



LUNDS UNIVERSITET

Ekonomihögskolan

Företagsekonomiska institutionen

FEKH69

Examensarbete i Redovisning

på Kandidatnivå

HT 2012

Övergången till K3 –
Hur påverkas redovisningen av leasing i transportbranschen?

Författare:

Kristian Hedberg

Erik Lindstedt

Fredrik Olsson

Handledare:

Erling Green

Förord

Vi vill tacka samtliga som ställt upp för att hjälpa oss med vår studie. Vi riktar först och främst ett stort tack till vår handledare Erling Green som hjälpt oss väl med sin dyrbara kunskap men även till Eurolink, Per-Olof Rosenqvist och Mona Stigborn som tagit sig tid för att svara på våra frågor under våra intervjuer.

Lund 2013-01-13

Kristian Hedberg

Erik Lindstedt

Fredrik Olsson

Sammanfattning

Examensarbetets titel: Övergången till K3 - Hur påverkas redovisningen av leasing i transportbranschen

Seminariedatum: 2013-01-18

Kurs: FEKH69, Examensarbete i redovisning på kandidatnivå, 15 högskolepoäng

Författare: Kristian Hedberg, Erik Lindstedt & Fredrik Olsson

Handledare: Erling Green

Nyckelord: transportbranschen, leasing, K3, redovisningsstandard, nyckeltal

Syfte: I första hand är syftet med uppsatsen att visa hur ett större företag i transportbranschen påverkas av övergången till K3 avseende redovisningen av leasing, men även hur företaget påverkas av det nya förslaget om en ny standard.

I andra hand är syftet att utifrån Trade-off teorin och den finansiella tillväxtcykeln analysera hur skuldsättningsgraden och kapitalstrukturen påverkas. Men även se om DuPont modellen kan användas och på vilket sätt positiv redovisningsteori påverkar redovisningen.

Metod: Kvalitativ metod med semi-strukturerade intervjuer med Eurolink, mailkorrespondens med auktoriserade revisorer på Ernst & Young och data från Eurolinks årsredovisning från 2011.

Teoretiska perspektiv: Teoriavsnittet beskriver de teorier vi valt att se uppsatsen genom. Dessa teorier är den finansiella tillväxtcykeln, Trade-off teorin, DuPont-modellen och positiv redovisningsteori. Det innehåller även de två olika redovisningsstandarderna BFNAR och K3.

Empiri: Empiriavsnittet beskriver vårt fallföretag Eurolink från grunden, hur det är uppbyggt och drivs. Därefter presenteras hur Eurolink ser på sin nuvarande redovisningsstandard och övergången till K3 och hur revisorerna ser på övergången till K3 och redovisning av leasing. Slutligen beskrivs tio nyckeltal som vi valt att studera för att besvara våra frågeställningar.

Resultat: Vi har kommit fram till att övergången till K3 kommer att få stor betydelse för större företag i transportbranschen, då företagen måste ta reda på om deras leasingavtal kommer att klassificeras som operationella eller finansiella. Vi har även kommit fram till att flera nyckeltal kommer att försämrats vid övergången till K3, åtta av tio nyckeltal försämrats för Eurolink. Även det nya förslaget om en ny leasingstandard kommer att få stor betydelse för transportbranschen om den godkänns. Eftersom Eurolink redan är igång med att försöka omförhandla några av deras finansiella leasingavtal till operationella leasingavtal, vilket inte kommer att ha någon betydelse om den nya leasingstandarden godkänns.

Abstract

Title: Transition to K3 - How the financial reporting of leasing in the transport sector is affected

Seminar date: 2013-01-18

Course: FEKH69, Degree Project in accounting, Undergraduate level, 15 University Credits Points

Authors: Kristian Hedberg, Erik Lindstedt & Fredrik Olsson

Advisor: Erling Green

Key word: transport sector, leasing, K3, accounting standard, key figure

Purpose: Primarily, the purpose of this paper is to show how a major company in the transportation business is affected by the transition to K3 regarding the accounting for leases, but also how the company is affected by the new proposal for a new standard.

Secondly, the purpose of this paper is to analyze with the consideration of the trade-off theory and the financial growth cycle how the debt and equity structure is affected. But also to see if the DuPont model can be used and how the positive accounting theory affects the financial reporting.

Methodology: Qualitative approach with semi-structured interviews with Eurolink, correspondence through e-mail with authorized auditors at Ernst & Young and data from annual report of Eurolink from 2011

Theoretical perspectives: The theoretical section describes the theories we have chosen to see the paper through. These theories are the financial growth cycle, Trade-off theory, DuPont model and positive accounting theory. It also contains the two different accounting standards BFNAR and K3.

Empirical foundation: The empirical section describes our case company Eurolink from scratch, how it is built and operated. Then Eurolink is presented on the basis of how they look at their existing accounting standards and the transition to K3 and how the auditors look at the transition to K3 and accounting for leases. Finally ten key figures is described that we have chosen to study in order to answer our questions.

Conclusions: We conclude that the transition to K3 will be of great importance for large companies in the transportation industry, as companies need to find out whether their agreements are classified as operating or finance. We also found that several key figures will worsen during the transition to K3, eight out of ten key figures worsen for Eurolink. Although the new proposal for a new lease standard will be of great importance for the transportation if it is approved. But because Eurolink already have started to try to renegotiate some of their financial leases to operating leases, this will not make any difference if the new leasing standard is approved.

Innehållsförteckning

Förord.....	2
Sammanfattning.....	3
Abstract.....	4
1 Inledning.....	8
1.1 Bakgrund.....	8
1.2 Problemdiskussion.....	8
1.2.1 Sammanställning av frågeställningar.....	10
1.3 Syfte.....	10
2 Metod.....	11
2.1 Val av ämne.....	11
2.2 Val av fallföretag.....	11
2.3 Val av metod.....	11
2.3.1 Val av kvalitativ metod.....	11
2.3.2 Val av deduktiv ansats.....	12
2.4 Insamling av data.....	12
2.4.1 Intervjuer.....	12
2.4.2 Val av respondenter.....	12
2.5 Metodkritik.....	12
2.5.1 Teoriurval.....	13
2.5.2 Validitet.....	13
2.5.3 Reliabilitet.....	13
2.6 Källkritik.....	13
3 Teoretisk referensram.....	14
3.2 Den finansiella tillväxtcykeln.....	14
3.3 DuPont.....	15
3.5 Nyckeltal.....	17
3.6 Leasing enligt BFNAR.....	18
3.7 Leasing enligt K3 (BFNAR 2012:1).....	18
3.7.1 Större vs mindre företag.....	18
3.7.2 Redovisning av leasing enligt K3 och IFRS.....	18
3.8 Finansiell leasing.....	18
3.8.1 Hos leasetagaren.....	18
3.8.2 Hos leasegivaren.....	20

3.9 Operationell leasing	20
3.9.1 Hos leasetagare	20
3.9.2 Hos leasegivare.....	21
3.10 Skillnader mellan finansiell och operationell leasing	21
3.11 IASB och FASB.....	22
3.12 Problem med nuvarande leasingstandard	23
3.13 Förslag till ny leasingstandard	23
3.14 Kritik mot förslag.....	24
3.15 Tidigare studier	24
4 Empiri	25
4.1 Eurolink i Sverige AB.....	25
4.2 Redovisningsstandard	26
4.3 Nyckeltal.....	27
5 Resultat & analys.....	30
5.1 Analys av nyckeltal	31
5.2 DuPont modellen	33
5.3 Trade-off teorin	33
5.4 Den finansiella tillväxtcyklen	34
5.5 Positiv redovisningsteori	35
5.5.1 Analys hypotes 1	35
5.5.2 Analys hypotes 2	36
5.6 Förslag till ny leasingstandard	36
5.6.1 IASB och FASB.....	36
5.6.2 Nya förslagets påverkan på Eurolink	38
5.7 Kritik mot förslaget.....	38
5.8 Tidigare studier	39
5.9 Övergången till K3	39
6 Slutsats	41
6.1 Förslag till vidare forskning	42
6.2 Avslutande diskussion	42
7 Referenslista.....	43
Tryckta källor.....	43
Uppsatser	43
Muntliga källor	45

8 Bilagor	46
Intervjufrågor till Eurolink	46
Omräknad balansräkning	47

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Att investera i den egna verksamheten är ett måste för tillväxt. Investeringar finansieras antingen med eget kapital eller med olika typer av skulder såsom banklån och leasing. Beroende valet av finansieringsform ett företag väljer påverkar detta dess kapitalstruktur.

Inom transportbranschen är den vanligaste finansieringsformen leasing, en finansieringsform som utgör uppskattningsvis 60 % av alla inköp av nya transportmedel (Svenska Bankföreningen, Svenskt Näringsliv och Finansbolagens Förening).

Leasing innebär att en leasegivare på avtalade villkor under en avtalad period ger en leasetagare rätt att använda en tillgång i utbyte mot betalningar (Bokföringsnämnden). Leasing används framförallt av företag som själva inte vill eller kan köpa in tillgången och av företag i olika storlekar verksamma inom olika branscher. Det kan finnas många olika anledningar till att företag använder sig av leasingavtal.

Hur leasingen redovisas hos leasegivare respektive leasetagare beror på hur leasingen klassificeras, vilket är antingen operationell eller finansiell. Det blir också olika utfall beroende på hur ett leasingavtal klassificeras. Här nedan följer en redogörelse över hur de respektive leasingavtalen redovisas.

Skillnaden mellan dessa två är vem som bär risken med tillgången och vem som garanterar dess restvärde. Vid finansiell leasing är det, enligt BFNAR 2012:1 p. 20.3, då risker och fördelar med ägande övergår till leasetagaren. Vid operationell leasing är risker och fördelar med ägande kvar hos leasegivaren.

Det är IASB (Europa) och FASB (USA) som är normgivarna inom redovisning i världen och tillsammans arbetar de för att göra skillnaderna mellan deras regelverk minimala (Marton, s.15). IASB och FASB arbetar regelbundet med att göra om sina standarder och redovisningsregler för att de ska vara lika som möjligt. Det ska vara enkelt för olika intressenter att jämföra olika företag med varandra oberoende av vilka standarder och redovisningsregler de följer.

1.2 Problemdiskussion

Dagens regelverk kring leasing medför ett antal problem. I artikeln "Så redovisar du leasing" av Eva Törning, bland annat redovisningskonsult på Grant Thornton, förklaras följande. Ett företag kan redovisa leasing som finansiell eller operationell. Ett mindre företag som använder sig av K2 ska redovisa leasing som operationell medan ett större företag som ska tillämpa K3 kommer att redovisa det som finansiellt eller operationellt beroende på hur avtalet ser ut. Dessutom arbetar IASB och FASB med att göra om standarden IAS 17, som är det nuvarande regelverket för IFRS och K3. Ett av förslagen är att all leasing ska redovisas som finansiell eftersom leasing inte redovisas konsekvent i företagen, det finns ett klassificeringsproblem.

- Vad kommer övergången till K3 att innebära för ett större företag i transportbranschen enligt positiv redovisningsteori?
- Hur kommer övergången till K3 att påverka redovisningen i ett större företag i transportbranschen avseende leasing?

Enligt Eva Törning är en av anledningarna till att IASB och FASB vill ändra reglerna kring leasing att leasingtagarna inte redovisar sin leasing konsekvent vilket gör det svårt för investerarna att få en rättvis bild av hur ett företags leasingverksamhet ser ut. Till exempel kan två företag redovisa sitt leasingavtal som är väldigt liknande varandra på två olika sätt, det första företaget kan redovisa leasing som finansiellt medan det andra företaget redovisar leasing som operationellt, leasingavtalen får då olika mycket effekter på de finansiella rapporterna vilket gör det svårt för investerarna att få en rättvis bild av de båda företagen. I föreställningsramen punkt 9 i IFRS-volymen står det att de finansiella rapporterna ska utformas efter deras användares behov vilka är investerare, anställda, långgivare, leverantörer, kunder, statliga myndigheter och samhället i övrigt. Vidare i punkt 10 i föreställningsramen står det att det ska vara investerarna som ska vara den centrala utgångspunkten för de finansiella rapporterna.

Därför arbetar IASB och FASB med att ta fram en ny standard som ska ersätta IAS 17 och på så sätt kommer leasingtagarna att redovisa leasing på liknade sätt, vilket kommer att göra det enklare för investerare att jämföra olika företag med varandra. Detta stämmer också bättre överens med vad som står i föreställningsramen i IFRS-volymen.

- Hur kommer förslaget om en ny standard om leasing att påverka redovisningen av leasing i ett större företag i transportbranschen?

Om det nya förslaget om en ny leasingstandard godkänns menar Eva Törning att företagens balansräkningar kommer att svälla. Eftersom de företag som idag använder sig av och redovisar enligt operationell leasing kommer att få redovisa det som finansiell leasing istället. Enligt Trade-off teorin väljer varje enskilt företag sin egna optimala skuldsättningsgrad, då det finns ett positivt samband mellan skuldsättning och lönsamhet.

- Hur kommer den optimala skuldsättningsgraden enligt Trade-off teorin att påverkas i ett större företag i transportbranschen vid övergången till K3 men även vid det nya förslaget?

Om ett företag måste redovisa leasing som finansiell istället för operationell, kommer det då att innebära att företagets kapitalstruktur kommer att ändras, hur kommer då företagets tillväxttakt, omsättning och ålder enligt den finansiella tillväxtcykeln att påverka företagets framtida kapitalstruktur?

I artikeln "Redovisning av leasing går åt fel håll" av Svenska Bankföreningen, Svenskt Näringsliv och Finansbolagens Förening kritiserar det nya förslaget om en ny leasingstandard. De menar bland annat att det nya förslaget inte tar hänsyn till att det finns olika leasingavtal, alla leasingavtal är inte finansiella. De menar också att kostnaderna för företagen kommer att öka mer än vad nyttan för intressenterna kommer att bli.

- Är kritiken som finns emot det nya förslaget om en ny standard för leasing befogad för ett större företag i transportbranschen?

Det finns också ett antal tidigare studier gjorda som visar att olika nyckeltal kommer att försämrats om den nya standarden godkänns, då företagen går över från att redovisa deras leasing som finansiell till operationell. Exempelvis så visar studien "Ny leasingstandard - Hur påverkas transportbranschen i Europa?", av Sträng och Wall, att soliditeten och avkastningen på totalt kapital i transportbranschen kommer att försämrats vid införandet av den nya leasingstandard.

- Hur kommer nyckeltalen i ett större företag i transportbranschen att förändras vid övergången till K3 men även med hänsyn till det nya förslaget?

Om nu avkastningen på totalt kapital kommer att försämrats vid övergången från operationell till finansiell leasing, kan ett större företag i transportbranschen då använda sig av någon speciell modell för att förbättra sina nyckeltal?

