

ERASMUS UNIVERSITEIT ROTTERDAM

Erasmus School of Economics

Bachelorscriptie Financial Accounting

Implicatie van de adoptie van IFRS 16 bewijs vanuit de luchtvaart

Naam student: Maurits de Geus
Studentnummer: 476519
Begeleider: R. van Dongen
Tweede beoordelaar: J. Suijs
Datum definitieve versie: 26-8-2021

Keywords: IFRS 16, lease kapitalisatie, operationale lease, financial lease, vliegtuigindustrie, IAS 17

Abstract

Deze scriptie onderzoekt de gevolgen van de invoering van IFRS 16 voor de luchtvaart. Dit wordt gedaan door een empirisch onderzoek. In het empirisch onderzoek wordt het effect van de invoering onderzocht door balansposten voor en na de transitie te vergelijken. Ook worden de financiële ratio's vergeleken. De resultaten uit het empirisch onderzoek worden vergeleken met resultaten uit het literatuur onderzoek. De resultaten laten een toename zien in de totale activa, totale verplichtingen en EBIT voor alle ondernemingen. Ook is een toename zichtbaar in de financiële ratio's (D/E ratio en ROA). De resultaten zijn in lijn met de verwachtingen van het literatuur onderzoek, die een grote verandering verwacht voor de transportsector.

Het geschrevene in deze scriptie is de opvatting van de auteur en niet noodzakelijk die van de begeleider, tweede beoordelaar, Erasmus School of Economics of Erasmus Universiteit Rotterdam.

Inhoud

Lijst met gebruikte afkortingen.....	4
1. Introductie	5
1.1 Inleiding.....	5
1.2 Probleemstelling	5
1.3 Onderzoeksvraag en deelvragen	5
1.4 Relevantie	6
1.5 Methodologie.....	7
2. Theoretisch kader	8
2.1 Inleiding.....	8
2.2 Externe verslaggeving	8
2.3 “Positive Accounting Theory”	9
2.4 ‘Off balance financiering	9
2.5 Slot	10
3. IFRS 16 en IAS 17.....	11
3.1 Inleiding.....	11
3.2 IAS 17	11
3.2.1 Onderscheid tussen financial en operational lease.....	11
3.2.2 Verwerking voor lessees	11
3.2.2 Verwerking voor lessor	12
3.3 IFRS 16.....	12
3.3.1 De nieuwe accountingstandaard	12
3.3.2 Verwerking voor lessee.....	13
3.3.3 Verwerking voor lessor	13
3.4 Conclusie	13
4. Aanpassing regelgeving.....	15
4.1 Inleiding.....	15
4.2 Problemen met operating leases.....	15
4.3 Redenen van invoering volgens de IASB.....	16
4.4 Conclusie	16
5. Literatuuronderzoek	17
5.1 Inleiding.....	17
5.2 Balanseffect.....	17
5.3 Winst- en verliesrekening effect	18
5.5 De mogelijke gevolgen van IFRS 16 op de lange termijn	18
5.6 Conclusie	19

6. Inzicht in de financiële positie	20
6.1 Inleiding.....	20
6.2 Doelstelling IASB	20
6.3 Gevolgen van verandering in de financiële positie.....	20
6.4 Conclusie	20
7. Methodologie.....	21
7.1 Onderzoeksonwerp	21
7.2 Dataselectie.....	21
7.2.3 Methodologie.....	21
8. Empirisch onderzoek.....	23
8.1 Inleiding.....	23
8.2 Resultaten	23
9. Conclusie & discussie	26
Bibliografie	28

