas av räntekostnader samt redovisade avskrivningar. Redovisningssättet är likt nuvarande regelverk för redovisning av finansiella leasingavtal. Det som ändras är alltså redovisning av operationella leasingavtal. Det är dessa avtal som måste räknas om och redovisas som tillgångar i balansräkningen när den nya normen träder i kraft. Detta kan få olika effekter i leasingtagarens resultaträkning. Ifall det är frågan om långa operationella leasingavtal kommer "right of use asset" att vara högre vilket kommer att innebära högre avskrivningar i resultaträkningen. Ifall leasingavtal avser kortare period kommer det att leda till lägre avskrivningar men högre räntor. Dock innebär bägge metoderna komplexa beräkningar avseende diskonteringen samt sannolikhetsbedömningar för framtida inbetalningar.

Detta kan i sin tur innebära att företagen istället ingår "short terms" avtal, d.v.s. leasingavtal som sträcker sig till högst 12 månader. Dessa avtal kan redovisas som kostnader i resultaträkningen det år som de uppstår och behöver inte diskonteras. De kan i sin tur förlängas varje år och ingen "right of use asset" behöver redovisas. Diskussionen har förts kring hur man skall hantera sådana avtal som förlängs med automatik varje år. Samma resonemang som har förts kring hanteringen av "förklädda fasta avgifter" kan tillämpas i det här fallet. Finns det alltså en risk för att dessa avtal inte redovisas enligt dess verkliga innebörd utan för att uppnå redovisningsmässiga samt skattemässiga fördelar finns det en möjlighet att bolagen skall tillämpa "right of asset" principen på dem. Ingenting finns dock bestämt utan det pågår fortfarande diskussioner om hur "anti avoidance" åtgärder skall integreras i normgivningen.

Analys av de praktiska exemplena avseende redovisningsförändringar hänförliga till operationella leasingavtal

Den praktiska problematiken avseende redovisning av operationella leasingavtal finns under avsnitten 2.3.3. och 4.9. Enligt nuvarande standard uppgår resultatkostnader till 6 000 000 \$ per år medan de enligt den nya normgivningen uppgår till 6 200 000 \$. De redovisade beloppen visar att det inte är stor skillnad i redovisning av rena leasingavgifter i jämförelse med redovisning av avskrivningar samt avdragsgill ränta. Detta beror förstås på att det föreligger samma förutsättningar i båda fallen. Leasingtagarens "right of use asset" hade blivit högre om denne hade utfärdat en restvärdegaranti på den underliggande tillgången. Som det framgår av de praktiska exemplena ändras redovisningen av leasingtagarens balansräkning. Enligt nuvarande standard redovisas ingen tillgång eller skuld i balansräkningen, se exemplet 2.3.3. Enligt den nya normgivningen kommer tillgången och skulden att redovisas med ett värde som motsvaras av "right of use asset" vilket är 12 000 000 \$. Det är där den stora skillnaden ligger i om man jämför nuvarande regelverk och den nya normen.

Bolag som har uthyrning av fartyg som sin affärsidé i form av nuvarande operationella leasingavtal kommer att få redovisa stora skulder hänförliga till denna typ av avtal. Då är frågan hur bankerna kommer att reagera på ökning av skulderna i bolagets verksamhet. Bankernas räntevillkor är knutna till bolagens nyckeltal så som skuldsättningsgraden, likviditet med mera. Bankerna sätter räntenivåer utifrån dessa nyckeltal. När de försämras brukar bankerna reagera genom att höja räntenivåerna. Det är fortfarande en av de största farhågorna med den nya normen, d.v.s. att räntenivåerna kommer att ändras vilket kan leda till att bolag inte kommer att ha råd att behålla nuvarande lån. Stor kritik har riktats från leasingbranschens sida om att leasing kan försvinna som finansieringsform om bankerna väljer att höja låneräntan.