- Kan Du-Pont modellen vara användbar för ett större företag i transportbranschen för att förbättra företagets nyckeltal?

1.2.1 Sammanställning av frågeställningar

- Vad kommer övergången till K3 att innebära för ett större företag i transportbranschen enligt positiv redovisningsteori?
- Hur kommer övergången till K3 att påverka redovisningen i ett större företag i transportbranschen avseende leasing?
- Hur kommer förslaget om en ny standard om leasing att påverka redovisningen av leasing i ett större företag i transportbranschen?
- Hur kommer nyckeltalen i ett större företag i transportbranschen att förändras vid övergången till K3 men även med hänsyn till det nya förslaget?
- Hur kommer den optimala skuldsättningsgraden enligt Trade-off teorin att påverkas i ett större företag i transportbranschen vid övergången till K3 men även vid det nya förslaget?
- Är kritiken som finns emot det nya förslaget om en ny standard för leasing befogad för ett större företag i transportbranschen?
- Kan Du-Pont modellen vara användbar för ett större företag i transportbranschen för att förbättra företagets nyckeltal?

1.3 Syfte

I första hand är syftet med uppsatsen att visa hur ett större företag i transportbranschen påverkas av övergången till K3 avseende redovisningen av leasing, men även hur företaget påverkas av det nya förslaget om en ny standard.

I andra hand är syftet att utifrån Trade-off teorin och den finansiella tillväxtcykeln analysera hur skuldsättningsgraden och kapitalstrukturen påverkas. Men även se om DuPont modellen kan användas och på vilket sätt positiv redovisningsteori påverkar redovisningen.

2 Metod

2.1 Val av ämne

Anledningen till att vi har valt att skriva om leasing är att vi anser att det är ett intressant ämne som vi tror det kommer vara användbart att ha bra kunskap om i framtiden. Det som fick oss att fatta intresse för leasing var att vi hade hört innan att det hade pratats om ett nytt förslag och att K3 skulle ändra hur större icke noterade företag ska redovisa sin leasing. Det finns olika tillvägagångssätt att redovisa leasing och det är ett mycket omdiskuterat ämne. Leasingavtal finns hos väldigt många företag och det engagerar många inblandade. Transportbranschen är en bransch där det råder hård konkurrens och då är det viktigt att visa upp goda nyckeltal för att till exempel kunna locka till sig nya kunder. Detta gjorde att vi tyckte det skulle vara intressant att följa ett företag som står inför viktiga beslut angående leasing (Transportnet). Det som gjorde oss mer intresserade var att större företag som inte är börsnoterade ska övergå till K3, senast 2014-01-01, men även att det nu snart sker en förändring i regelverket kring hur leasing ska redovisas.

Leasingavtal är vanligt förekommande inom transportbranschen som äger sina egna bilar. En intressant aspekt är om företagen redovisar sin leasing som operationell eller finansiell. Som tidigare nämnts finansieras cirka 60 % av alla nyförvärv av transportmedel med leasing (Svenska Bankföreningen et al). Vilka skillnader finns mellan dessa leasingavtal? Vilka nyckeltal som förändras beroende på hur man redovisar och hur mycket? Denna uppsats kommer att fokusera på större icke-börsnoterade företag i transportbranschen som ska redovisa enligt K3 från och med 2014-01-01 (Ernst & Young). Vidare kommer uppsatsen att inriktas på ett företag som ska använda sig av K3 från detta datum. K3 ska användas av större företag, det vill säga företag som uppfyller två av nedanstående tre kriterier (Ernst & Young):

- Fler än 50 anställda
- Mer än 80 Mkr i omsättning
- Mer än 40 Mkr i balansomsättning

2.2 Val av fallföretag

Vårt val av fallföretag grundades till stor del av att Eurolink är ett relativt ungt företag som under sina hittills 6 verksamhetsår har vuxit både i storlek och i kundkrets. Dessutom är Eurolink ett åkeri som har sitt säte i närheten av Lunds Universitet, vilket gav oss möjlighet att besöka och ha våra intervjuer på plats istället för via telefon eller mail. Vi kom i kontakt med Eurolink innan uppsatsen då en av gruppmedlemmarna hade en kontakt på Eurolink och därför visste vi att de skulle hjälpa till med vår insamling av data genom intervjuer.

2.3 Val av metod

2.3.1 Val av kvalitativ metod

Som tidigare nämnts är syftet och därmed det vi också valt att koncentrera vår uppsats på är ett större företag i transportbranschen, Eurolink. Vi har valt för att genomföra denna studie med hjälp av kvalitativ metod. Anledningen till detta val är bland annat för att många av de tidigare studier som gjorts inom leasing med inriktning hur det nya förslaget till en ny standard kommer att påverka olika företags redovisning av leasing har använt sig av kvantitativa metoder. Vi ansåg därför att det skulle

vara intressant att använda oss av en kvalitativ metod för att noggrannare kunna granska ett enskilda företag, Eurolink. De tidigare studier som gjorts inom området har även valt att fokusera på ett antal nyckeltal. I vår uppsats kommer vi att titta på flera nyckeltal och se hur de förändras. I och med att vi har valt en kvalitativ metod kan vi studera Eurolink på ett mer noggrannare sätt än om vi skulle ha använt oss av en kvantitativ metod. Vi kommer även att redogöra om de tidigare kvantitativa studier som gjorts stämmer överens med de resultat som vi kommer fram till men även om vi kommer fram till något ytterligare resultat som de tidigare studierna inte nämnt någonting om.

2.3.2 Val av deduktiv ansats

I vår uppsats kommer vi, utöver kvalitativ metod, även att använda oss av deduktiv ansats där vi kommer att utgå ifrån redan befintliga teorier. Dessa teorier kan vi jämföra med den empiri vi får ut av våra intervjuer med Eurolink och för att vi sedan ska kunna underbygga vår analys och forma våra slutsatser.

2.4 Insamling av data

I den kvalitativa metoden används flera metoder för insamling av data. I denna studie har primärdata likväl sekundärdata att samlas in. Vår primärdata består av intervjuer, medan vår sekundärdata består av data från sedan tidigare offentliggjorda publikationer, som exempelvis årsredovisningar, men även tidigare studier som gjorts inom leasing kommer att användas.

2.4.1 Intervjuer

Vår empiriska data har samlats in till stor del genom intervjuer som vi genomfört hos vårt fallföretag. En av gruppmedlemmarna hade haft tidigare kontakt med Eurolink och på det sättet var det lätt för oss att få tillgång till intervjuer med företaget. Eurolink var direkt positiva till vår uppsats och tyckte vårt ämne var intressant då de står inför en övergång till K3.

När vi intervjuade Eurolink använde vi oss av semi-strukturerade intervjuer. På det sättet fick intervjupersonen större frihet att svara och vi fick också möjligheten att ställa följdfrågor. Vi fick även möjligheten av Eurolink att kontakta de via mail om fler frågor skulle uppstå under arbetets gång. De andra respondenterna har vi intervjuat via mail och där blir intervjun lite mer strukturerad eftersom det är mer tidskrävande att ställa följdfrågor via mail.

2.4.2 Val av respondenter

De personer som vi har intervjuat är följande:

- Roy Hansson - VD och delägare för Eurolink AB
- Per-Olow Rosenqvist - Auktoriserad revisor på Ernst & Young och för Eurolink
- Mona Stigborn - Auktoriserad revisor på Ernst & Young

2.5 Metodkritik

Då vi har valt kvalitativ metod har detta medfört några problem med den valda metoden. Då de slutsatser som vi har kommit fram till inte kan generaliseras i lika stor utsträckning som om vi hade använt oss av en kvantitativ metod (Bryman & Bell, s. 320). Men det vi kommer fram till kan ändå generaliseras till liknande företag som har liknande förutsättningar som Eurolink.

2.5.1 Teoriurval

Den teori som vi har valt anser vi ha inverkan på de områden som är av vikt för uppsatsen, samt som är nödvändiga för att underbygga uppsatsens syfte.

2.5.2 Validitet

Validitet avser att bedöma om uppsatsen mäter det som den avser att mäta (Bryman & Bell, s. 49).

Validiteten i vår uppsats kan vi anse vara hög då våra respondenter är väl insatta i hur Eurolinks redovisning och hur de redovisar leasing. Vid vår kontakt med Eurolink har våra respondenter fått möjlighet att studera våra frågor i förväg samt kunna reda ut eventuella otydligheter vilket ytterligare gör att trovärdigheten ökar för uppsatsens innehåll.

2.5.3 Reliabilitet

Reliabilitet berör frågan om huruvida resultatet ifrån en undersökning blir samma om undersökningen utförs på nytt (Bryman & Bell, s. 48).

Då årsredovisningar och andra offentligt publicerade uppgifter från Eurolink och andra företag inte tillåts att ändras i efterhand kan denna typ av inhämtad data anses ha en god reliabilitet. Denna information är den samma oavsett när och vem som hämtar den.

2.6 Källkritik

Då vi har intervjuat personer från Eurolink finns det en risk att de har velat visa upp deras företag på ett bättre sett än vad verkligheten visar. Men den risken är väldigt liten då de frågor vi har ställt är väldigt konkreta och dessutom har vi hämtat mycket information från Eurolinks hemsida och deras finansiella rapporter. På det sättet hade vi märkt om det som vi fick fram vid intervjuerna inte skulle anses vara troligt eller "sant".

De källor från internet som vi har använt oss av kan anses vara tillförlitliga då dessa har blivit publicerade relativt nyligen. Även de artiklar vi har använt oss av kan anses vara tillförlitliga då de har publicerats nyligen och författarna är kända inom sina respektive områden. De studier vi har tittat på är främst kandidatuppsatser vilket vi har tagit i beaktande då vi bara jämför våra resultat som vi kommer fram till med uppsatserna.

De böcker som vi har använt oss av är de senaste upplagorna inom respektive område och därmed kan dessa böcker anses vara de mest aktuella och mer tillförlitliga än tidigare upplagor då dessa innehåller den allra senaste informationen som berör vårt ämne.

3 Teoretisk referensram

I denna studie utgår vi ifrån den nu gällande lagstiftade regelverket (ÅRL och BFNAR) samt de av IASB utgivna standarder i IFRS, standarder IAS 17 och IAS 8 samt föreställningsramen. Vår huvudinriktning har varit det nya ramverket K3 från BFNAR som börjar gälla från och med 2014-01-01. Vidare har även Trade-off teorin, den finansiella tillväxtcykeln, DuPont-modellen och positiv redovisningsteori använts.

3.1 Trade-off teorin

Trade-off teorin menar att det finns en positiv korrelation mellan ett företags lönsamhet och dess grad av skuldsättning. Detta leder till att ett företags kapitalstruktur är av betydelse och hur de väljer att utforma denna (Brealy & Myers, s. 509).

Företagens val av kapitalstruktur avgörs av hur säkra dess tillgångar är. Tillgångar såsom fastigheter och lastbilar ses enligt teorin som mer säkra och bör således finansieras med hjälp av lån och andra typer av skulder. Tillgångar såsom mobiltelefoner och televisionsapparater ses som osäkra och bör finansieras med eget kapital (Brealy & Myers, s. 509).

En hög skuldsättning ger dock en ytterligare fördel. En hög skuldsättning ger företaget en lägre skattekostnad. Samtidigt skapar detta en större risk för att företaget går i konkurs då en hög skuldsättningsgrad skapar ovisshet om företagets ekonomiska ställning (Brealy & Myers, s. 490). Då företags förutsättningar skiljer sig åt innebär detta att varje företag har sin egen optimala skuldsättningsgrad.

I den här studien kommer att vi använda oss av denna teori för att undersöka hur ett företags skuldsättningsgrad kommer att ändras vid byte av redovisningsprinciper, när ett större företag ska redovisa enligt K3 och därigenom undersöka om ett företags optimala skuldsättningsgrad kommer att ändras.

3.2 Den finansiella tillväxtcykeln

Den finansiella tillväxtcykeln beskriver hur kapitalstrukturen skiljer sig åt under en tillväxtcykel. Artikelförfattarna Berger och Udell anser att det är tre faktorer som påverkar val av kapitalstruktur. Dessa tre är tillväxttakt, omsättning och ålder (Berger & Udell, s. 47).

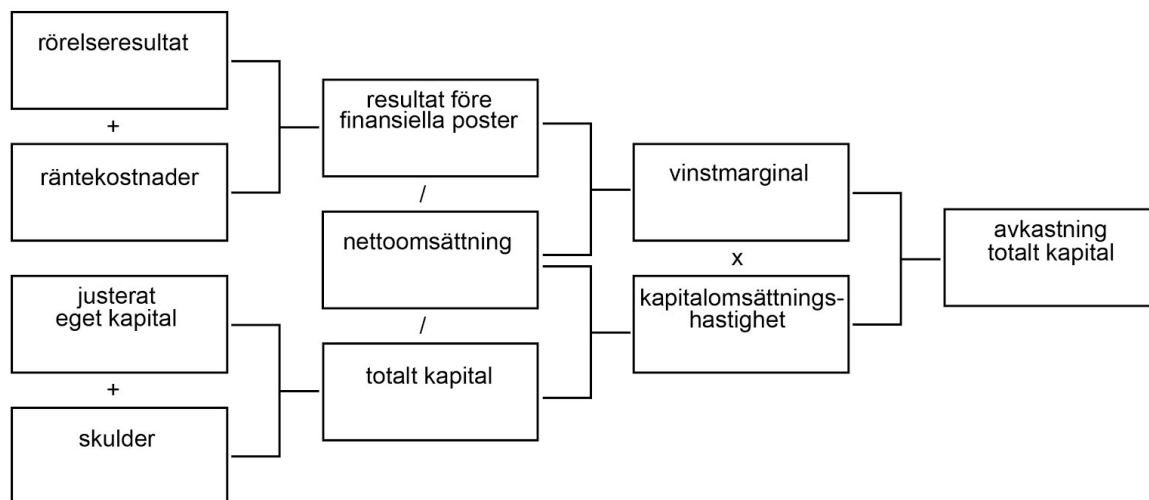
Författarna menar vidare att företag som vill växa använder sig oftare av skulder än eget kapital. Dock kan stora börsnoterade företag som vill växa finansiera sin tillväxt med eget kapital via en nyemission. Detta är något som artikelförfattarna menar kan bero på att större börsnoterade företag enklare kan locka till sig riskkapitalister och använder sig därmed oftare av interna finansiärer såsom nyemission (Berger & Udell, s. 47).