Lijst met gebruikte afkortingen

EBIT: Earnings Before Interest and Taxes

EBITDA: Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization

EV: Eigen Vermogen

IASB: International Accounting Standard Board

IFRS: International Financial Reporting Standard

IAS: International Accounting Standard

ROA: Return on Assets

ROTA: Return on Total Assets

PAT: Positive Accounting Theory

1. Introductie

1.1 Inleiding

In januari 2016 heeft de International Accounting Standard Board (hierna: IASB) de leasestandaard "International Financial Reporting Standard – IFRS 16 – Leases" (hierna: IFRS 16) geïntroduceerd. Deze nieuwe standaard trad in werking op 1 januari 2019 (Grantthornton). IFRS 16 vervangt de "International Accounting Standard - IAS 17 – Accounting for Leases" (hierna: IAS 17). IAS 17 kent twee verschillende leaseclassificaties, namelijk een operationele en een financiële lease. Bij operationele lease verschijnt de lease niet op de balans en worden de kosten gezien als leasekosten, terwijl bij een financiële lease het leaseobject wordt geactiveerd op de balans en de verplichtingen die de lease met zich meebrengen aan de passiva zijde komen (Morales-Díaz, J., & Zamora-Ramírez, C., 2018). IFRS 16 kent geen leaseclassificatie voor lessees. Voortaan moeten ondernemingen volgens IFRS 16 verplicht alle lease- en huurverplichtingen activeren op de balans, met uitzondering van leases van korter dan 12 maanden of leases met een lage waarde.

1.2 Probleemstelling

Door de verandering van regelgeving wordt een verandering in de jaarrekening van ondernemingen verwacht, omdat leaseobjecten die voorheen niet op de balans stonden nu wel opgenomen moeten worden. De verandering van de balans zal gevolgen hebben voor de financiële ratio's. Onder financiële ratio's worden onder andere de debt-to-equity ratio en Return on Assets (ROA) verstaan. Deloitte (2016) verwacht de volgende effecten ten gevolge van de invoering van IFRS 16:

- Een toename van de activa en passiva, omdat recht op gebruik en leaseverplichting onder IFRS 16 op de balans verantwoord moet worden, met als uitzondering leases met een lage waarde en kortlopende leases.
- Hogere kosten aan het begin van de leasetermijn in vergelijking met de kosten aan het einde van de leasetermijn. Er zal geen gelijke kosten-erkenning plaatsvinden.
- Er zal een verschuiving plaatsvinden in de classificatie van de leasekosten. De operationele kosten verschuiven naar financierings- en afschrijvingskosten. Dit zou mogelijk gevolgen kunnen hebben voor de operationele winst.

1.3 Onderzoeksvraag en deelvragen

In dit onderzoek wordt onderzocht wat het effect is van de invoering van IFRS 16 op de luchtvaart. Hier is gekozen voor de luchtvaart, vanwege het grote belang van leases in deze bedrijfstak. In het onderzoek van (Bourjade, Huc, & Muller-Vibes, 2017) komt naar voren dat in 1970 nog 0,5% van alle vliegtuigen geleased werd en in 2015 was dit 40% van alle vliegtuigen wereldwijd. Ook is een grote

toename waarneembaar in het type lease. In het onderzoek van Oum en Zhang (2000) komt naar voren dat in 1969 slechts 13% van alle geleasede vliegtuigen als operationele lease verwerkt werd, wat is gestegen naar 82% van alle geleasede vliegtuigen in 1991. Gezien het grote belang van operationele lease in de luchtvaart, is gekozen voor de luchtvaart. De verandering van IAS 17 naar IFRS 16 gevolgen zal hebben voor de operationele lease. Alleen al bij AirFrance-KLM zijn 330 van de 554 vliegtuigen geleased. Van 330 geleasede vliegtuigen is 74,5% operationele lease (AirFrance-KLM, 2020).

Met de implementatie van IFRS 16 beoogt IASB een verbetering van de verslaggevingskwaliteit en daarmee meer transparante inzicht in de financiële positie van ondernemingen. Omdat verwacht wordt dat de invoering van IFRS 16 effect zal hebben voor de luchtvaart, is het relevant te onderzoeken wat de effecten van de invoering van IFRS 16 zijn voor de luchtvaart.