De praktiska exemplena avseende redovisning av finansiella leasingavtal enligt nuvarande norm och den nya normen finns under avsnitten 2.3.2. och 4.7. Exemplet under avsnitt 4.7. visar hur leasingtagaren skall beräkna "right of use asset" och vilka komponenter som ingår i beräkningen utifrån det teoretiska resonemanget ovan. Det som är intressant att lägga märke till är att avskrivningar hänförliga till den underliggande tillgången skiljer sig åt återigen beroende på om tillgången övergår till leasingtagaren eller leasinggivaren i slutet av leasingperioden. Om den underliggande tillgången övergår till leasingtagaren skall avskrivningar fördelas på tillgångens nyttjandeperiod. När den underliggande tillgången övergår till leasinggivaren skall avskrivningar istället fördelas på leasingperioden. Den stora skillnaden i jämförelse med nuvarande regelverk finns i beräkningen av avskrivningsunderlaget. Som det framgår av det praktiska exemplet under avsnitt 4.7. kommer "right of use asset" inte att minska med tillgångens uppskattade restvärde i slutet av leasingperioden. Eftersom förutsättningarna i exemplet under avsnitt 2.3.2. och exemplet under avsnitt 4.7. är samma kan man direkt se skillnaden som uppstår i leasingtagarens resultaträkning enligt den nya normen. Avskrivningarna uppgår till 10 260 833 \$ enligt den nya normen i jämförelse med avskrivningar som redovisas med 3 594 166 \$ enligt nuvarande standard. Detta innebär att den nya normen ger utrymme för att skapa högre avskrivningsunderlag för leasingtagaren än vad gällande norm gör. Högre avskrivningsunderlag beror på att leasingtagaren inte minskar beräknade "right of use asset" med tillgångens uppskattade restvärde i slutet av leasingperioden.

Nuvarande regelverk avseende finansiella leasingavtal innebär att leasinggivaren redovisar en försäljningsintäkt motsvarande nuvärdet av minimumleasingavgifterna. Om avtalet klassificeras som ett operationellt avtal redovisar leasinggivaren en hyresintäkt som fördelas linjärt över leasingperioden.

Den nya normgivningen innebär en radikal förändring av redovisningen. All gränsdragning mellan finansiella/operationella leasingavtal tas bort. Leasingavtal kommer att redovisas i enlighet med "receivable and residual approach". Alla leasingavtal kommer att redovisas i enlighet med nämnda princip med undantag för uthyrning av förvaltningsfastigheter samt tillgångar som uppfyller villkor för att klassificeras som investeringsegendom.

"Receivable and residual approach" innebär att leasinggivaren delvis redovisar nuvärdet av framtida leasingavgifter och delvis en netto kvarvarande tillgång. Nuvärdet av framtida leasingavgifter beräknas genom diskontering av framtida avgifter. Kvarvarande tillgång beräknas som summan av två komponenter. Delvis består den utav uppskattat restvärde på den underliggande tillgången vid utgången av leasingperioden och delvis av en uppskjuten vinst. Den uppskjutna vinsten utgörs av skillnaden mellan tillgångens redovisade värde vid ingången av leasingperioden och tillgångens uppskattade restvärde vid utgången av leasingperioden.

Leasinggivaren kommer alltså att redovisa en intäkt hänförlig till framtida leasingavgifter det året som man ingår leasingavtal. Detta innebär att redovisningen för operationella leasingavtal ändras i sin helhet eftersom de enligt det nuvarande regelverk fördelas över leasingperioden. När det gäller finansiella leasingavtal kommer förändringen ligga i att leasinggivaren redovisar uppskjuten vinst. Det nuvarande regelverket innebär att leasinggivaren redovisar både vinst och nuvärdet av minimumleasingavgifter det år som man ingår leasingavtalet.

Detta innebär att den nya normgivningen kan innebära lättnader för leasinggivaren. Leasinggivaren kan nämligen avse att överlåta den underliggande tillgången vid utgången av leasingperioden men inte redovisa vinsten omedelbart. Därför kan bolag utforma ett försäljningsavtal som ett leasingavtal istället. Om avtalet klassificeras som ett leasingavtal kommer redovisningen av vinsten hänförlig till den underliggande tillgången att skjutas upp. Leasinggivaren kan av många olika skäl välja att inte redovisa vinsten hänförlig till den underliggande tillgången. Eftersom skattelagstiftningen följer god redovisningssed kommer bolag att vilja redovisa uppskjuten vinst för att inte ta upp den till beskattning det år som de ingår leasingavtal. Men, precis som uppsatsen redogjorde för tidigare kommer alla avtal först att prövas enligt IAS 18, Revenue Recognition Standard. D.v.s. om de väsentliga riskerna och förmånerna har gått över till leasingtagaren kommer avtalet att klassificeras som ett försäljningsavtal istället för leasingavtal. Om man dock kommer fram till att överföringen av de betydande riskerna och förmånerna inte har ägt rum kommer avtalet att redovisas enligt respektive standard.