De företag som inte är börsnoterade och inte har tillgångar som kan ställas som säkerhet då de ansöker om lån, sägs de då vara mer beroende av externa investerare då större noterade bolag inte har samma svårigheter att få lån då de har en högre lönsamhet och större värde på sina tillgångar (Berger & Udell, s. 48).

Vi kommer utifrån denna teori studera vad kapitalstrukturen har för inverkan på ett större företag inom transportbranschen men även om det skulle kunna leda till att leasing är ett alternativ för företag som inte är börsnoterade och som inte har hög kreditvärdighet och lönsamhet. Vidare kommer vi att undersöka om teorin stämmer överens med vårt fallföretag.

3.3 DuPont

DuPont-modellen består av två delar. Den första delen är en kapitaldel som består av omsättningshastigheten av kapital. Den andra är baserad på resultatet och avslutas med avkastning på totalt kapital. Modellen bygger på värden från företagets resultat- och balansräkning och placeras ut i ett grafiskt schema för att relatera dessa till varandra och således kunna beräkna kapitalomsättningshastighet och avkastning på totalt kapital (ekonomi-info).



Det finns ett par fördelar med denna modell. Dessa fördelar är att modellen baserar sig på exakta siffror vilket gör att den är lättanvänd, vilket gör att företag kan enkelt och effektivt avläsa skillnader i räntabiliteten tack vare poster i balans- och resultaträkningen. Således skapas ett schema som ger företag en möjlighet att studera dess olika delområden och på sikt förbättra räntabiliteten på det totala kapitalet. Det värde som uppstår här avspeglar företagets ekonomiska situation. Exempelvis påverkar en förändring av lagrets storlek direkt företagets lönsamhet (Hiller, Ross, s. 59-63).

Den här studien kommer att undersöka hur övergången till K3 och en eventuell ny standard om leasing påverkar bland annat vinstmarginal, kapitalomsättningshastighet och avkastning på totalt kapital hos ett större företag i transportbranschen. Vidare kommer vi att undersöka om ett större

företag i transportbranschen kan använda sig av DuPont modellen för att öka sin avkastning på totalt kapital.

3.4 Positiv redovisningsteori

Positiv redovisningsteori försöker förutsäga val av företagets redovisningsprinciper och hur företag blir influerade av nya redovisningsstandarder. Teorin menar att företag organiserar sig på det mest effektivaste sättet som möjligt för att maximera deras chans till överlevnad. Vissa företag är mer decentraliserade än andra, vissa företag bedriver verksamheter inom företag medan andra överlåter samma verksamhet, vissa företag finansierar mer genom skulder än andra. Dessa faktorer avgör vilka olika investeringsmöjligheter som finns inom företaget. (Scott, s. 284)

I denna teori utgår man ifrån att ledningen försöker vara så effektiva som möjligt för deras eget intresse, vilket inte alltid är i företagets bästa (Scott, s. 287).

Enligt Scott bygger den positiva redovisningsteorin på följande tre hypoteser:

1. Hypotesen om ledningens bonusar

Det är troligt att styrande personer inom företaget som får ersättning som är baserad på företagets resultat tenderar att välja redovisningsprinciper som är kortsiktiga istället för långsiktiga för att gynna sin egen utdelning, under förutsättningen att allt annat hålls lika. Detta kan göras genom att personer inom företaget försöker visa upp så höga intäkter som möjligt, vilket leder till en bättre bonus (Scott, s. 287).

I den här studien kommer vi att undersöka om denna hypotes stämmer in på ett större företag i transportbranschen vid byte av redovisnings regelverk.

2. Hypotesen om låneavtal

Det är möjligt att företag som tenderar att få problem med sina låneavtal väljer redovisningsprinciper som höjer företagets resultat kortsiktigt. Detta gör man för att mörka för sin lånegivare att man skulle ha svårt med betalningsvillkoren i låneavtalet och på det sättet minska risken för att eventuella straffsanktioner från lånegivaren. Detta är under förutsättning att man håller allt annat lika och jämför mot ett företag som klarar av att betala sina låneavtal (Scott, s. 287-288).

Studien kommer att undersöka om ett större företag i transportbranschen vid införandet av K3 kommer att försöka påverka deras resultat för att det ska se bättre ut.

3. Hypotesen om politisk påverkan

Ett företag som riskerar att kostnaderna kommer öka på grund av politiska beslut kommer välja redovisningsprinciper där företaget tänker långsiktigt när det gäller intäkter och skjuter upp dem till

kommande perioder. Förutsatt att man håller allt annat lika och jämför mot ett företag som inte påverkas av politiska beslut. Att skjuta upp intäkterna leder till att företagen inte drar till sig uppmärksamhet från allmänheten och media. På det sättet kan de upplevda negativa besluten försummas då politiker inte har uppmärksammat att något behöver åtgärdas (Scott, s. 288).

Denna hypotes anser vi att den inte har något samband med ett större företag inom transportbranschen som inte är noterat och på det sättet inte kan påverka speciellt mycket politiskt genom sina val av redovisningsmetoder.

3.5 Nyckeltal

I vår uppsats kommer vi att utgå ifrån olika nyckeltal. Dessa nyckeltal har vi hämtat från ekonomi-info.nu och kommer här nedan att beskriva dem kortfattat.

- Soliditet är ett nyckeltal på ett företags finansiella stabilitet. Soliditet brukar användas för att bedöma ett företags betalningsförmåga på lång sikt. Det räknas ut genom att man dividerar eget kapital med totalt kapital och det visar förhållandet mellan eget kapital och totalt kapital (ekonomi-info).
- Avkastning är ett nyckeltal som mäter lönsamheten i ett företag. Avkastning räknas ut genom att rörelseresultatet divideras med till exempel eget kapital (ekonomi-info). Avkastning mäts på två olika kapital, vilka är totalt kapital och eget kapital.
 - Avkastning på eget kapital = Rörelseresultat / Eget kapital
 - Avkastning på totalt kapital = Rörelseresultat / Totalt kapital
- Skuldsättningsgrad anger storleken på företagets skulder i förhållande till det egna kapitalet och är ett tecken på företagets finansiella styrka. Skuldsättningsgraden fås fram genom att dividera skulderna med eget kapital (ekonomi-info).
- Kassa likviditet mäter omsättningstillgångarna, borträknat för lager och pågående arbeten, som andel av kortfristiga skulder och fås genom att dividera omsättningstillgångarna med de kortfristiga skulderna. Kassa likviditet används för att se företagets kortsiktiga betalningsförmåga. Ett tal över 100 % är ett måste för att kunna betala sina kommande räkningar och ett bra tal ligger runt 130 % (ekonomi-info).
- Räntetäckningsgrad mäter företagets förmåga att täcka sina räntekostnader och är den större än 1,0 innebär detta att företaget går med vinst respektive förlust då det är mindre än 1,0. Räntetäckningsgraden fås fram genom att dividera resultatet efter finansiella intäkter med finansiella kostnader (ekonomi-info).
- Vinstmarginal mäter vinsten i förhållande till omsättningen och den fås fram genom att dividera resultatet före finansiella kostnader med omsättningen, alternativt årets resultat efter skatt med omsättningen (ekonomi-info).
- Kapitalomsättningsgrad anger hur omsättningens storlek är i relation till de totala tillgångarna och visar hur effektivt företaget är på att använda sitt kapital i den egna verksamheten. Kapitalomsättningsgraden fås fram genom att dividera omsättning med totalt kapital (ekonomi-info).
- Skuldränta mäter de finansiella kostnaderna som andel av de totala skulderna och det visar räntan ett företag betalar för de skulder som de har. Om skuldräntan är låg innebär detta att

företaget har en lägre räntekostnad då det är en högre andel skulder som löper utan ränta, vid en hög skuldränta ger detta en högre räntekostnad då det är en högre andel. Skuldräntan fås ut genom att dividera de finansiella kostnaderna med de totala skulderna (ekonomi-info).

- Rörelsemarginal anger hur stor andel av varje omsatt krona som blir kvar efter ränta och skatt och fås fram genom att dividera rörelseresultatet med omsättningen (ekonomi-info).

3.6 Leasing enligt BFNAR

Ett svenskt företag som inte är börsnoterat ska idag redovisa enligt Årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens allmänna råd. Enligt BFNAR 2000:4 "Redovisning av leasingavtal" ska alla leasingavtal redovisas som operationella leasingavtal. Bokföringsnämnden menar att leasingavtal kan utformas på många olika sätt och det kan vara väldigt komplicerat och resurskrävande att ta reda på den ekonomiska innebörden i avtalet. I Årsredovisningslagen står det att de finansiella rapporterna ska ge en rättvisande bild av företaget. Därför menar Bokföringsnämnden att företag som har en begränsad intressentkrets ska redovisa all sin leasing som operationell leasing, eftersom leasingavtal ska redovisas på ett rättvisande sätt utan att vara alltför resurskrävande.

3.7 Leasing enligt K3 (BFNAR 2012:1)

3.7.1 Större vs mindre företag

Om ett företag uppfyller minst två av dessa tre punkter definieras det som ett större företag. Alla andra företag som inte uppfyller minst två av punkterna definieras som ett mindre företag (Bolagsverket).

- Medelantalet anställda i ett företag är fler än 50.
- Balansomslutningen i ett företag är högre än 40 miljoner kronor.
- Nettoomsättningen i ett företag är högre än 80 miljoner kronor.

Företag och koncerner som är noterade på börsen ska redovisa enligt IFRS. Större företag och koncerner ska redovisa enligt K3, medan mindre företag får välja mellan att redovisa enligt K2 eller K3 (Ernst & Young).

3.7.2 Redovisning av leasing enligt K3 och IFRS

K3 är baserat på IFRS for SMEs (Small and Medium-sized Enterprise) som är en förenklad version av IFRS för icke-noterade bolag. K3 är skrivit för både koncernredovisning och juridiska personer. Enligt K3 ska ett företag redovisa leasing enligt IAS 17 som finansiellt eller operationellt, undantag görs för juridiska personer som får redovisa som operationell leasing (Törning, "Så redovisar du leasing").

3.8 Finansiell leasing

3.8.1 Hos leasetagaren

Hos leasetagaren redovisas finansiell leasing som ett köp. Leasingavtalen hamnar då som tillgångar och skulder i balansräkningen (BFNAR 2012:1, p 20.5). Kostnaden för avtalet kopplas till de respektive posterna. Den avskrivning som leasingen ger upphov till redovisas i resultaträkningen och sker på samma sätt som för andra liknande tillgångar. De övriga delarna i denna form av leasing utgörs av en ränta på skulderna.

Ett finansiellt leasingavtal ska även skrivas ned om återvinningsvärdet är lägre än det redovisade

värdet enligt med BFNAR 2012:1 p 27.2. I de fall då det redovisade värdet är högre, ska detta skrivas ner till återvinningsvärdet.

Värdet på tillgången respektive skulden vid leasingperiodens början utgörs av det lägsta av verkligt värde och nuvärdet av minimileaseavgifterna. Detta medför att en diskontering måste göras med en lämplig implicit ränta. Implicit ränta är den ränta som gör att framtida leasingavgiften motsvarar värdet på tillgången (BFNAR 2012:1, p 20.5).

Leasingavgiften består av två delar, amortering och ränta, där räntekostnaden kommer att minska med tiden och amortering öka om andra variabler, exempelvis räntenivån, hålls konstant. Detta kommer då fungera som ett annuitetslån, där betalningarna är relativt konstanta över tid (BFNAR 2012:1, p 20.9)

Exempel: Ett företag tecknar ett finansiellt leasingavtal på fem år med en årlig betalning på 1 miljon kr. Den implicita räntan räknas ut till 5 %. Nuvärdesberäkningen av leasingavgifterna på 5 miljoner kr blir då $4\,329\,477\text{kr}$ ($1\text{ miljon} / 1,05^1 + 1\text{ miljon} / 1,05^2 + 1\text{ miljon} / 1,05^3 + 1\text{ miljon} / 1,05^4 + 1\text{ miljon} / 1,05^5$). Vilket är lika med anskaffningsvärdet som ska skrivas av på 5 år, avskrivning per år = $4\,329\,477 / 5\text{ år} = 865\,895\text{ kr}$. Leasingskulden amorteras sedermera av i takt med att leasingavgifterna betalas. Dessa leasingavgifter består av amortering och räntekostnad, där amorteringen ökar med tiden och räntekostnaden minskar. I resultaträkningen redovisas räntekostnaden och avskrivningen. Se uträkning nedan.

År	1	2	3	4	5
Leasingavgift	1000000	1000000	1000000	1000000	1000000
IB skuld	4329477	3545951	2723248	1859410	952381
Ränta 5 %	216474	177298	136 162	92971	47619
Amortering	783526	822702	863838	907029	952381
UB skuld	3545951	2723 248	1859410	952381	0
BR					
IB Maskin	4329477	3463581	2597686	1731791	865895
Avskrivningar	865895	865895	865895	865 895	865895
UB Maskin	3463581	2597686	1731791	865895	0
BR					
IB Maskin	4329477	3545951	2723248	1859410	952381
Amortering	783526	822702	863838	907029	952381
UB Skuld	3545951	2723248	1859410	952381	0
RR					
Avskrivningar	865895	865895	865895	865895	865895
Ränta	216474	177298	136162	92971	47619
Summa	1082369	1043193	1002058	958866	913514

Leasingkostnaden för företaget i exemplet blir alltså högre i början av leasingperioden och lägre i slutet av leasingperioden (1 082 369 kr det första året, 913 514 kr det sista året). Totalt blir leasingkostnaden 5 miljoner kronor.

3.8.2 Hos leasegivaren

Ur leasegivarens perspektiv ses tillgången som avyttrad och redovisas därmed som en försäljningsintäkt, alternativt en fordran tills dess att den är avyttrad, som motsvarar det lägsta av verkligt värde och nuvärdet av minimileaseavgifterna. (BFNAR 2012:1, p 20.15, p 20.17)

Denna form av leasing betraktas som att leasegivaren lånar ut pengar till leasetagaren vilket ger en fordran hos leasegivaren som tas upp i dess balansräkning. Fordran betalas successivt av genom leasing och ger upphov till ränteintäkter som är baserade på leasingavtalets implicita ränta. (BFNAR 2012:1, p 20.18)

Exempel: Här följer samma exempel som under 'Hos leasetagaren'. Här redovisar leasegivaren inte tillgång i balansräkningen utan leasegivaren redovisar istället en försäljningsintäkt och en ränteintäkt. Försäljningsintäkten är lika med anskaffningsvärdet i exemplet ovan (= 4 329 477) och redovisas fördelat över leaseperioden tillsammans med ränteintäkterna. Där försäljningsintäkten varje år är lika med amorteringen i ovan nämnda exempel och ränteintäkten är lika med räntekostnaden. Se beräkning nedan.