Hiermee ontstaat de volgende onderzoeksvraag:

“Wat zijn de effecten van de invoering van IFRS 16 voor lessees in de luchtvaart?”

Om antwoord te krijgen op de hoofdvraag, moeten eerst een aantal deelvragen worden beantwoord. Dit zijn de deelvragen:

1. Wat is er veranderd in de externe verslaggeving door de invoering van IFRS 16?
2. Waarom is de regelgeving omtrent leasing aangepast?
3. Welke gevolgen ten gevolge van de invoering van IFRS 16 zijn verwacht met betrekking tot financiële ratio's?
4. Welke gevolgen kan IFRS 16 hebben op keuzes van bedrijven met betrekking tot leasen in de toekomst?
5. Welke gevolgen zijn te verwachten door IFRS 16 met betrekking tot het inzicht in de financiële positie van de entiteit?

Aan de hand van het literatuuronderzoek wordt een empirisch onderzoek gedaan naar de effecten van de invoering van IFRS 16 op de financiële ratio's van vliegtuigmaatschappijen. Om antwoord te krijgen op deze vraag, is voor het empirisch onderzoek de volgende deelvraag opgesteld:

6. Hoe beïnvloedt IFRS 16 de financiële ratio's voor vliegtuigmaatschappijen?

1.4 Relevantie

De invoering van IFRS 16 is redelijk recent. Om die reden is nog weinig onderzoek gedaan naar de effecten van de invoering van IFRS 16 op de financiële ratio's van vliegtuigmaatschappijen. Sinds de

bekendmaking in 2016 heeft onderzoek plaatsgevonden naar de mogelijke gevolgen van de invoering van IFRS 16. Gevolgen op jaarverslagen zijn pas sinds 2020 terug te vinden, omdat de regelgeving op 1 januari 2019 effectief werd. In dit onderzoek komt naar voren in welke mate de invoering van IFRS 16 invloed heeft gehad op de financiële ratio's. Door specifiek de luchtvaart te onderzoeken, is dit een toevoeging aan de huidige wetenschappelijke literatuur over dit onderwerp.

1.5 Methodologie

In dit onderzoek wordt onderzocht welke effecten van de invoering van IFRS 16 er zijn voor lessees. Om antwoord te krijgen op de onderzoeksvraag zijn vijf deelvragen opgesteld. Vijf deelvragen worden beantwoord aan de hand van literatuuronderzoek. De zesde deelvraag wordt beantwoord door middel van een empirisch onderzoek. In het empirisch onderzoek wordt onderzocht wat het effect is van de invoering van IFRS 16 op de financiële ratio's. Dit wordt gedaan door het effect te bepalen op de financiële ratio's van drie luchtvaartondernemingen. Aan de hand van de jaarverslagen zal de berekening plaatsvinden. Er is gekozen voor de volgende drie ondernemingen: Air France-KLM, Singapore Airlines en Qantas Group.

De resultaten van het literatuur- en empirisch onderzoek worden gebruikt voor het opstellen van een conclusie. In de conclusie wordt antwoord gegeven op de onderzoeksvraag. Tot slot volg een discussie met beperkingen in dit onderzoek en aanbevelingen voor vervolgonderzoek.

2. Theoretisch kader

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staat het theoretisch kader dat relevant is voor het onderzoek. Eerst worden de doelstellingen van externe verslaggeving behandeld. Vervolgens worden accounting-gedragingen van managers verklaard vanuit de "Positive Accounting Theory" van Watts en Zimmerman (1986). Als laatste wordt "Off balance" financiering besproken.