Detta innebär att gränsdragningen mellan vad som avses med betydande risker och förmåner kommer att vara avgörande vid bedömningen om ett bolag redovisar försäljning eller leasing.

Det faktum att det ursprungliga förslaget på leasinggivarens redovisning har ändrats i sin helhet visar att det är svårt att nå en gemensam syn på hur transaktionen skall redovisas. Det pågår ständiga diskussioner på hur "receivable and residual approach" skall tillämpas. T ex måste det diskuteras hur förlängnings/ köpoptioner skall redovisas. Ifall de ingår i nuvärdet av leasingavgifter kommer bolaget

redovisa vinst hänförlig till leasingavtal redan första året vilket man egentligen vill undvika enligt nya normen. Syftet med den nya normen är att leasingavtal skall redovisas som en leasingtransaktion medan försäljningsavtal skall redovisas som försäljning. Förhandlingar pågår fortfarande om hur leasinggivaren på ett praktiskt sätt kommer att redovisa leasingavtalet.

Analysen visar att den nya normgivningen kan innebära mer arbete med gränsdragningsproblematik än som finns enligt nuvarande regelverk. Särskilt när det gäller rederibranschen kan det uppkomma svåra frågeställningar avseende överföring av risker och förmåner hänförliga till den underliggande tillgången. Frågan är då om syftet med den nya normen verkligen har uppfyllts, eftersom det är att eliminera både subjektiva bedömningar och redovisningsmässiga planeringsåtgärder från bolagens sida.

7. Slutsatser

Nuvarande regelverk innebär att marginella skillnader i avtalsutformningen kan leda till att liknande transaktioner kan redovisas på olika sätt. Redovisning av operationella leasingavtal redovisas "off balance" vilket innebär att leasingtagaren inte behöver redovisa skulder hänförliga till den underliggande tillgången i balansräkningen. Detta innebär i sin tur att de kan redovisa bättre nyckeltal samt bättre tillväxt i jämförelse med redovisning av finansiella leasingavtal.

Det nya förslaget innebär mer komplexa beräkningar för leasingtagaren som använder sig utav nuvarande operationella leasingavtal. Eftersom operationell leasing är vanligt förekommande inom rederibranschen kommer leasingtagaren att behöva sätta sig in i ett nytt komplext regelverk avseende redovisning av "right of use asset". Leasingtagaren kommer att få göra bedömningar avseende diskonteringen, sannolikhetsbedömningar avseende redovisning av framtida betalningar och värderingsproblematik när det gäller utnyttjande av köp samt förlängningsoptioner.

När det gäller komplexitet för leasinggivaren kommer denne att behöva sätta sig in i vad regelverket bakom "residual and receivable approach" innebär. Istället för att göra gränsdragning mellan operationell/finansiell leasing kommer leasinggivaren få sätta sig in i värderingsproblematik avseende tillgångens uppskattade restvärde vid utgången av leasingperioden, diskonteringen av framtida leasingbetalningar, bedömningen av betydande ekonomiskt incitament vid utnyttjande av köpoptioner och förlängningsoptioner med mera.

Dessutom kommer både leasingtagaren och leasinggivaren få göra en bedömning om villkoret på begreppet "kontroll" har uppfyllts. Detta innebär att parterna kommer att sätta sig in i ett nytt komplext system avseende bedömningen om vilka risker och förmåner som utgör de betydande riskerna och förmånerna. Risken finns att bolags subjektiva bedömningar när det gäller den nya gränsdragningsproblematiken leder till att syftet med den nya normen inte har uppfyllts.