År	1	2	3	4	5
BR					
IB Fordran	4329477	3545 951	2723248	1859410	952381
Betalning	783526	822702	863838	907029	952381
UB Fordran	3545951	2723248	1859410	952381	0
RR					
Ränteintäkt	216474	177298	136162	92971	47619
Försäljningsintäkt	783526	822702	863838	907029	952381
Summa	1000000	1000000	1000000	1000000	1000000

Leasingintäkterna blir för företaget 1 miljon kronor per år, där försäljningsintäkten ökar varje år och ränteintäkten minskar varje år.

3.9 Operationell leasing

3.9.1 Hos leasetagare

Då operationell leasing ofta likställs med hyresavtal ska det tas upp som en kostnad i leasetagarens resultaträkning. Enligt BFNAR 2012:1, p 20.13 ska det operationella leasingavtalet tas upp linjärt över

leasingavtalets löptid, det vill säga lika stor kostnad för varje period över löptidens gång. Den centrala frågan här är i vilka perioder som kostnaden ska redovisas (BFNAR 2012:1, p 20.13).

Exempel: Ett företag tecknar ett operationellt leasingavtal på fem år med en årlig betalning på 1 miljon kr. Företaget ska då redovisa sin leasing kostnad linjärt över tiden, 5 miljoner / 5 år = 1 miljoner kr per år.

3.9.2 Hos leasegivare

För leasegivarens del redovisas leasingen som tillgång och skuld i balansräkningen då leasegivaren fortfarande har riskerna och fördelarna med ägandet av tillgången (BFNAR 2012:1 p 20.24). Avskrivning sker på samma sätt som leasgivaren gör för andra liknande tillgångar (BFNAR 2012:1, p 20.23).

Intäkterna från leasingavtalet redovisas, precis som kostnaden hos leasetagaren, linjärt över leasingavtalets löptid (BFNAR 2012:1, p 20.22).

Exempel: Samma exempel som ovan. Här redovisar leasegivaren tillgången i balansräkning och skriver av den som vanligt medan intäkterna redovisas linjärt över tiden, 5 miljoner / 5 år = 1 miljoner kr per år.

3.10 Skillnader mellan finansiell och operationell leasing

En skillnad som är enkel att se är att balansomslutningen ökar vid finansiell leasing i jämförelse med operationell leasing, då tillgången ska tas upp i balansräkningen. Vilket leder till att soliditeten blir lägre om ett företag tillämpar finansiell leasing istället för operationell leasing. En annan skillnad som inte är lika enkel att se är att operationell leasing leder till att avkastning på eget och totalt kapital blir högre i början av leasingperioden vid jämförelse med finansiell leasing och lägre vid slutet av leasingperioden.

Exempel: Samma exempel som tidigare nämnts. Leasingavtal på fem år med en årlig betalning på 1 miljon kronor och en implicit ränta på 5 %. Vidare antar vi en balansomslutning på 40 miljoner och resultatet före leasingkostnader 10 miljoner förblir konstant under de fem åren som leasingperioden varar. De årliga leasingkostnaderna finns även angivna i tidigare tabeller.

Finansiell leasing - Leasetagare

År	1	2	3	4	5
Årlig leasingkostnader	1 082 369	1 043 193	1 002 058	958 866	913 514
Resultat efter fin. poster	8 917 631	8 956 807	8 997 942	9 041 134	9 086 486
Balansomslutning	43 463 581	42 597 686	41 731 791	40 865 895	40 000 000

Avkastning på totalt kapital	20,52%	21,03%	21,56%	22,12%	22,72%
------------------------------	--------	--------	--------	--------	--------

Operationell leasing – Leasetagare

År	1	2	3	4	5
Årliga leasingkostnader	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000
Resultat efter fin. poster	9 000 000	9 000 000	9 000 000	9 000 000	9 000 000
Balansomslutning	40 000 000	40 000 000	40 000 000	40 000 000	40 000 000
Avkastning på totalt kapital	22,50%	22,50%	22,50%	22,50%	22,50%

Som vi ser i exemplet ovan kommer avkastningen på totalt kapital vara linjärt varje år vid operationell leasing medan vid finansiell leasing är avkastningen lägre i början och högre i slutet vid jämförelse med operationell leasing.

3.11 IASB och FASB

Enligt Marton et al (s.15) finns det två normsättare som har betydande påverkan på redovisningsreglerna globalt. Dessa två är europeiska IASB och amerikanska FASB. IASB och FASB har tillsammans utvecklat ett konvergensprojekt där tanken är att de tillsammans ska reducera skillnaderna som finns mellan deras regelverk IFRS och US GAAP, med vilka de började arbeta med år 2002. Orsaken till detta är att IASB och FASB vill öka jämförbarheten av de finansiella rapporterna globalt vilket kommer att medföra att investerarna på ett enklare sätt kommer att kunna jämföra olika företag med varandra. Ett problem är dock att IFRS är principbaserat medan US GAAP är regelbaserat.

Konvergensprojektet stämmer även överens med vad som står i föreställningsramen punkt 9 och 10 i IFRS. Där det står att investerarna är de intressenterna som har störst betydelse för hur de finansiella rapporterna skall utformas.

I föreställningsramen, punkt 24, i IFRS står det att de fyra viktigaste kvalitativa egenskaperna i de finansiella rapporterna är begriplighet, relevans, tillförlitlighet och jämförbarhet.

- *Begriplighet* innebär att informationen i de finansiella rapporterna ska vara lättbegriplig för användarna. (IFRS, Föreställningsramen punkt 25)
- *Relevans* menas med att den information som lämnas i de finansiella rapporterna ska vara relevant för användarna som beslutsunderlag. (IFRS, Föreställningsramen punkt 26)
- Med *tillförlitlighet* menas att den informationen som finns i de finansiella rapporterna inte innehåller väsentliga felaktigheter eller är vinklad. (IFRS, Föreställningsramen punkt 31)
- *Jämförbarhet* innebär att användarna av de finansiella rapporterna ska kunna jämföra företagets finansiella rapporter över tid. Användarna ska även kunna jämföra olika företags finansiella rapporter med varandra. Därför måste värderingsprinciper användas konsekvent, företag måste även informera användarna om vilka redovisnings och värderingsprinciper de använder. (IFRS, Föreställningsramen punkt 39, 40)

Vid byte av redovisningsprinciper ska bytet ske retroaktivt, företaget ska redovisa som om de alltid hade tillämpat redovisningsprincipen och företaget ska justera jämförelsetalen (IFRS, IAS 8 punkt 5, 19, 22).

3.12 Problem med nuvarande leasingstandard

Enligt den nuvarande standarden IAS 17 ska ett företag redovisa leasing som finansiell eller operationell. Företagen gör själva en bedömning utifrån de regler som finns om det är finansiell eller operationell leasing. Enligt Marton et al (s.197) kan det finnas incitament för olika företag att göra "felaktiga" bedömningar och på det sättet bedöma sin leasade tillgång som operationell och därigenom behöver företaget inte redovisa tillgången i balansräkningen. Detta medför då att företagets soliditet inte påverkas som det hade gjorts om företaget hade redovisat tillgången i balansräkningen. Om ett företag medvetet kan göra "felaktiga" bedömningar minskar då jämförbarheten i olika företags finansiella rapporter och det blir inte en rättvisande bild av företaget om de medvetet har gjort "felaktiga" bedömningar. Det finns alltså ett klassificeringsproblem med den nuvarande standarden.

Eftersom det finns två sätt att redovisa leasing ställer detta höga krav på de intressenter som vill jämföra olika företag med varandra då de själva måste kolla upp om företaget redovisar sin leasing som operationell eller finansiell och då uppskatta vilka effekter de olika redovisningsalternativen ger. Detta strider även mot föreställningsramen punkt 10 där det står att investerarna är de viktigaste intressenterna för utformningen av de finansiella rapporterna.

3.13 Förslag till ny leasingstandard

2009 gav IASB och FASB ut ett "discussion paper" om redovisning av leasing. Enligt Marton m.fl. (s. 209) var skälet till att IASB och FASB gav ut ett "discussion paper" att de befarade att leasing redovisningen inte var konsekvent, utan att det fanns incitament för företagen att göra egna bedömningar. De menade bland annat att två avtal som var väldigt lika varandra kunde redovisas olika, ett som finansiellt och ett som operationellt, då kommer de få väldigt olika effekter på de finansiella rapporterna trots att de är två väldigt liknande avtal.

Ett grundläggande förslag i det "discussion paper" som gavs ut var att samtliga leasingavtal ska redovisas i balansräkningen. Det ska vara rätten att använda en tillgång som ska vara kriteriet för att redovisa tillgången i balansräkningen, inte vem som har riskerna och förmånerna i avtalet (Marton m.fl. s.209-210).

IASB och FASB gav 2010 ut ett förslag på en ny leasingstandard som skulle ersätta nuvarande IAS 17, Exposure Draft (ED). Förslaget bygger på det "discussion paper" som gavs ut 2009, där IASB och FASB även har tagit hänsyn till de synpunkter som kom in (ED). Enligt förslaget (ED) ska ett företag i framtiden redovisa leasing som en tillgång och skuld i balansräkningen om de har rätt att använda tillgången. Om det nya förslaget godkänns kommer det då att innebära att det inte längre finns någon klassificeringsfråga angående om det ska vara finansiell eller operationell leasing för företagen. Enligt ED så ska leasingtagaren räkna ut ett nuvärde av de framtida leasingavgifterna vilket

kommer att redovisas som en skuld i balansräkningen, samtidigt som tillgångens anskaffningsvärde ska värderas till samma belopp som skulden och redovisas i balansräkningen. Än så länge har inte förslaget godkänts, utan det är under utredning (IFRS Foundation, a)

3.14 Kritik mot förslag

Den kritik IASB och FASB har fått angående det nya förslaget är bland annat att det är för komplicerat och det kommer bli höga kostnader för att implementera det nya förslaget, att det krävs mer forskning angående det nya förslaget för att se hur det kommer att påverka olika företag men även att det kommer bli nya klassificeringsproblem mellan service och leasing (IFRS Foundation, b)

Svenskt Näringsliv, Finansbolagens Förening och Svenska Bankföreningen har tillsammans skrivit ett dokument om leasing, "Redovisning av leasing går åt fel håll". Där menar de bland annat att det nya förslaget är för mycket anpassat till kringgående problem av redovisningen i USA. De menar vidare att det inte finns lika stora problem i Europa och att det alltså inte är nödvändigt att anpassa den nya standarden efter problem som inte har lika stor betydelse i Europa. Deras kritik riktar sig även till att det nya förslaget inte tar hänsyn till att det finns olika former av leasingavtal, alla leasingavtal är inte finansiella, vilket den nuvarande IAS 17 gör. De menar också att nyttan för användarna av redovisning kommer vara mindre än de ökade kostnaderna för företagen och dessutom finns all information, inklusive noterna i årsredovisningen, redan i de finansiella rapporterna. De påpekar även att redovisningen av en tillgång kommer i många fall både att redovisas hos leasingtagaren och leasinggivaren, redovisningen kommer alltså inte att vara symmetrisk som den är idag.

3.15 Tidigare studier

I studien, "Ny leasingstandard - Hur påverkas transportbranschen i Europa?" av Sträng och Wall, undersöks det hur den nya standarden om leasing som ska ersätta IAS 17 kommer att påverka olika nyckeltal i transportbranschen. Författarna kommer fram till att soliditeten och räntabiliteten på totalt kapital kommer att försämrats hos företagen i transportbranschen.

I ytterligare två studier gjorda om leasing på den svenska flygmarknaden, Fredriksson & Bylock vid Göteborgs Universitet och Hellström & Lundgren vid Umeå Universitet, dras det slutsatsen att leasing ökar flexibiliteten. I studien från Göteborgs Universitet menar författarna att flygbranschen troligen inte kommer att påverkas av vilken finansieringsform som väljs, medan i den andra studien från Umeå Universitet menar författarna att leasing kan användas av de företag som inte har tillräckligt med kapital och att de företag som har kapital sker leasing istället genom en strategisk synvinkel.

4 Empiri

4.1 Eurolink i Sverige AB

Eurolink startades år 2006 av Roy Hansson som har över 30 års erfarenhet inom åkeri- och transportbranschen. Delägare i Eurolink är Christer Steingruber som kommer ifrån Avesta där han äger och driver Truckservice AB, och är även verksam i Ernst's Express. Ägandet Eurolink är fördelat följande: Hansson äger 50,1% och Steingruber äger 49,9%. Eurolink har sitt säte i Ljungbyhed i Skåne, där det arbetar 16 anställda på kontor och terminal. Totalt har Eurolink idag, år 2012, 106 anställda vilket kan jämföras med år 2006 när Eurolink startades då de endast hade 26 anställda.

Det är Hansson i sin position som VD tar de flesta beslut i Eurolink. När det gäller inköp av lastbilar tas dessa beslut av Hansson men Scania hjälper till med vilka typer av lastbilar som kan behövas och även med eftermarknaden för de gamla lastbilarna.

Eurolinks finansiella ställning är god. Med en balansomslutning på 40 Mkr, soliditet på 31 % och en kassalikviditet på 142 %. Resultatet efter skatt uppgick till 2 Mkr för 2011. Resultatet för Eurolink har legat omkring 5 % av omsättning varje år med en nedgång under 2008 när finanskrisen slog hårt på många företag, även mot Eurolink. Kassalikviditeten har ökat successivt sedan starten och balansomslutningen ökar i takt med omsättningen varje år.

Eurolink har under deras sex år inte gjort någon utdelning utan återinvesterat all vinst i företaget. Detta gör de för att bygga upp en bra grund för Eurolink att stå på och bli finansiellt starka. Hansson menar vidare på att det är ett gemensamt beslut som delägarna tog tidigt för att just stärka upp Eurolinks ekonomi och att på bästa sätt slå sig in på marknaden.

Eurolink är ett företag som vill växa på marknaden och bygga upp långsiktiga relationer med kunder och leverantörer. De strävar inte efter kortsiktiga resultat utan att på lång sikt växa in på marknaden som ett starkt varumärke som för med sig respekt, handlingskraft och ärlighet. De återinvesterar vinsten i företaget för att bygga upp ett starkt företag som ska fungera i längden.

Idag har Eurolink 57 egna bilar som transporterar allt ifrån stål till papper och parti- till styckegods. Tyskland är den stora marknaden, men de transporterar även gods i Norge, Benelux, Frankrike samt inrikes på den svenska marknaden. Med kunder som Sandvik, Outokumpu, OVAKO, Ragnsells och ThyssenKrupp har Eurolink under sina sex verksamhetsår arbetat upp en stabil kundkrets.