2.2 Externe verslaggeving

Volgens het "Conceptual Framework", opgesteld door IFRS (2018), is het doel van externe verslaggeving om financiële informatie te verschaffen over de rapporterende entiteit, informatie die relevant is voor belanghebbenden bij het nemen van hun beslissing over het ter beschikking stellen van kapitaal aan de entiteit, maar ook voor de analyse van de financial statements die door de decisionmakers gebruikt wordt. Hierbij ligt de nadruk op potentiële en bestaande investeerders, leners en andere kredietverstrekkers. De informatie wordt daarnaast gebruikt door stakeholders die een relevant belang hebben bij de entiteit.

De financiële informatie over de onderneming moet aan enkele fundamentele karakteristieken voldoen. Hiermee kan bepaald worden of verschillende types informatie bruikbaar kunnen zijn voor stakeholders. De twee fundamentele kwalitatieve karakteristieken zijn relevantie en getrouwe weergave. Financiële informatie wordt alleen als relevant ervaren als het vermogen heeft om een verschil te maken in besluitvorming. Hierbij kan de informatie een voorspellende waarde, bevestigende waarde of beiden hebben. De andere fundamentele karakteristiek van bruikbare financiële informatie is: getrouwe weergave. Met getrouwe weergave wordt bedoeld dat de financiële informatie zoveel mogelijk overeen moet komen met de werkelijkheid, ofwel compleet, foutloos en neutraal. (IFRS, 2018)

Kwalitatieve kenmerken om de bruikbaarheid van financiële informatie te vergroten zijn: vergelijkbaarheid, controleerbaarheid, tijdigheid en begrijpelijkheid. Deze kenmerken hebben als doel dat de financiële informatie relevant is en een getrouwe weergave geeft. Zo is financiële informatie relevant als het vergeleken kan worden met andere financiële informatie van verschillende entiteiten in achtereenvolgende periodes en van eenzelfde entiteit in verschillende periodes. Dit stelt gebruikers in staat verschillen en overeenkomsten in de informatie te identificeren en te begrijpen. Ook moet de financiële informatie controleerbaar zijn. Dit stelt gebruikers in staat om te bepalen of de informatie een getrouwe weergave is van de werkelijkheid. Voor het nut van de informatie is het wenselijk de informatie tijdig aan te leveren. Onder tijdig aanleveren wordt verstaan dat het op tijd is om beslissingen te beïnvloeden. Het laatste kwalitatieve kenmerk is begrijpelijkheid. Voor gebruikers is

het van belang dat de informatie te begrijpen is. Financiële informatie mag complex zijn, maar moet zo duidelijk mogelijk gepresenteerd en waar nodig uitgelegd worden. (IFRS, 2018)

2.3 "Positive Accounting Theory"

In het artikel "Positive Accounting Theory" (PAT) van Watts en Zimmerman (1986) worden gedragingen zoals hierboven verklaard. Anders dan bijvoorbeeld de Agency Theory is de PAT niet een normatieve theorie maar een positieve. De aanname in deze theorie is dat managers rationeel zijn en keuzes uit eigenbelang maken boven het belang van de onderneming. In het artikel wordt de PAT als volgt beschreven: *"De "Positive Accounting Theory" houdt zich bezig met het verklaren van accountingpraktijken. Deze is ontworpen om uit te leggen en te voorspellen welke bedrijven wel en welke bedrijven niet bepaalde accountingmethodes gebruiken. ... Maar het zegt niets over welke accountingmethodes bedrijven moeten gebruiken."*