Frågan är vilken av de ovannämnda frågeställningarna som kommer att få störst påverkan på rederibranschen. Rederier som använder operationell leasing som sin huvudsakliga inkomstkälla kan komma att påverkas utav den nya normgivningen. Bankerna kan reagera på nyckeltalsändringar och höja räntenivåer. Detta kan i sin tur leda till att leasingtagarna inte kan uppfylla lönsamhetskrav och måste lägga ner verksamheten. Eftersom någon ökning av riskexponering inte har ägt rum är det frågan om det finns utrymme för nya aktörer.

Den nya normgivningen tillåter redovisning av "short terms" avtal, d.v.s. redovisning av avtal vars löptid understiger 12 månader. Frågan är om bolag kommer att använda sig utav den möjligheten i syfte att slippa diskonterings samt värderingsproblematik. Bolag kan nämligen automatiskt förlänga leasingavtal varje år samt redovisa kostnader direkt i resultaträkningen. Undantaget innebär dessutom att bolag inte behöver redovisa tillgångar eller skulder i balansräkningen. Eftersom den nya normgivningen ger utrymme för att redovisa leasingavtal på ett enklare sätt är det frågan om denna möjlighet kommer att utnyttjas av den nya standardens användare. Leasinggivaren skulle på det viset undgå redovisningen av intäkter hänförliga till nuvärdet av framtida leasingavgifter medan leasingtagaren skulle undgå periodiseringen av kostnader på leasingperioden och redovisning av tillgångar och skulder i balansräkningen. Då det finns fördelar med att redovisa "short terms" avtal finns det ekonomiska incitament att bolag kommer att använda dem. Frågan är då vilken instans som kommer att vara ansvarig för att undantaget inte utnyttjas i fel syfte. Kommer automatiska förlängningar av flera år i rad leda till att ansvarig instans reagerar?

Eftersom rederibranschen är konjunkturberoende och priserna varierar är min uppfattning att det kan vara svårt att tillämpa "anti avoidance" åtgärder. Bolag kan nämligen argumentera att prisvariationer i branschen gör det omöjligt att veta om avtalet skall förlängas eller inte. Branschens konjunkturberoende ställning kan innebära att "short terms" avtal kommer att användas i stor utsträckning av aktörer som inte vill redovisa tillgångar eller skulder i balansräkningen.

Den nya normgivningen ger dock utrymme för leasingtagaren som vill redovisa tillgångar och skulder i balansräkningen att skapa högre avskrivningsunderlag och därmed högre avskrivningar än vad gällande rätt tillåter. Detta beror på att värdet på "right of use asset" inte skall reduceras med tillgångens uppskattade restvärde i slutet av leasingperioden. Bestämmelsen kan komma att utnyttjas i syfte att skapa högre avskrivningsunderlag i leasingtagarens balansräkning och högre avskrivningar i resultaträkningen. Normen ger nämligen utrymme för leasingtagaren att kvitta den redovisningsmässiga vinsten gentemot redovisade avskrivningar och därmed redovisa ett lägre resultat. Dock måste bolag ta hänsyn till att leasinggivaren skall redovisa intäkter hänförliga till nuvärdet av framtida leasingavgifter när leasingavtalet undertecknas. Detta innebär att leasinggivaren kan komma att redovisa höga intäkter redan första året när leasingkontraktet undertecknas. Det som kan hända är att parterna kan välja ett placera leasinggivaren i ett land med låg eller ingen beskattning alls för att slippa redovisa vinsten hänförlig till nuvärdet av framtida leasingavgifter.

De ovannämnda slutsatserna innebär att bolag återigen kan komma att göra redovisningsmässig planering utifrån egna önskemål. Om det är så att de inte vill redovisa tillgångar och skulder i balansräkningen kan de använda sig utav "short term" avtal. Om det å andra sidan föreligger behov utav att skapa höga avskrivningsunderlag kan bolag ingå långa leasingavtal och använda förmånliga köpoptioner eller restvärde garantier. Frågan är då om syftet med den nya normen verkligen har uppfyllts. Normstiftarens syfte med leasingförslaget är att bolag inte skall ha möjlighet att utforma leasingavtal efter egna önskemål utan att alla leasingavtal skall redovisas på samma sätt.