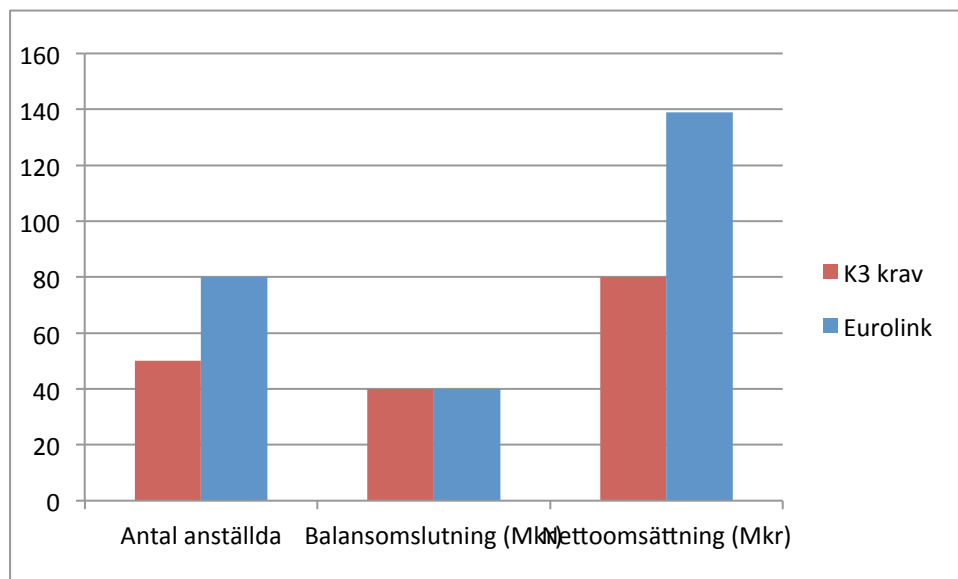
Eurolink leasar i dagsläget de flesta av lastbilarna genom operationell leasing där man redovisar leasingavgifterna som kostnader i resultaträkningen varje månad. De har även några få bilar på avbetalning. Scania Finans står för alla avtal med Eurolinks lastbilar och Eurolink använder sig även av ett så kallat "Grönt Kort" genom Scania. Grönt Kort är ett serviceavtal som vissa av Scantias kunder får ta del av och där man betalar en fast avgift i månaden för att utnyttja Scantias verkstäder och

serviceställen när detta behövs. Enligt VDn, Roy Hansson, kommer det bli mer lönsamt att hyra lastbilar än att köpa lastbilar för Eurolink. Detta gör Scania Finans till en attraktivt samarbetspartner för Eurolink.

4.2 Redovisningsstandard

Idag följer Eurolink årsredovisninglagen (ÅRL) och Bokföringsnämndens allmänna råd (BFNAR) när de redovisar sina leasingavtal. Dessa standarder följer de flesta företag i storlek med Eurolink och enligt Eurolinks VD, Roy Hansson, har det inte funnits någon anledning att ändra detta.

Eurolink står nu inför en ändring av redovisningsstandard och Eurolink kommer nu att behöva följa K3 från och med 2014-01-01 då de uppfyller de krav som BFN fastställt. Fler än 50 anställda, mer än 40 miljoner kr i balansomslutningen och en nettoomsättning på mer än 80 miljoner kronor. Detta är något som vi har börjat tänka på, säger Hansson. Eurolink kommer med K3 behöva redovisa nuvarande leasingavtal som finansiella istället för operationell då de uppfyller de krav som finns för leasingavtal i K3 enligt BFNAR 2012:1 punkt 20.3. Hansson menar att detta komplicerar redovisningen och att det inte kommer göra deras leasingkostnad lika överskådlig som tidigare. Med ett operationellt avtal kan man enkelt se hur resultatet kommer påverkas med ett leasingavtal medan ett finansiellt avtal måste tas upp i balansräkningen och skrivas av.



Hansson fortsätter med att prata om att Eurolink under hösten har tagit fram ett nytt avtal med Scania där de får betala per körda mil i månaden och när de uppnår en viss mängd mil eller en viss tid så ska den lastbilen bytas ut mot en ny. Detta avtal kan kanske ändra den ekonomiska innebörden i avtalet som ligger till grund för om ett avtal ska klassificeras som finansiellt eller operationellt.

Stigborn, auktoriserad revisor på Ernst & Young, menar att övergången till K3 inom leasing skiljer sig från att redovisa nya finansiella leasingavtal. Det finns övergångsregler för de som använt sig av operationell leasing innan i BFNAR 2012:1 punkt 35.28. Dessa regler säger att operationella leasingavtal ska värderas till återstående värde enligt leasingavtalet vid tidpunkten för övergången och inte räknas om.

Stigborn fortsätter med att förklara med referens till BFNAR 2012:1 20 kapitlet att tillgången och skulden ska behandlas som liknade likartade poster. Tillgångarna tas upp i balansräkningen och ska skrivas av med en avskrivningstid som motsvarar den förväntade ekonomiska livslängden. Skulden ska minskas med inbetalningar till leasingbolaget, fördelat med amortering i balansräkningen, ränta i resultaträkningen samt eventuella andra avgifter i resultaträkningen.

4.3 Nyckeltal

De nyckeltal vi har valt är de som är nämnda under teoriavsnittet då vi har ansett att de är relevanta för vår studie. Vi har hämtat informationen och siffrorna från Eurolinks årsredovisning för 2011 för att kunna beräkna nyckeltalen. Vi har sedermera infogat dessa siffror i DuPont-modellen för att det ska ge en tydligare bild av Eurolinks finansiella ställning.

Soliditet - hur stor del av tillgångarna som är finansierade med eget kapital

$$(6\,958\,428 + (0,737 \times 7\,283\,000)) / 40\,307\,037 = 30,58 \%$$

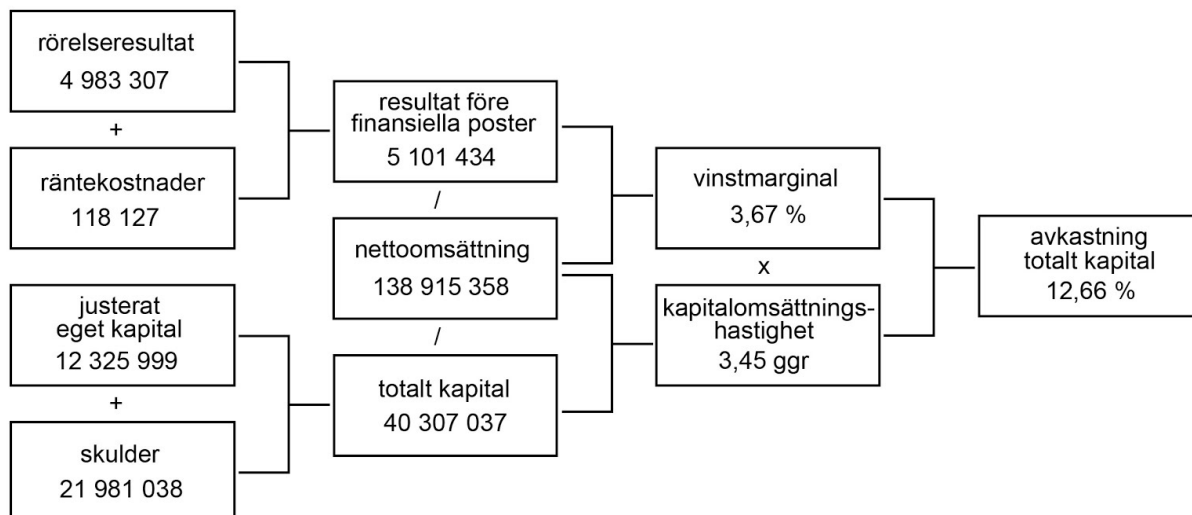
Under de senaste fem åren har soliditeten ökat från runt 20 % till 30,58 % i 2011 års redovisning. Då soliditet mäter hur stor del av tillgångarna som är finansierade med eget kapital kan detta anses vara en god utveckling för Eurolink AB.

Avkastning på eget kapital - mäter lönsamheten i företaget

$$4\,715\,487 / (6\,958\,428 + (0,737 \times 7\,283\,000)) = 38,25 \%$$

Avkastningen på eget kapital har under de senaste åren varierat från runt 10 % upp till 60 %. Avkastningen har sjunkit sedan tidigare år och ligger nu på 38,25 %. Då det mäter ett företags lönsamhet på det egna kapitalet så kan detta ses som ett godkänt resultat.

Avkastning på totalt kapital/DuPont modellen



Avkastningen på totalt kapital har varierat under de senaste åren både uppåt och neråt, men har minskat jämfört med året innan från 22,61 % till 12,66 %.

Skuldsättningsgrad - beskriver skulderna i förhållande till det egna kapitalet.

$$27\,981\,038 / (6\,958\,428 + (0,737 \times 7\,283\,000)) = 2,27$$

Eurolinks skuldsättningsgrad har ända sedan starten 2006 minskat vilket innebär att de hela tiden minskar sina skulder i förhållande till det egna kapitalet.

Kassalikviditet - kortsiktig betalningsförmåga, det vill säga omsättningstillgångar som andel av kortfristiga skulder.

$$27\,551\,392 / 19\,394\,059 = 142,06 \%$$

Kassalikviditeten har under de senaste åren ökat från 113 % till 142 % under 2011. Detta kan också ses som en god ekonomisk utveckling då den kortsiktiga betalningsförmågan har ökat.

Räntetäckningsgrad - förmåga att täcka sina räntekostnader

$$(4\,983\,307 + 118\,127) / 385\,947 = 13,22$$

Räntetäckningsgraden har under åren, liksom avkastning på eget kapital, varierat. Från att ha varit nere i 2,65 gånger för att nu vara uppe i 13,22 är det ett gott tecken på att den är så hög under 2011.

Vinstmarginal - vinst i förhållande till omsättning

$$(4\,983\,307 + 118\,127) / 138\,915\,358 = 3,67 \%$$

Vinstmarginalen har även den varierat de senaste åren mellan 1 % och 6 %. Men i jämförelse med året innan har den minskat från 6,08 % till 3,67 %. Detta kan dock fortfarande ses som ett gott resultat med tanke på marknaden och den rådande konjunkturen.

Kapitalomsättningshastighet - hur effektivt kapitalet används i företaget, omsättningens storlek i förhållande till det totala kapitalet.

$$138\,915\,358 / 40\,307\,037 = 3,45 \text{ ggr}$$

Kapitalets omsättningshastighet har under de senaste fem åren legat relativt konstant med endast en marginell nedgång från föregående år från 3,72 till 3,45.

Skuldränta - räntan man får betala för sina skulder.

$$385\,947 / (40\,307\,037 - (6\,958\,428 + (0,737 \times 7\,283\,000))) = 1,38 \%$$

Skuldräntan har legat relativt lågt på runt 1-2 %, där det enda undantaget var 2010 då den låg på 6,03 %.

Rörelsemarginal - andelen av omsättning som blir kvar efter ränta och skatt.

$$4\,983\,307 / 138\,915\,358 = 3,59 \%$$

Rörelsemarginalen har under de senaste åren, precis som avkastningen på eget och totalt kapital, varierat från år till år, mellan 1 % och 6 %, för att nu ligga på 3,59 % under 2011.

5 Resultat & analys

För att kunna få fram resultat var vi tvungna att börja med att räkna ut en ny balansräkning och resultaträkning för Eurolink. Detta gjorde vi med hjälp av Eurolinks årsredovisning från 2011. Eftersom det inte gjorts några balans- och resultaträkningar med K3 än var detta en utmaning för oss. Nedan finns en beräkning över hur vi fick fram de nya talen i Eurolinks balans- och resultaträkning enligt K3. Vi diskuterade med Rosenqvist vad lämplig marknadsränta skulle ligga på och han tyckte att 4 % var skäligt att räkna med. Han tyckte att avskrivningstiden var svår att fastställa men om man skulle dra alla lastbilarna över en kant så var 4 år en skälig ekonomisk livslängd för lastbilarna.

ÅR	2011	2012	2013	2014	2015	Summa
Leasingavgift	10 661	10 661	10 661	10 661	1 170	43 814
Ing. skuld	39 660	30 585	21 148	11 333	1 125	
Ränta %	1 586	1 223	846	453	45	
Amortering	9 075	9 438	9 815	10 208	1 125	
Utg. skuld	30 585	21 148	11 333	1 125	0	
BR						
IB Lastbilar	39 660	29 745	19 830	9 915		
Anskrivning	9 915	9 915	9 915	9 915		
Utg. skuld	29 745	19 830	9 915	0		
RR						
Avskrivningar	9 915	9 915	9 915	9 915		
Ränta	1 586	1 223	846	453	45	
Summa	11 501	11 138	10 761	10 368	45	43 814

Resultaten visar att Eurolinks balansräkning kommer att öka kraftigt direkt vid övergången till K3. De kommer binda upp kapital då deras lastbilar måste tas upp som tillgångar vid finansiell leasing. Det är de framtida leasingavgifter som ska tas upp som en tillgång och skrivs av linjärt över tillgångens förväntade ekonomiska livslängd. Detta medför att kostnaderna kommer vara större under de tre första åren för att sedan bli mindre då räntan på den minskande skulden blir lägre. Även många av nyckeltalen kommer att förändras vid övergången till K3.

5.1 Analys av nyckeltal

Efter att ha studerat och räknat på hur övergången till K3 påverkar nyckeltalen har vi kommit fram till följande.

	Före övergång till K3	Efter övergång till K3
Soliditet	30,58%	16,40%
Avkastning på eget kapital	38,25%	33,74%
Avkastning på totalt kapital	12,66%	8,34%
Skuldsättningsgrad	2,27 ggr	5,1 ggr
Kassalikviditet	142,06%	95,56%
Ränteteckningsgrad	13,22 ggr	2,97 ggr
Vinstmarginal	3,67%	4,21%
Kapitalomsättningshastighet	3,45 ggr	1,98 ggr
Skuldränta	1,38%	3,38%
Rörelsemarginal	3,59%	4,12%

Soliditeten minskar från 30,58 % till 16,40 % $((6\,118\,000 + (0,737 \times 7\,283\,000)) / 70\,052\,000 = 16,40\%)$. Detta tolkar vi som att den långsiktiga betalningsförmåga försämras och att detta skulle på sikt ge Eurolink sämre villkor när det gäller att bland annat teckna nya leasingavtal med Scania Finans. Vi anser även att det kommer att bli svårare för Eurolink att ansöka om nya lån hos kreditinstitut med den minskade soliditeten, framförallt då att Eurolink kommer få försämrade lånevillkor.