Het voorspellen en uitleggen van het gebruik van bepaald accountinggedrag volgt uit de drie hypothesen van Watts en Zimmerman (1986). De eerste hypothese is dat bedrijven die managers bonus- en compensatieplannen aanbieden, deze plannen baseren op financiële resultaten van de entiteit. Waarschijnlijk doen zij eerder aan accountingpraktijken om winsten naar voren te halen om zo de huidige winst te verhogen en daarmee de bonus. De tweede hypothese is dat hoe groter de debt to equity-ratio van een entiteit is, hoe waarschijnlijker het is dat managers accountingpraktijken uitvoeren om toekomstige winsten naar voren te halen. Dit zorgt voor een toename van het eigen vermogen. Hierdoor kan bijvoorbeeld toch aan de leningsvoorwaarde worden voldaan. Managers hebben van nature een prikkel om de gerapporteerde verplichting te minimaliseren. De laatste hypothese is dat naarmate de politieke kosten van een entiteit toenemen, er een grotere kans is op accountingmethodes door het bestuur door winst te verschuiven naar toekomstige periodes. Een manager probeert hiermee de winst in de huidige periode te verlagen, zodat het bedrijf minder opvalt en het minder politieke kosten hoeft te betalen. Grotere ondernemingen hebben relatief hogere politieke kosten dan kleine ondernemingen. (Watts & Zimmerman, 1986)

2.4 'Off balance financiering

Bij Off Balance Sheet transacties worden verschillende activa, verplichtingen en verliezen buiten de balans gehouden (McKee, Bradley, & Rouse, 2006). Managers hebben van oudsher prikkels voor Off Balance Sheet transacties. Door Off Balance Sheet transacties kunnen prestatie maatstaven vertekend worden. Voorbeelden van prestatie maatstaven die worden beïnvloed zijn: de current ratio, de solvabiliteit en Return on Assets.

Een van de redenen voor managers om Off Balance Sheet transacties te doen, is om te kunnen voldoen aan bepaalde leningsvoorwaarden. Kredietverstrekkers kunnen eisen stellen aan entiteiten.

Kredietverstrekkers doen dit om het risico op het niet terug kunnen betalen te verminderen. Een maatstaf die vaak gebruikt wordt is een maximumwaarde voor de debt to equityratio. Deze ratio neemt toe naarmate de schuld ten opzichte van het eigen vermogen toeneemt. Als een activum? met zijn verplichting niet op de balans hoeft, voldoet de entiteit eerder aan de leningsvoorwaarden. (McKee, Bradley, & Rouse, 2006)

Een andere reden voor het weglaten van een activum? op de balans is een verbetering van de Return on Assets. De ROA is als volgt gedefinieerd (McKee, Bradley, & Rouse, 2006):

$$ROA = \frac{\text{netto operationele winsten na belasting}}{\text{gemiddelde activa}}$$

Met Off balance financiering wordt het activum? niet geactiveerd en het passivum? niet gepassiveerd. Met operationele leasing is dit het geval. Als het activum? en passivum? niet op de balans komen, vallen de gemiddelde activa lager uit. Hiermee wordt het getal, waarmee netto operationele winsten na belasting worden gedeeld, kleiner. Dit verbetert de ROA. (McKee, Bradley, & Rouse, 2006) Overigens werden, voor invoering van IFRS 16, operationele leasings wel in de toelichting op de balans en winst- en verliesrekening verantwoord en gespecificeerd.

2.5 Slot

In dit hoofdstuk werd eerst het doel van externe verslaggeving behandeld. Het doel van externe verslaggeving is het verschaffen van financiële informatie over de rapporterende entiteit die relevant is voor belanghebbenden bij het nemen van hun beslissing over het ter beschikking stellen van bronnen aan de entiteit. Vervolgens is de "Positive Accounting Theory" behandeld. Deze theorie voorspelt en verklaart bepaalde gedragingen van managers omtrent accountingmethodes. Als laatste is Off balance financiering behandeld. Met Off Balance Sheet transacties worden met opzet bepaalde activa, verplichtingen en verliezen van de balans gehouden.