Den nya normgivningen innebär att leasinggivaren inte behöver redovisa vinst hänförlig till den underliggande tillgången. Eftersom beskattningen följer god redovisningssed är det frågan om inte den svenska skattebasen kan urholkas genom att bolag skjuter upp redovisning av vinsten till framtiden. Dessutom kan skatteplaneringsåtgärder uppkomma eftersom avyttringen av näringsbetingade andelar är skattefri. Bolag som redovisar den uppskjutna vinsten kan avyttras skattefritt till bolag med hemvist inom lågbeskattade zoner. Därmed kan den svenska skattebasen urholkas genom skatteplaneringsåtgärder.

Analysen av komponenterna som skall ingå i beräkningen av "right of use asset", gränsdragningar på vad som utgör köp/leasing, samt komplexa beräkningar avseende diskonteringen och värderingen kan leda till att bolag behöver mer resurser för redovisning av leasingavtal än de behöver enligt nuvarande standard.

Frågan är om den nya normgivningen kommer att ha påverkan på leasing som finansieringsform inom rederibranschen? När det gäller rederibranschen finns det dock inga argument som talar för att leasing kommer att användas i mindre utsträckning än det gör idag. Den nya normen ger utrymme för att det egentligen kan vara tvärtom eftersom den tillåter redovisningsmässig planering i ännu större utsträckning än vad den nuvarande normen tillåter.

En nackdel som den nya normen innebär för både leasinggivaren och leasingtagaren är att de kan göra subjektiva bedömningar avseende överföringen av de betydande riskerna och förmånerna hänförliga till den underliggande tillgången. Leasingtagaren kan göra bedömningen att det har skett överlåtelse av de betydande riskerna och förmånerna och redovisa köp istället för leasing. Leasinggivaren å andra sidan behöver inte anse att det har skett en överföring av risker och förmåner och redovisa leasing istället för försäljning. Detta kan i sin tur innebära att leasingtransaktionen inte bli symmetrisk.

Från leasingtagarens synpunkt utgörs nackdelarna med den nya standarden av reglernas komplexitet samt ändrade lånevillkor. Som jag nämnde tidigare kan tillämpningen av den nya normen innebära högre redovisningskostnader vilket kan leda till att många bolag väljer att inte ingå leasingavtal. När det gäller rederibranschen är dessa kostnader dock marginella. Dessutom innebär fartygsuthyrningar eller överlåtelse stora summor vilket innebär att revisorernas kostnader utgör en bråkdel av den sammanlagda kostnaden. Fördelarna med den nya normen är att gränsdragningsproblematiken kring finansiella/operationella leasingavtal har tagits bort samt att leasingtagaren har rätt att redovisa avskrivningar på den redovisade "right of use asset" oavsett om det är frågan om vanliga hyresavtal eller överföringen av den underliggande tillgången.

Från leasinggivarens synpunkt utgörs nackdelarna av att bolag måste identifiera tillgångens verkliga värde i början och slutet av leasingperioden. Detta betyder att de måste värdera fartygen hos professionella värderingsinstitut och betala för den kostnaden. Eftersom intäkten hänförlig till nuvärdet av leasingavgifter måste redovisas som intäkt redan första året måste bolag redovisa diskonterade framtida leasingavgifter. Detta kan i sin tur innebära komplexa beräkningar för långa leasingavtal. Fördelarna är att leasinggivaren inte längre behöver redovisa försäljningsvinst hänförlig till den underliggande tillgången redan första året eftersom denna skall redovisas som uppskjuten vinst. Det faktum att gränsdragningen mellan operationella och finansiella leasingavtal har eliminerats innebär enklare hantering av leasingavtal.

Frågan är om fördelarna kommer att väga över nackdelarna när det gäller tillämpning av den nya normen. Det är emellertid troligt att användningen av leasingavtal inom rederibranschen kan komma att öka eller förbli detsamma. Eftersom det är frågan om stora beloppsöverföringar ligger redovisningen redan hos stora och renommierade byråer med gedigen kunskap om frågeställningar och problematik som kan uppkomma. Därför är det inte troligt att reglernas komplexitet kommer att innebära att leasingavtal används i mindre utsträckning.

Uppsatsens slutsats är att dock att det kommer att vara svårt att genomföra en enhetlig tillämpning av normen på grund av möjligheten till subjektiva tolkningar från bolagens sida.