Även avkastningen på eget kapital minskar, dock något mindre än vad som sker för soliditeten, från 38,25 % ner till 33,74 % $(3\,875\,000 / (6\,118\,000 + (0,737 \times 7\,283\,000)) = 33,74\%)$. Det som är viktigt att påpeka här är att den minskning som sker i nyckeltalet för Eurolink inte betyder att resultatet försämras, utan som vi beskrev tidigare fördelas resultatet annorlunda över åren. Då operationell leasing ger en högre avkastning i början till skillnad från finansiell leasing som ger en lägre avkastning i början och en högre i slutet av leasingperioden. Ur företagets perspektiv innebär detta att den avkastning som ägarna Hansson och Steingruber kan ta ut blir lägre.

Skuldsättningsgraden ökar från 2,27 gånger till 5,1 gånger $((58\,566\,429 / (6\,118\,000 + (0,737 \times 7\,283\,000)) = 5,10\text{ ggr})$. Då skuldsättningsgraden visar att skulderna har ökat mer än det egna kapitalet innebär detta att Eurolinks finansiella styrka blir lägre än innan övergången till K3. Det beror på att lastbilarna nu tas upp i balansräkningen. De framtida skulderna till leasinggivarna kommer också att tas upp i balansräkningen, vilket gör att skuldsättningen ökar för Eurolink.

Kassalikviditet minskar i och med övergången till K3 från 142 % till 95,56 % $((27\,551\,000 / 28\,832\,000) = 95,56\%)$, vilket betyder att Eurolinks kortsiktiga betalningsförmåga kommer att försämras i och med övergången till K3. Då kassalikviditeten hamnar under 100 % gör det att Eurolink rent teoretiskt har svårt att betala sina räkningar och detta gör att Eurolinks kreditvärdighet blir sämre än tidigare. Det som är viktigt att påpeka här är att skulderna redan fanns innan Eurolink gick över till K3. Vid införandet av K3 måste Eurolink även redovisa skulderna de har till deras leasinggivare i balansräkningen vilket får effekten att kassalikviditeten minskar till 95,56 %. Förutsättningarna har

dock inte ändrats eftersom de även tidigare hade dessa skulder till leasinggivarna men skillnaden var att Eurolink tidigare inte var tvungna att redovisa dem.

Räntetäckningsgraden kommer sjunka i och med övergången till K3 från 13,22 gånger till 2,97 gånger $((5\,729\,000 + 118\,000) / 1\,972\,000) = 2,97$ ggr). Detta kommer rent teoretiskt att innebära att Eurolink kommer få det svårare att klara av att täcka sina räntekostnader. Då räntetäckningsgraden fortfarande är högre än 1,0 innebär det att Eurolink fortfarande har möjlighet att täcka sina finansiella kostnader och därmed fortfarande kan gå med vinst. Räntetäckningsgraden sjunker på grund av att Eurolink måste vid övergången till K3 även redovisa en räntekostnad på den framtida leasingkulden som de har till sina leasinggivare.

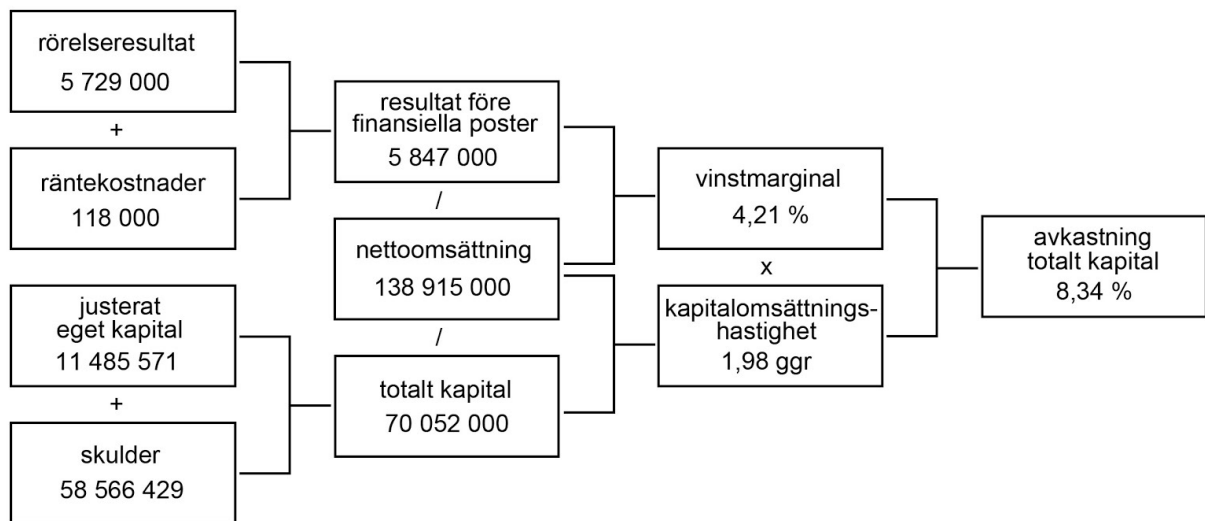
Vinstmarginalen ökar från 3,67 % till 4,21 % $((5\,729\,000 + 118\,000) / 138\,915\,000) = 4,21$ %), vilket innebär att vinsten i förhållande till omsättningen kommer att öka i och med övergången till K3. Detta beror på att rörelseresultatet ökar vid övergången till K3 i jämförelse med tidigare. Rörelseresultatet ökar på grund av att Eurolink endast redovisade en leasingkostnad i resultaträkningen tidigare medan nu måste Eurolink redovisa både en avskrivning och en räntekostnad i resultaträkningen. Eftersom räntekostnader inte påverkar rörelseresultatet innebär det att Eurolinks rörelseresultat ökar vid övergången till K3. Däremot kommer resultatet efter finansiella poster att minska vid övergången till K3 i jämförelse med tidigare.

Då kapitalomsättningshastigheten sjunker från 3,45 gånger innan övergången till K3 till 1,98 gånger efter visar detta att Eurolink använder sitt egna kapital mindre effektivt $(138\,915\,000 / 70\,052\,000) = 1,98$ ggr). Minskningen i kapitalomsättningshastigheten beror på att Eurolink måste ta upp lastbilarna i balansräkningen vid övergången till K3, vilket gör att balansomslutningen ökar.

Skuldräntan kommer att öka från 1,38 % till 3,38 % $(1\,972\,000 / 58\,566\,429) = 3,38$ %). Detta innebär att andelen räntebärande skulderna kommer att öka i förhållande till de totala skulderna. Det som gör att skuldräntan ökar är för att räntekostnaderna ökar då Eurolink behöver ta upp en räntekostnad på de framtida leasingkuldena i resultaträkningen. Eftersom även skulderna ökar då Eurolink behöver redovisa de framtida leasingkuldena i balansräkningen blir skillnaden i nyckeltalet inte lika stor som för andra nyckeltal för Eurolink.

Rörelsemarginalen kommer vid övergången till K3 att öka marginellt från 3,59 % till 4,124 % $(5\,729\,000 / 138\,915\,000) = 4,124$ %). Då rörelsemarginalen ökar kan detta endast tolkas positivt då Eurolink får mer ut efter skatt och övriga kostnader, som de sedermera kan utnyttja för vidare investering i verksamheten. Precis som vinstmarginalen beror ökningen på att räntekostnaderna för de framtida leasingkuldena inte påverkar rörelseresultatet, vilket innebär att rörelseresultatet ökar vid övergången till K3 i jämförelse tidigare.

5.2 DuPont modellen



Vid en övergång till K3 minskar avkastningen på totalt kapital från 12,66 % till 8,34 %. Denna förändring beror på att vinstmarginalen ökar och kapitalomsättningshastigheten minskar vid en övergång till K3. Rörelseresultatet ökar när företaget använder sig av K3 regelverket. Vilket gör att vinstmarginalen också ökar. Det justerade egna kapitalet minskar och skulderna ökar vid övergången till K3 vilket leder till att kapitalomsättningshastigheten minskar. Precis som för avkastningen på eget kapital beror en del av denna minskning på att Eurolink redovisar sina leasingavtal som finansiella istället för operationella, vilket innebär att de får en lägre avkastning de första åren av leasingperioden vid finansiell leasing i jämförelse med operationell leasing.

Ett sätt för att öka avkastningen på totalt kapital är att minska det totala kapitalet, som i sin tur leder till att kapitalomsättningshastigheten ökar. En förändring av nettoomsättningen påverkar vinstmarginalen och kapitalomsättningshastigheten lika mycket. Eftersom Eurolink är ett relativt ungt företag som vill växa i framtiden bör Eurolink försöka öka deras omsättning. Detta kommer även att öka vinsten för Eurolink. Den ökade vinsten kommer då innebära att rörelseresultatet och resultatet efter finansiella poster kommer att öka, vilket i sin tur gör att vinstmarginalen ökar. Om Eurolink lyckas med att öka sin omsättning och därmed även öka resultatet kommer det leda till att avkastningen på totalt kapital också kommer att öka. Ett ytterligare sätt att öka kapitalomsättningshastigheten är att minska totalt kapital, men då Eurolink inte har något lager och är ett företag som vill växa anser vi att det kommer bli svårt. Vi anser istället att Eurolink bör försöka hålla balansomslutningen på en snarlik nivå som de har innan övergången till K3. En ökad omsättning, ett ökat resultat och en liknande balansomslutning kommer leda till ett högre nyckeltal för avkastning på totalt kapital.

5.3 Trade-off teorin

Som vi har sett tidigare kommer skuldsättningsgraden att öka för Eurolink vid övergången till K3, från 2,27 gånger till 5,10 gånger. Frågan är då om Eurolinks skuldsättningsgrad är optimal för dem eftersom Eurolinks skuldsättningsgrad de senaste fem åren har legat runt 2-3 gånger. Som tidigare nämnts under teoriavsnittet om Trade-off teorin ses exempelvis lastbilar som säkra tillgångar. En högre skuldsättningsgrad skulle inte enbart vara negativt för Eurolink, då dessa typer av tillgångar enklare kan finansieras med banklån, leasing och andra typer av skulder. Dessutom finns det en

positiv korrelation mellan ett företags skuldsättningsgrad och deras lönsamhet. Eftersom lastbilarna tidigare inte togs upp i balansräkningen leder det till att skuldsättningsgraden var lägre än vad den egentligen borde vara. Skuldsättningsgraden kan fortfarande vara optimal för Eurolink och precis som teorin säger bör säkra tillgångar finansieras med skulder, vilket också är fallet för Eurolink.

I och med ökningen av skuldsättningsgraden innebär dock detta enligt Trade-off teorin att det finns en större risk för Eurolink att gå i konkurs. Bland annat därför att en högre skuldsättningsgrad ger en högre osäkerhet om Eurolinks ekonomiska ställning, då skulderna har ökat i förhållande till det egna kapitalet. Vi anser dock att det är precis lika stor risk för Eurolink att gå i konkurs efter övergången till K3 som innan övergången till K3. Då Eurolink hade skulderna redan innan de gick över till K3 men vid övergången till K3 är Eurolink tvungna att ta upp de framtida leasingkuldena i balansräkningen, vilket påverkar skuldsättningsgraden negativt.

Om nu skuldsättningsgraden inte längre är optimal för Eurolink finns det möjlighet för dem att minska skuldsättningsgraden. För att minska skuldsättningsgraden igen kan Eurolink antingen minska skulderna eller öka det egna kapitalet. Eftersom Eurolink är ett företag som är i den inledande tillväxtfasen och vill bli större anser vi att det passar bättre för Eurolink att försöka öka det egna kapitalet, till exempel genom att de nästkommande åren behålla lite större del av vinsten i företaget, och på så sätt även minska skuldsättningsgraden. Detta leder till en minskning av skuldsättningsgraden men detta är dock motsägelsefullt mot DuPont modellen. Då ett större eget kapital ökar balansomslutningen vilket leder till att kapitalomsättningshastigheten minskar vilket gör att avkastningen på totalt kapital minskar.

En ökning av det egna kapital samtidigt som en minskning av skulderna kommer dock inte påverka kapitalets omsättningshastighet och avkastningen på totalt kapital, men däremot minskar skuldsättningsgraden. Då Eurolink är i tillväxtfasen och vill växa blir det då svårt att minska skulderna. Därför anser vi, precis som Trade-off teorin, att det finns en positiv korrelation mellan ett företags lönsamhet och dess skuldsättningsgrad och därför anser vi att Eurolink inte behöver minska sin skuldsättningsgrad.

5.4 Den finansiella tillväxtcykeln

Som tidigare nämnts kommer några av nyckeltalen att förändras vid övergången till K3. Soliditeten minskar från 30,58 % till 16,40 %, kassalikviditeten minskar från 142 % till 95,56 % och skuldsättningsgraden ökar från 2,27 gånger till 5,10 gånger. Detta anser vi kommer att leda till att Eurolink kommer få en lägre kreditvärdighet. Detta trots att enbart nyckeltalen försämras medan förutsättningarna fortfarande är de samma. En lägre kreditvärdighet kan på sikt leda till att Eurolink får det svårare att till exempel finansiera sina lastbilar genom lån eller någon annan form av skuld. Då Eurolink är ett icke-börsnoterat företag och inte heller har några säkra tillgångar som kan ställas som säkerhet för lån anser vi, precis som den finansiella tillväxtcykeln, att Eurolink är mer beroende av externa finansörer. Eftersom Eurolink får en lägre kreditvärdighet och därmed svårare att få lån anser vi att leasing istället blir vanligare som finansieringsform för Eurolink.

Eurolinks kapitalstruktur kommer därmed att ändras då den operationella leasingen tidigare inte togs upp i balansräkningen och den finansiella leasingen nu kommer att tas upp. Som vi tidigare har

beskrivit gör detta att skuldsättningen ökar. Vilket stämmer överens med teorin om den finansiella tillväxtcykeln, då Eurolink är i tillväxtfasen och använder sig även av skulder, som leasing, oftare än eget kapital för att finansiera deras verksamhet.

Även denna teori, precis som Trade-off teorin, stämmer överens med Eurolink och den menar att företag under tillväxt finansierar sig oftare med skulder, vilket gör att till skuldsättningsgraden ökar. Dock ska inte Eurolink minska sin skuldsättningsgrad då företaget vill växa sig starka i framtiden.

Då kassalikviditeten hamnar under 100 % och soliditeten minskar till nästan hälften vid övergången till K3 kommer detta enligt nyckeltalen att påverka deras direkta betalningsförmåga. Då deras verksamhet blir mer finansierat med lån samtidigt som deras kreditvärdighet försämras kan detta leda till att tillväxttakten blir långsammare. Vi anser dock att tillväxten inte kommer att försämras på grund av de försämrade nyckeltalen eftersom Eurolink använder sig av leasing som annan finansieringsmöjlighet.