3. IFRS 16 en IAS 17

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden IFRS 16 en IAS 17 behandeld. Sinds de invoering van IFRS 16 is het een en ander veranderd. De grootste verandering zit in de verwerking van een operational lease door de lessee in het jaarverslag (Deloitte, 2016). Voor de lessor zijn de veranderingen minder ingrijpend (Deloitte, 2016). In dit hoofdstuk wordt eerst gekeken naar de oude regelgeving omtrent leasing, IAS 17, waarna de nieuwe regelgeving omtrent leasing wordt behandeld. Dit samen geeft antwoord op de deelvraag: *“Wat is er veranderd door de invoering van IFRS 16?”*

3.2 IAS 17

3.2.1 Onderscheid tussen financial en operational lease

Onder de oude regelgeving, IAS 17, was sprake van een fundamenteel verschil in behandeling tussen een operational en een financial lease (Magli, Nobolo, & Ogliari, 2018). Bij een financial lease worden nagenoeg alle risico's en beloningen van het eigenaarschap van de lease overgedragen aan de lessee. De lessee wordt gedurende het leasecontract de economische eigenaar van het leaseobject, terwijl bij een operational lease het leaseobject gehuurd wordt en de economische eigenaar de lessor is (Joubert, Garvie, & Parle, 2017). Gezien het verschil in eigenaarschap, ontstaat een verschil in verwerking. Onder een operational lease worden het activum? en de bijbehorende verplichten op de balans geplaatst, maar onder een financial lease wordt de lease als kosten op de winst- en verliesrekening gezet.

Classificatie van de lease vindt plaats op basis van de kenmerken van de lease. Zoals hierboven beschreven wordt een lease als een financial lease gekenmerkt, als nagenoeg alle risico's en beloningen van het eigenaarschap van de lease worden overgedragen aan de lessee. Als dit niet het geval is, wordt de lease gekenmerkt als een operationele lease. De inhoud van de transactie is van groter belang dan het contract om te bepalen of de transactie gekenmerkt wordt als een operational of een financial lease (IASPlus, 2010).

3.2.2 Verwerking voor lessees

Voor de eerste verwerking van een financial lease moet het leaseobject geboekt worden op de balans tegen de laagste reële waarde van het activum? en de contante waarde van de minimale leasebetalingen. Bij de leasebetalingen moet de betaling worden uitgesplitst in de financieringslast en de vermindering van de verplichting. De financieringslast moet zo bepaald worden dat gedurende de gehele leasetermijn een constante rentevoet ontstaat over de resterende verplichtingen. Onder een financial lease moeten de afschrijvingen van het leaseobject op dezelfde manier gebeuren als de manier van afschrijvingen van andere bedrijfsmiddelen. Wanneer niet met redelijke zekerheid is te

bepalen of de lessee na afloop van het leasecontract de eigenaar wordt van het leaseobject, moet afschrijving plaatsvinden op basis van de kortste leaseperiode of de levensduur van het activum?.

Bij een operationele lease worden de kosten van de lease opgenomen in de winst- en verliesrekening als operationele kosten. Deze kosten zijn gelijk aan de te betalen leasetermijnen. De kosten worden lineair verdeeld over de leasetermijn, tenzij een andere manier van kostentoe wijzing een betere weergave oplevert. Een voorbeeld is het toewijzen van kosten op gebruikte uren. (IASPlus, 2010)

3.2.2 Verwerking voor lessor

Bij leaseobjecten onder een operational lease blijft het leaseobject op de balans staan van de lessor. Voor de lessor komen de inkomsten, die uit deze lease voortvloeien, op de winst- en verliesrekening van de lessor. Deze inkomsten worden lineair verdeeld over de leasetermijn. Er mag hiervan worden afgeweken als er een betere methode is voor de verdeling van de inkomsten, mits deze methode voordelen heeft voor de lessor. (IASPlus, 2010). De opbrengsten zijn gelijk aan het bedrag van de leasetermijnen.