Källförteckning:

Litteratur:

Böcker:

Epstein, Barry, Abbas Ali Mirza, IAS 2002 Interpretation and application of international Accounting Standards, Wiley, 2002, pages 568 – 620

FAR Akademi, IFRS volym, 2011

FAR Akademi, Fars samlingsvolym, Redovisning, 2011

Marton, Jan Lumsden Marie, Lundqvist Pernilla, Pettersson Anna Karin, Rimmel Gunnar, IFRS i teori och praktik, andra upplagan , Bonniers 2010

Pettersson Anna Karin, Redovisning av fartyg i europeiska rederier, en studie av jämförbarhet, Universitet i Göteborg, 2011

Thorell Per & Norberg Claes, Redovisningsfrågor i skattepraxis , Lustusförlag 2007

Sandgren Claes, Rättsvetenskap för uppsatsförfattare: ämne, material, metod och argumentation , Nordstedsjuridik, 2006

Sten-Erik Ingblad och Pernilla Lundqvist, Argumentation i redovisningsfall, Utbildningsmaterial, Internationella Handelshögskolan i Göteborg, Kursen, Avancerad externredovisning, 2011

Vetenskapliga artiklar

Balans nr 12, 2011, Nyheter inför bokslutet

Beatty, Goodacre, Thomson, 2005, International lease accounting reform and economic substance

IFRS foundation, August 2010, Exposure draft on lease 2010/9, First edition

European Financial Reporting Advisory Group, Exposure draft leasing, EFRAG`s draft comment letter, 2012

Grefberg, Karl Thunander Tobias, Balans/ 2010 nr 11: Ny leasingredovisning, hur påverkas företagen

IFRS-Lease newsletter, May 2011, utgåva 6

KPMG, Financial Reporting News, Accounting Advisory Services, September 2010

Lundmark, Birgitta Jönsson, Balans 1995,nr8 Finansiella och operationella leasingavtal – några funderingar rörande gränsdragningsproblemet

Mikael Thorstenson, KPMG, Nyhetsbrev, Redovisning av leasing-den senaste utveckling, 2012

Marton Jan, Balans nr 1 2011, Inblick, Leasingavtal och föreställningsramen

Elektroniska källor

www.ifrs.org

www.iasb.org

www.kpmg.com

Financial Accounting Standard Board, Project update, Leases, joint project of the FASB och IASB.

http://www.fasb.org/cs/ContentServer?c=FASBContent_C&pagename=FASB%2FFASBContent_C%2FProjectUpdatePage&cid=900000011123#summary

Financial Accounting Standard Board, Decisions reached at the last meeting

<http://www.ifrs.org/Meetings/IASB+February+2012.htm>

KPMG, cutting through complexity, IFRS-leases newsletter, may 2011, issue 6

<http://www.kpmg.com/channelislands/en/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/Documents/IFRS-Leases-Newsletter-May-2011.pdf>

European Financial Advisory Group, Exposure draft leases-Efrag's draft comment letter

<http://www.efrag.org/files/EFRAG%20public%20letters/Leases/EFRAGs%20Draft%20Comment%20Letter%20on%20Exposure%20Draft%20Leases.pdf>