5.5 Positiv redovisningsteori

Den positiva redovisningsteorin bygger på tre hypoteser. Vi har därmed ansett att de första två av dessa tre hypoteser går att tillämpa på Eurolink.

5.5.1 Analys hypotes 1

Då Vd:n på Eurolink även är ägare tenderar denne enligt denna teori att maximera företagets vinst för att kunna plocka ut en så stor vinst som möjligt. Eftersom Eurolink inte har delat ut någon vinst till ägarna är det inte just utdelningen som är den avgörande faktorn för att maximera vinsten utan mer för att kunna investera mer i företaget. Övergången till K3 och nya redovisningsprinciper kommer försvåra den kortsiktiga möjligheten till att maximera företagets vinst på samma sätt som Vd:n har haft möjlighet till tidigare. Eftersom Eurolink är ett företag som vill växa i framtiden har detta ingen betydelse då resultatet långsiktigt kommer att bli bättre vid övergången från operationell till finansiell leasing. Detta gynnar då istället Eurolinks framtida tillväxt.

De försämrade nyckeltalen underlättar inte styrningen för ledningen att kunna ta ut en högre utdelning. Eftersom Hansson både är delägare och VD är det han själv som tar besluten och kan därmed själv ändra strategi om det skulle visa sig att finansiell leasing inte passar Eurolink på grund av att det skulle minska maximerande av vinsten. Eurolink styrs dock inte för att maximera utdelningen och på det sättet håller de sig borta från att tänka kortsiktigt när det kommer till styrning och val av redovisningsstandard.

Därmed anser vi att hypotes 1 stämmer delvis in på Eurolink för att operationell leasing är en mer kortsiktig redovisningsmetod som gynnar nyckeltalen kortsiktigt jämfört med finansiell leasing. Däremot stämmer den inte då Eurolinks ledning inte gör detta för att maximera utdelningen.

5.5.2 Analys hypotes 2

Övergången till K3 försämrar nyckeltalen för Eurolink. Deras betalningsförmåga försämras enligt nyckeltalen då deras kortfristiga skulder kommer att öka till leasinggivaren. Skulderna finns dock redan sedan tidigare, men i och med övergången till K3 kommer de nu tas upp i balansräkningen. Enligt positiv redovisningsteori kommer detta leda till att Eurolink kan få svårt att möta leasegivarens krav och kommer då börja tänka kortsiktigt för att lösa dessa problem genom att börjar hyra sina lastbilar mot en högre månadskostnad. Vi anser inte att Eurolink kommer få det svårare att betala leasingavgifterna till leasingbolaget, eftersom skulderna fanns där redan tidigare.

För Eurolink innebär den andra hypotesen att när de övergår till K3 och måste redovisa leasingavtalen som finansiella kommer detta ha effekter på skuldsättningsgraden som kommer att öka, från 2,27 gånger till 5,10 gånger. Hypotesen säger att företag med hög skuldsättningsgrad kommer troligt att använda en mindre traditionell redovisningsprincip och då vara emot övergången till K3 och kanske se sig om efter nya typer av låneavtal. Vid övergången till K3 regelverket kommer Eurolinks leasingavtal att klassificeras som finansiella och tillgångarna ska tas upp i deras balansräkning. Som Vd:n för Eurolink beskrev tidigare arbetar de med att ta fram nya avtal till några lastbilar som då kommer att klassificeras som operationella. Vilket stämmer även väl överens med positiv redovisningsteori då ledningen försöker vara så effektiv som möjligt för att förbättra företagets finansiella ställning. Detta kommer att leda till att de inte behöver ta upp tillgångarna i sin balansräkning. Vi anser dock att Eurolink tänker kortsiktigt här eftersom operationell leasing medför att avkastningen blir högre de första åren och sedan lägre de senare åren jämfört med finansiell leasing. Däremot stämmer det överens med positiv redovisningsteori och det är inget ovanligt i transportbranschen, då de flesta företag vill redovisa sina leasingavtal som operationella.

Hypotes 2 stämmer in på Eurolink då Eurolink arbetar med att ta fram nya avtal som klassificeras som operationella som återigen kommer att förbättra deras nyckeltal.

5.6 Förslag till ny leasingstandard

Anledningen till att leasingstandarderna är på väg att ändras är för att IASB och FASB tillsammans arbetar globalt för att ändra och minimera skillnaderna i redovisningsreglerna. I föreställningsramen punkt 9 och 10 står det att investerarna är de viktigaste intressenterna vid utformningen av de finansiella rapporterna.

Dagens leasingstandard medför ett antal problem som vi har sett tidigare. Bland annat att det kan finnas incitament för företagen att tolka deras leasingavtal på ett sätt som gynnar dem själva. Därför anser vi att det behövs en ändring av leasingstandarderna, som leder till att redovisningen av leasing blir mer konsekvent.

5.6.1 IASB och FASB

Det nya förslaget stämmer väl överens med vad som står i föreställningsramen, att investerarna är de intressenter företagen ska ta mest hänsyn till vid utförandet av de finansiella rapporterna. Vad det

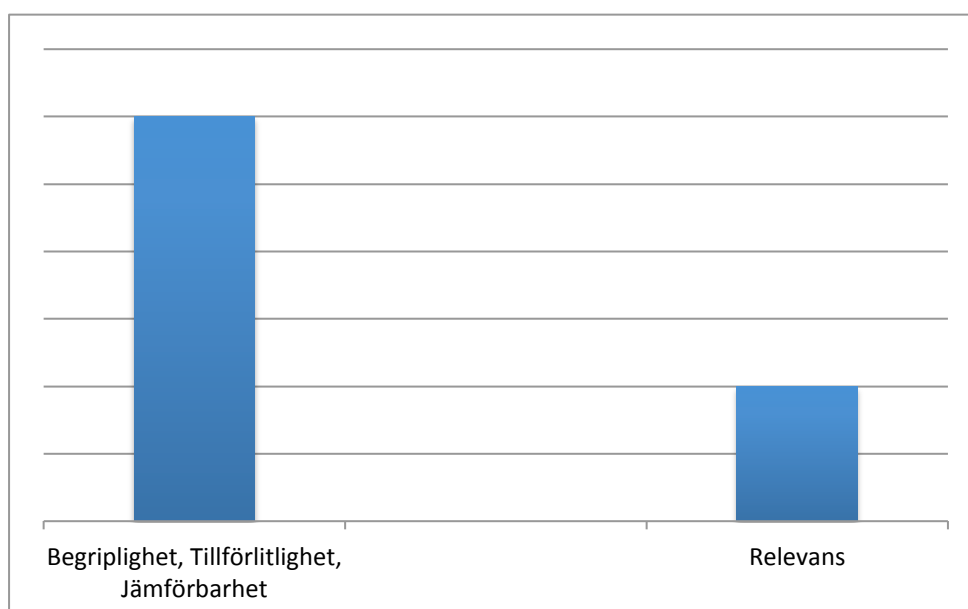
gäller föreställningsramen punkt 24, där det står att de fyra viktigaste kvalitativa egenskaperna i de finansiella rapporterna är begriplighet, relevans, tillförlitlighet och jämförbarhet kommer dessa att påverkas olika om det nya förslaget godkänns.

Vi anser att begripligheten kommer att öka för intressenterna eftersom det inte längre kommer att finnas någon möjlighet att "välja" mellan finansiell eller operationell leasing. Alla leasingavtal kommer att tas upp i balansräkningen, vilket kommer bli mer lättbegripligt för intressenterna att förstå.

Relevans är den enda av de fyra egenskaperna som vi anser kommer att minska om det nya förslaget godkänns. Det kan då finnas vissa leasingavtal som är operationella som egentligen inte borde tas upp i ett företags balansräkning men eftersom företaget har rätten till användningen måste de ta upp tillgången i balansräkningen.

Tillförlitligheten anser vi kommer öka om förslaget godkänns eftersom det inte längre kommer finnas någon möjlighet för företagen att göra några bedömningar om det är finansiell eller operationell leasing. Avseende redovisningen av leasing är risken för att företagens finansiella rapporter är felaktig eller innehåller "felaktiga" bedömningar kommer att minska.

Vi anser även att jämförbarheten likt begripligheten i de finansiella rapporterna kommer att öka. Eftersom all leasing ska redovisas som finansiell kommer det att bli enklare för intressenterna att jämföra två olika företag, som båda använder leasing, med varandra oberoende hur deras leasingavtal ser ut. Jämförbarheten med tidigare år kommer dock försämrats de första åren om förslaget godkänns eftersom företagen blir tvungna att använda sig av nya redovisningsregler. Företagen har dock en skyldighet att även räkna om jämförelseåren, vilket kommer leda till att denna försämring i jämförbarhet mellan åren inte blir betydande.



5.6.2 Nya förslagets påverkan på Eurolink

Förslaget till en ny leasingstandard kommer i dagsläget inte att påverka Eurolink vid övergången till K3 eftersom Eurolinks leasingavtal kommer att klassificeras som finansiella i och med övergången till K3. Därmed måste Eurolink ta upp tillgångarna i balansräkningen precis som den nya standarden föreslår.

Som Vd:n för Eurolink beskrev tidigare försöker Eurolink att få fram nya avtal till en del lastbilar som kommer att innebära att de klassificeras som operationella leasingavtal istället och behöver då inte tas upp i balansräkningen. Om Eurolink skulle lyckas med att få fram nya avtal som klassificeras som operationella avtal kommer det nya förslaget att få stor betydelse för Eurolink. Då det nya förslaget innebär att det är rätten till att använda en tillgång som ska vara avgörande för om tillgången ska redovisas i balansräkningen och inte vem som har riskerna och fördelarna. Om det nya förslaget till en ny leasingstandard godkänns spelar det ingen roll att Eurolink har gjort om deras leasingavtal utan de måste ändå redovisa lastbilarna i balansräkningen.

Vi anser dock att även om förslaget om en ny leasingstandard godkänns, och det blir rätten att använda tillgången som blir det avgörande kriteriet om tillgången ska tas upp i balansräkningen, kommer leasingredovisning ändå inte bli helt konsekvent. Eftersom företagen fortfarande kommer att kunna göra egna bedömningar om avskrivningstiden på tillgången men även vilken implicit ränta som ska användas för att till exempel räkna ut anskaffningsvärdet. Avskrivningstiden finns det dock inget att göra åt då avskrivningstiden inte heller är konsekvent för företag som köper tillgångar. Eftersom företag som idag köper en tillgång själva kan påverka avskrivningstiden på tillgången.

5.7 Kritik mot förslaget

I dagsläget påverkar inte det nya förslaget om en ny leasingstandard Eurolink, då deras leasingavtal ändå kommer att klassificeras som finansiella. Därför borde den kritik som finns mot det nya förslaget inte ha någon betydelse för Eurolink.

Men då Eurolink likt många andra företag försöker vara effektiva, enligt positiv redovisningsteori, arbetar de med att få fram nya avtal till ett antal lastbilar. Vilket kommer att innebära att de ska redovisas som operationella leasingavtal.

Därför anser vi att kritiken som finns mot det nya förslaget är befogad eftersom transportbranschen kommer att påverkas, då Eurolink antagligen kommer att påverkas om det nya förslaget godkänns. En annan risk vi ser är om det nya förslaget godkänns är precis som den kritik som redan framförts, det vill säga att det kommer bli nya klassificeringsproblem mellan leasing och service. Enligt positiv redovisningsteori försöker företag hela tiden vara effektiva för att förbättra deras resultat. Det då är troligt att med den nya standarden kommer Eurolink istället försöka göra om sina leasingavtal till serviceavtal.

Fördelarna är dock större än nackdelarna för det nya förslaget, då begripligheten, tillförlitligheten och jämförbarheten kommer att öka. Dock anser vi att klassificeringsproblemet inte kommer att

försvinna eftersom vi anser att det kommer uppstå ett nytt klassificeringsproblem mellan serviceavtal och leasingavtal.

5.8 Tidigare studier

Precis som studien "Ny leasingstandard - Hur påverkas transportbranschen i Europa" och flera andra studier kommer vi fram till att avkastningen på totalt kapital och soliditeten försämras. Till skillnad från tidigare studier som gjorts kommer vi fram till att ytterligare nyckeltal försämras, vissa mer än andra, som soliditeten som minskar från 30,58 % till 16,40 %, kassalikviditeten som minskar från 142,06 % till 95,56 %, skuldsättningsgraden som ökar från 2,27 gånger till 5,1 gånger och räntetäckningsgraden som minskar från 13,22 gånger till 2,97 gånger. De tidigare studier som gjorts undersöker endast betydelsen för nyckeltalen om den nya leasingstandard godkänns och främst för noterade företag. I vår studie undersöker vi först och främst övergången till K3 för ett större icke noterat företag men vi tar även hänsyn till förslaget om en ny leasingstandard.

Flygmarknaden har precis som transportbranschen använt sig mycket av leasing. Studiernas författare kommer fram till att dels flygmarknaden inte påverkas av val av finansieringsform och dels att leasing är användbart då företag utan tillräckligt kapital vill investera i sin verksamhet, men även bra ur en strategisk synvinkel för de företag som har kapital. I vår studie undersöker vi främst om hur det är för Eurolink ifall de då kommer välja leasing utifrån ett strategiskt perspektiv eller att de väljer leasing på grund av att de får försämrade nyckeltal och därmed en lägre kreditvärdighet och mindre kapital att röra sig med.

5.9 Övergången till K3

För Eurolink anser vi att övergången till K3 kommer ha stor betydelse för deras finansiella rapporter, främst för balansräkningen. Då balansräkningen kommer att öka från cirka 40 miljoner till cirka 70 miljoner vid övergången till K3. Anledningen till detta är för att Eurolinks leasingavtal kommer att klassificeras som finansiella vid övergången, vilket till skillnad från idag då Eurolink redovisar sina leasingavtal som operationella. Vi anser att övergången till K3 kommer ställa nya krav på Eurolink om de vill vara lika effektiva och ha lika höga nyckeltal som tidigare.

Egentligen borde det inte spela lika stor roll som det gör om ett företag redovisar sin leasing som finansiell eller operationell som det gör. Vi har i Eurolinks fall sett att de flesta nyckeltalen, åtta av tio, försämras och en del av dem förhållandevis mycket, som soliditeten, kassalikviditeten, skuldsättningsgraden och räntetäckningsgraden. Vi anser att operationell leasing är mer kortsiktigt redovisningstänkande för Eurolink på grund av att avkastningen blir högre i början vid jämförelse med finansiell leasing men även för att många andra nyckeltal blir betydligt förbättrade vid operationell leasing.