Bilaga 1

Frågor till Johan Krantz, intervjun av den 17 april 2012

1. Vilka är de vanligaste frågeställningarna avseende redovisningen av leasingavtal inom rederibranschen? (förutom gränsdragningsproblematiken när det gäller finansiella/operationella leasingavtal)
2. Hur bestämmer man om det har skett en överföring av "kontroll"? Vad är det för villkor som skall vara uppfyllda för att en leasetagare skall anses inneha kontroll över det leasede fartyget? Skall leasetagaren ha den i sin besittning, finns det något procentkrav eller andelskrav som stadgar att leasetagaren skall ha 50 % av intäkter, eller liknande för att villkoren i IFRIC 4 skall vara uppfyllda?
3. En köpoption och en förlängningsoption skall inkluderas i beräkning av nuvärdet av minimileaseavgifterna om det framstår som "rimligt säkert" att de kommer att utnyttjas. Vad är det för krav som skall vara uppfyllda för att presumtionen "rimlig säker" skall anses vara uppfylld? Stora konjunkturvariationer präglar rederibranschen. Hur bestämmer man att det är "rimligt säkert" att ovannämnda optioner skall utnyttjas? Finns det någon skillnad avseende bedömning när transaktioner sker inom eller utanför den egna koncernen? Då menar jag att man kanske mera ingående granskar leasetagarens möjligheter att finansiera en eventuell förlängning/inköp om denne finns utanför den egna koncernen.
4. Enligt nuvarande regelverket innebär förekomsten av en förmånlig köpoption att avtalet klassificeras som ett finansiell leasingavtal. Hur bestämmer man marknadsvärdet på ett fartyg efter utgången av leaseperioden om leaseperioden motsvarar 10 år? Finns det någon organisation eller liknande som kan bekräfta att det redovisade beloppet är den rätta?
5. Enligt nuvarande regelverket kommer ett avtal att klassificeras som ett leasingavtal om det framgår att tillgången kommer att övergå till leasetagaren i slutet av leaseperioden, IAS 17 punkten 10, a. Hur avgör man att ett fartyg kommer att övergå till leasetagaren i slutet av leaseperioden? Om det tydligt framgår av avtalet att fartyget övergår till leasetagaren hanteras hela avtalet som försäljning /avbetalningsköp och inte som leasing.(Lundmark, Birgitta Jönsson artikeln från Balans, 1995). Vad är det för villkor som skall vara uppfyllda för att man skall anse att den underliggande tillgången skall övergå till leasetagaren i slutet av leasingsperioden? Vad är det för praktiska villkor eller omständigheter som avgör att en tillgång, dvs fartyg övergår till leasetagaren utan att det uttryckligen står i avtalet att den gör det?

6. Enligt nuvarande regelverket ingår restvärdegarantier i beräkningen av nuvärdet. Vilka parter exkluderas från att utfärda garantier? Hur redovisas förekomsten av både garanterade restvärdet och köptionen? Är det bara garanterade restvärdet som ingår i beräkningen av nuvärdet av minimileaseavgifter, eller är det både restvärdet och "rimlig säker" köption? (enligt det nya förslaget kommer nämligen endast leasegivaren, leasetagare samt dennes närstående krets att kunna utfärda garantier. Tredje parter garantier inkluderas inte i beräkning av nuvärdet.)

7. Redovisningen av variabla avgifter kommer i stort sätt att förbli detsamma som enligt nuvarande regelverk. Enligt det nya förslaget kommer dock variabla avgifter som är beroende på index/ränta eller sådana som utgör "förkläda fasta avgifter" att aktiveras istället för att redovisas som direkta kostnader. Vad är det för typ av variabla avgifter som förekommer i rederibranschen? Brukar dessa variabla avgifter baseras på kapacitetsutnyttjande av fartyget, minimummånadsförsäljningar eller på något annat sätt?

8. Vid redovisning av finansiella leasingavtal kan det uppkomma en redovisningsmässig vinst/förlust för leasegivaren. I vilka situationer uppkommer det vinst/förlust hänförlig till den underliggande tillgången? Är det vanligt förekommande inom rederibranschen? Hur hanteras den vinsten/förlusten redovisningsmässigt?

9. Hur vanligt är det inom rederibranschen att betydande risker överförs till leasetagaren? Hur vanligt är att leasetagaren endast övertar förmåner medan leasegivaren står kvar för riskerna på fartyget?

10. Är det något annat som är typiskt för rederibranschen men som jag har missat att fråga dig om?

Frågor till Michael Thorstensson, intervjun av den 23 april 2012

1. Enligt preliminära beslutet kommer begreppet "kontroll" att definieras utifrån Revenue Recognition Draft och inte utifrån IFRIC 4. Vad är den konkreta skillnaden mellan dessa två regelverk när bolag bedömer om presumtionen på "kontroll" skall anses vara uppfylld?
2. Enligt ED 2010/9 10§ kommer avtalsvillkor om att tillgången automatiskt övergår till leasetagaren eller villkor att det finns en förmånlig köption innebära att avtalet klassificeras som försäljning och inte som ett leaseavtal. IAS 18 punkt 4 stadgar dock att en försäljning skall redovisas när samtliga risker och förmåner har överförts till den andra partner. Hur skall bolagen redovisa transaktionen ifall leasegivaren behåller väsentliga risker och förmåner hänförliga till den underliggande tillgången (vilket borde vara ganska vanligt inom rederibranschen) men där det förekommer avtalsvillkor om att tillgången automatiskt övergår till leasetagaren eller där det förekommer förmånliga köptioner? Transaktionen skall enligt 10§ klassificeras som försäljning. Dock är villkoren inte uppfyllda för att en försäljning skall redovisas enligt IAS 18 punkten 14 första stycket. Vilket regelverk kommer att vara tillämplig på transaktionen?
3. ED 2010/9 10 § stadgar att ett avtal skall klassificeras som försäljning om tillgången automatiskt överförs till leasetagaren. Nuvarande regelverket skiljer på avbetalningsköp som redan idag redovisas som försäljning och fall av den så kallade "äkta leasing" då man kan tillämpa IAS 17 (jag utgår ifrån Lundmarks Birgitta Jönssons artikel om leasing, Balans 1995). Ordalydelsen i "automatiskt överförs till leasetagaren" leder till tolkningen att endast avtalen som klassificeras som avbetalningsköp enligt nuvarande regelverket kommer att omfattas av begreppet "automatiska överföringar". Men frågan är hur det ligger till med avtalen som klassificeras som finansiella leasingavtal enligt IAS 17 punkten 10 a, dvs. fall av äkta leasing. Sådana fall klassificeras inte som avbetalningsköp utan som leaseavtal på grund av att lagstiftaren anser att det föreligger omständigheter som leder till att tillgången skall överföras till leasetagaren i slutet av leasingperioden. Omfattas även sådana avtal av ordalydelse i "automatiskt överföring av den underliggande tillgången" eller är det rena avbetalningsköp som omfattas det nya begreppet?
4. Det har skett förändringen i ordalydelse av begreppet "rimligt säkert" till "betydande ekonomiskt incitament". Föreligger det en materiell förändring bakom ändringen av ordalydelsen? Finns det några exempel där lagstiftaren närmare redogör för vad de menar med "betydande ekonomiskt incitament"?

5. Förekomsten av "förklädda fasta avgifter" kommer att leda till att dem aktiveras istället för att redovisas som direkta kostnader. IFRS har redogjort för ett exempel där variabla avgiften baseras på minimumförsäljning en viss månad och där det finns en specifikation över vad minimumförsäljning uppgår till. Dessa variabla avgifter skall anses utgöra "förklädda fasta avgifter" och aktiveras. Borde man tillämpa en bokstavlig tolkning och anse att endast fall där det finns historiska uppgifter på minimumförsäljning klassificeras som "förklädda fasta avgifter"? Hur skall variabla avgifter där det inte finns någon historisk koppling till försäljningen eller kapacitetsutnyttjande redovisas? Finns det någon vägledning på hur revisorerna skall upptäcka om det föreligger en "förklädd fast avgift" eller inte?

6. Enligt nuvarande regelverket fördelas avskrivningen över tillgångens ekonomiska livslängd ifall villkoren i IAS 17 punkten 10 a och b är uppfyllda medan man i resterande fall beräknar avskrivningen utifrån leaseperiodens längd. ED 2010/9 innebär ändring av reglerna för beräkning av avskrivningsunderlaget för leasetagaren. Vilka omständigheter skall det föreligga för att leasetagaren skall beräkna avskrivningen utifrån tillgångens ekonomiska livslängd respektive leaseperiodens längd?

7. Restvärdegarantier inkluderas i beräkningen av "right of use asset". Appendix A till ED 2010/9 stadgar att endast garantier utfärdade av leasegivaren skall inkluderas i beräkningen av nuvärdet. 35 § fastslår att garantier utfärdade av leasetagaren, leasegivaren eller denne närstående skall inkluderas i beräkningen av nuvärdet. Vilken paragraf skall tillämpas, rättare sagt vilka garantier får ingå i beräkningen av nuvärdet?

8. Finns det andra frågeställningar som är typiska för leaseproblematiken när det gäller redovisning av materiella tillgångar av stora värden? Är det något som IFRS diskuterar för närvarande som kan vara intressant att ta upp i min uppsats när det gäller leasingproblematiken?