Därför "manipulerar" redovisning av operationell leasing nyckeltalen för Eurolink. Som vi har sett blir det en väldigt stor skillnad för Eurolink om de redovisar leasingavtalen som finansiella respektive operationella. Vi menar också att eftersom Eurolink har framtida leasingavgifter som ska betalas, att de då också ska redovisas som skulder och tas med i balansräkningen.

Vi förstår samtidigt att Eurolink vill redovisa sina leasingavtal som operationella, då det blir enklare att förutse kostnaden i resultaträkningen som Vd:n för Eurolink har påpekat. Men framförallt för att det är ett vanligt sätt att redovisa sin leasing i transportbranschen. Om Eurolink endast skulle använda sig av finansiella leasingavtal skulle Eurolink vara i underläge vid jämförande med andra företag i transportbranschen som redovisar sin leasing som operationella. Det hade då blivit svårare för Eurolink att få nya kunder då deras nyckeltal hade varit sämre än sina konkurrenter, som redovisar enligt operationell leasing.

6 Slutsats

Vi har kommit fram till att övergången till K3 kommer att få en stor betydelse för större företag inom transportbranschen. Eftersom större företag som redovisar enligt årsredovisningslagen och bokföringsnämndens allmänna råd och redovisar sina leasingavtal som operationella kommer nu behöva gå igenom sina avtal för att se om dem ska redovisas som finansiella eller operationella leasingavtal vid övergången till K3. I Eurolinks fall såg vi att deras leasingavtal kommer att klassificeras som finansiella vilket får en stor betydelse för nyckeltalen i de finansiella rapporterna.

Eftersom K3 inte har börjat användas än har det inneburit lite problem med att få fram information om övergången för företag. Även vår respondent på Ernst & Young var oerfaren inom K3 vilket ledde till att all den information som vi ville ha inte fanns tillgänglig. Mona Stigborn på Ernst & Young var den som riktigt hade satt sig in i K3 och intervjun med henne gav oss mycket data att jobba med.

Även det nya förslaget till en ny leasingstandard kommer att få en stor inverkan på större företag i transportbranschen om det godkänns. Då företag försöker vara så effektiva som möjligt enligt positiv redovisningsteori. Exempel på det är Eurolink som arbetar med att få fram nya avtal som kommer att klassificeras som operationella. Om det nya förslaget godkänns innebär det att det är rätten till att använda tillgången som ska vara det avgörande kriteriet för om tillgången ska tas upp i balansräkningen vilket kommer att innebära att det inte längre kommer finnas operationella leasingavtal.

Eftersom det nya förslaget om en ny leasingstandard kommer få en stor betydelse för större företag i transportbranschen är kritiken som finns mot det nya förslaget delvis befogad då vi anser att det kommer att uppkomma ett nytt klassificeringsproblem mellan serviceavtal och leasingavtal. Istället för klassificeringsproblemet mellan finansiellt och operationellt som det är idag. Dock är fördelarna större än nackdelarna och därför kommer det nya förslaget att förbättra redovisningen av leasing, framförallt för intressenterna.

Nyckeltalen för ett större företag i transportbranschen kommer att försämrats vid övergången till K3 om företagets leasingavtal klassificeras som operationellt, i Eurolinks fall försämrades åtta av tio nyckeltal. Om den nya leasingstandarden godkänns kommer även den precis som övergången till K3 att innebära att nyckeltalen försämrats.

Vi har även kommit fram till att skuldsättningsgraden kommer att öka vid övergången till K3 för företag i transportbranschen, även vid en ny leasingstandard kommer skuldsättningsgraden att öka. Men för företag som är under tillväxtfasen och vill fortsätta att växa har det ingen betydelse då skuldsättningsgraden har en positiv korrelation med lönsamheten enligt Trade-off teorin. Det stämmer även överens med den finansiella tillväxtcykeln då teorin säger att företag i tillväxtfasen oftare använder sig av skulder än eget kapital. Även DuPont modellen är användbar för större företag i transportbranschen som vill växa i framtiden och förbättra avkastningen på totalt kapital.

Vi har kommit fram till att operationell leasing är en kortsiktig redovisningsmetod då den visar en högre avkastning i början av leasingperioden och lägre avkastning i slutet av perioden jämfört med finansiell leasing. Vi anser även att operationell leasing ger "felaktiga" nyckeltal, bättre än vad de borde vara, och på det sättet förskönar bilden av företaget. Då de framtida leasingavgifterna inte behövs tas upp i balansräkning och därför inte påverkar nyckeltalen, vi anser att de framtida leasingavgifterna utgör en skuld som ska tas upp i balansräkningen

6.1 Förslag till vidare forskning

Som förslag på vidare forskning hade vi tyckt att det vore intressant att se hur övergången till K3 påverkar och vilka effekter det får för dels andra åkerier, av olika storlekar men som fortfarande uppfyller kraven för ett större företag, verksamma inom transportbranschen och dels för andra företag och branscher där leasing är vanligt förekommande.

Då K3 ännu inte har börjat användas hade det varit intressant att se hur leasingavtalen kommer se ut om några år och hur vanligt det är med operationella leasingavtal för större företag i transportbranschen.

Om den nya leasingstandardens godkänns hade det varit intressant att se hur vanligt det hade varit med serviceavtal istället för leasingavtal för större företag i transportbranschen.

6.2 Avslutande diskussion

Det är en intressant utveckling som väntar för större företag i transportbranschen, övergången till K3, klassificering mellan finansiell och operationell leasing och en möjlig förändring av leasingstandardens. Därför antar vi att det kommer hända mycket de närmsta åren inom redovisningen av leasing för företag i transportbranschen, vilket vi tycker ska bli spännande att följa för att se hur det kommer att bli.

7 Referenslista

Tryckta källor

Marton, J., Falkman, P., Lumsden, M., Pettersson, A-K., Rimmel, G., IFRS - i teori och praktik, Bonnier Utbildning, Stockholm, 2008

Bryman, A., Bell, E., Företagsekonomiska forskningsmetoder, Liber AB, upplaga 1:2, 2011

Scott, W. R., Financial accounting theory, Toronto: Pearson Prentice Hall, upplaga 5, 2009

Brealy R. Myers S., Principles of Corporate Finance, McGraw Hill Boston, upplaga 7, 2003

Hiller, D., Ross, S., Corporate finance; European Edition, Berkshire: McGraw-Hill, Higher Education, 2010

Bodie, Z., Kane, A., Marcus, A. J., Essentials of Investments, McGraw-Hill International, upplaga 8, 2010

Far Akademi AB, Fars Samlingsvolym 2011 - Redovisning

BFNAR 2000:4 Redovisning av leasingavtal

BFNAR 2008:1 Mindre Aktiebolag

BFNAR 2012:1

Far Akademi AB, IFRS-volymer 2012,

Föreställningsrmen

IAS 17 Leasingavtal

IAS 8 Redovisningsprinciper, ändringar i uppskattningar samt fel

Artiklar

Berger, A & Udell, G, The economic of small business finance: The role of private equity and debt markets in the financial growth cycle, Journal of banking and finance, vol. 22 (1997)

Törning, Eva (2010) "Så redovisar du leasing"

<http://cfoworld.idg.se/2.13965/1.356267/expertpanelensa-redovisar-du-leasing> (hämtad 2012-11-07)

Svenska bankföreningen, Svenskt näringsliv och Finansbolagens förening (2011) "Redovisning av leasing går åt fel håll"

[http://www.finansbolagens-forening.se/system/files/Rem414_7_Redovisning_av_leasing_gar-at_fel_hall_2.pdf](http://www.finansbolagens-forening.se/system/files/Rem414_7_Redovisning_av_leasing_gar_at_fel_hall_2.pdf) (hämtad 14/11)

Uppsatser

Sträng, M., Wall, O., (2010) - Ny leasingstandard - Hur påverkas transportbranschen i Europa? Handelshögskolan i Göteborg

https://gupea.ub.gu.se/bitstream/2077/24276/1/gupea_2077_24276_1.pdf

Svensson, R., Svensson, N., (2012) - Ska åkerier leasa eller köpa? - optimal kapitalstruktur för företag med stora investeringar. Södertörns högskola
<http://sh.diva-portal.org/smash/get/diva2:536506/FULLTEXT01>

Hellström, A., Lundgren, R., (2007)- Leasing på den svenska flygmarknaden. Umeå Universitet
<http://umu.diva-portal.org/smash/get/diva2:141364/FULLTEXT01>

Bylock, C., Fredriksson, L., (2011) - Leasing i flygbranschen - En kvalitativ studie bland användare av den nya standarden. Handelshögskolan i Göteborg
http://gupea.ub.gu.se/bitstream/2077/25735/1/gupea_2077_25735_1.pdf

Hansson, M., Timonen, J., (2011) - Extern redovisning: Skillnaden mellan de regelverken och K3. Mälardalens högskola.
<http://mdh.diva-portal.org/smash/get/diva2:423857/FULLTEXT01>

Internet källor

Årsredovisning

<http://www.arsredovisning.biz/leasingavtal.htm> (hämtad 2012-11-06)

Nyckeltal / Ekonomi-info

http://www.ekonomi-info.nu/avkastningsstruktur_5916.asp (hämtad 2012-12-10)

DuPont modellen / Ekonomi-info

http://www.ekonomi-info.nu/du_pont-modellen_3327.asp (hämtad 2012-12-10)

Bokföringsnämnden

<http://www.bfn.se/redovisning/vag/VL00-4-leasing.pdf> (hämtad 2012-11-06)

Bolagsverket

<http://www.bolagsverket.se/ff/foretagsformer/aktiebolag/arsredovisning/storre-1.3317> (hämtad 2012-11-07)

Ernst & Young

<http://drivkraft.ey.se/2012/07/04/k3-redo-att-bestigas/> (hämtad 2012-11-08)

Exposure Draft, ED/2010/09, IASB 2010

<http://www.ifrs.org/Current-Projects/IASB-Projects/Leases/ed10/Pages/Ed.aspx> (hämtad 2012-12-06)

IFRS Foundation

a) <http://www.ifrs.org/Current-Projects/IASB-Projects/Leases/Pages/Leases.aspx> (hämtad 2012-12-06)

b)

<http://www.ifrs.org/Meetings/MeetingDocs/IASB/Archive/Leases/Leases%20ED%20Comment%20let>

ter%20Summary%20%28Jan%2012%20-%20Final%29.pdf (hämtad 2012-12-06)

Leasing

<http://www.leasing.se/fordelar-leasing.htm> (hämtad 2012-11-20)

Transportnet

<http://www.transportnet.se/iuware.aspx?pageid=4912&ssoid=158467> (hämtad 2012-12-13)

Muntliga källor

Roy Hansson

VD Eurolink

Per-Olof Roswinqvist

Auktoriserad revisor Ernst & Young

Mona Stigborn

Auktoriserad revisor Ernst & Young

8 Bilagor

Intervjufrågor till Eurolink

- Fördelning operationell - finansiell? Hur många lastbilar på varje? (kanske till leasingbolag)
- Vilket regelverk följer Eurolink idag?
- Hur påverkar övergången till K3 ert synsätt på hur redovisningen genomförs? Köpa in istället för att leasa?
- Hur fördelaktigt är det för er att leasa gentemot att köpa in via lån?
- Incitament till att leasa? Skattemässigt respektive redovisningsmässigt (ska fråga revisorn)
- Hur ser leasingavtalet ut? (Ex. längd) Finns dr en möjlighet till uppsägning om det inträffar något oförutsägbart?
- Vem tar beslutet att leasa i företaget?
- Hur ser chaufförernas relation ut till företaget?

Omräknad balansräkning

Resultaträkning (omräknad) (Mkr)	111231	Resultaträkning (Mkr)
Omsättning	138 915	Omsättning
Nettoomsättning, aktiebolag	138 915	Nettoomsättning, aktiebolag
Personalkostnader	37 573	Personalkostnader
Avskrivningar	12 175	Avskrivningar
Övriga externa kostnader	83 438	Övriga externa kostnader
Rörelseresultat (EBIT)	5 729	Rörelseresultat (EBIT)
Externa ränteintäkter	13	Externa ränteintäkter
Externa räntekostnader	1 972	Externa räntekostnader
Övriga finansiella intäkter	105	Övriga finansiella intäkter
Resultat efter finansnetto	3 875	Resultat efter finansnetto
Bokslutsdispositioner	- 1 888	Bokslutsdispositioner
Skatt	838	Skatt
Årets resultat	1 149	Årets resultat
Balansräkning	dec-11	Balansräkning
Tillgångar		Tillgångar
<u>Materiella anläggningstillgångar</u>		<u>Materiella anläggningstillgångar</u>
Inventarier	42 501	Inventarier
S:a materiella anläggningstillgångar	42 501	S:a materiella anläggningstillgångar
S:a anläggningstillgångar	42 501	S:a anläggningstillgångar
<u>Kortfristiga fordringar</u>		<u>Kortfristiga fordringar</u>
Kundfordringar	19 033	Kundfordringar
Övriga kortfristiga fordringar	4 833	Övriga kortfristiga fordringar
S:a kortfristiga fordringar	23 866	S:a kortfristiga fordringar
Kassa och bank	3 685	Kassa och bank
S:a omsättningstillgångar	27 551	S:a omsättningstillgångar
Totala tillgångar	70 052	Totala tillgångar
Eget kapital, avsättningar och skulder		Eget kapital, avsättningar och skulder
<u>Bundet eget kapital</u>		<u>Bundet eget kapital</u>
Aktiekapital	1 000	Aktiekapital

<u>Fritt eget kapital</u>	
Balanserat resultat	4 469
Erhållet/lämnat aktieägartillskott	- 500
Årets resultat	1 149
S:a eget kapital	6 118

Obeskattade reserver 7 283

<u>Långfristiga skulder</u>	
Skulder till kreditinstitut, långa	24 869
Skulder till koncern- och intresseföretag, långa	2 950
S:a långfristiga skulder	27 819

<u>Kortfristiga skulder</u>	
Skulder till kreditinstitut, korta	12 119
Leverantörsskulder	8 194
Skulder till koncern- och intresseföretag, korta	1 140
Övriga kortfristiga skulder	7 379
S:a kortfristiga skulder	28 832

S:a eget kapital och skulder 70 052

<u>Fritt eget kapital</u>	
Balanserat resultat	
Erhållet/lämnat aktieägartillskott	
Årets resultat	
S:a eget kapital	

Obeskattade reserver

<u>Långfristiga skulder</u>	
Skulder till kreditinstitut, långa	
Skulder till koncern- och intresseföretag, långa	
S:a långfristiga skulder	

<u>Kortfristiga skulder</u>	
Skulder till kreditinstitut, korta	
Leverantörsskulder	
Skulder till koncern- och intresseföretag, korta	
Övriga kortfristiga skulder	
S:a kortfristiga skulder	

S:a eget kapital och skulder