Op de balans van de lessor wordt een financial lease vermeld als debiteur tegen een waarde gelijk aan de netto-investeringswaarde van het leaseobject. De kasstromen van het leaseobject moeten als een constant periodiek rendement worden vermeld, zodat het rendement vertegenwoordigd is op de netto-investering van de lessor. (IASPlus, 2010)

3.3 IFRS 16

3.3.1 De nieuwe accountingstandaard

De IASB heeft in januari 2016 IFRS 16 – *Leases* gepresenteerd ter vervanging van IAS 17 – *Leases*. De nieuwe accountingstandaard trad in werking op 1 januari 2019. Daarnaast vervangt IFRS 16 ook SIC-15, SIC-27 en IFRIC 4. SIC-15 geeft aan dat bij een operational lease beweegredenen voor de lease als onderdeel moeten worden gezien van de inkomsten voor het geleasede activum?. SIC-27 is een lijst met indicatoren of een lease mogelijk niet wordt gekenmerkt als lease onder IAS 17. In IFRIC 4 stond of een bepaalde regeling of overeenkomst moest worden verwerkt onder IAS 17 als lease.

De grootste verandering met de komst van IFRS 16 is de verandering rondom een operational en een financial lease voor de lessee. Voor de lessor bestaat het verschil tussen een operational en een financial lease wel, maar voor de lessee is het voor de verwerking niet relevant of het een operational of een financial lease is. Volgens Deloitte (2016) kan het verschil in verwerking een significante invloed hebben. Met name voor entiteiten die veelvuldig Off Balance Sheet de lease verwerken, omdat van deze entiteiten voorheen het activum? en de verplichting niet op de balans kwamen met een operational lease. Een operational lease kan alleen nog worden toegepast in uitzonderingssituaties, namelijk voor zogenoemde korte termijn leases en lage waarde leases. Een korte termijn lease wordt

gekenmerkt door een leasetermijn van 12 maanden of minder en het maximumbedrag voor een lage waarde lease is niet vastgesteld. De IASB richt zich op een waarde van 5000 Amerikaanse dollar of minder. (Deloitte, 2016)

3.3.2 Verwerking voor lessee

Een lessee moet met de invoering van IFRS 16 altijd de lease vermelden op de balans, tenzij het een uitzonderingssituatie is. Op de balans worden het gebruiksrecht als activum en de leaseverplichting vermeld. IFRS 16 is gebaseerd op een ander perspectief dan IAS 17. IFRS 16 is gebaseerd op het principe recht van gebruik voor de lessee. Het onderscheid tussen een operational en een financial lease vervalt hiermee voor de lessee. De waardering van het gebruiksrecht als activum vindt plaats tegen de waarde van de leaseverplichting en andere directe kosten die de lease met zich meebrengt. De leaseverplichting wordt gewaardeerd tegen de contante waarde van de over de lease te betalen leasebetalingen. De contante waarde wordt berekend door de leasebetalingen te verdisconteren tegen de verdisconteringsvoet. De verdisconteringsvoet is gelijk aan de gebruikte rentevoet in de lease, mits dit mogelijk is. Mocht dit niet mogelijk zijn, dan moet de incrementele rentevoet (marktrente) gebruikt worden. Dit kan mogelijk leiden tot het gebruik van verschillende verdisconteringsvoeten tussen sectoren of bedrijven. (Joubert, Garvie, & Parle, 2017)

De kosten worden onder IFRS 16 geclassificeerd als financieringskosten en afschrijvingen. Onder IAS 17 werd een operationele lease geclassificeerd als operationele kosten en een financial lease als financieringskosten en afschrijvingen. Door het wegvallen van de classificatie van een operationele lease onder IAS 17, leidt dit tot een verandering in eenheden zoals operationele winst, EBITDA en EBIT. (Deloitte, 2016)

3.3.3 Verwerking voor lessor

Voor de verwerking van een lease voor de lessor moet eerst bepaald worden of het een operational of een financial lease is. Voor de lessor bestaat het verschil tussen een operational en een financial lease nog steeds. Onder IFRS 16 wordt een lease als een financial lease geclassificeerd als alle risico's en baten worden overgedragen aan de lessee. Als dit niet het geval is, is het een operational lease. De verwerking gebeurt voor een financial lease via de balans onder debiteuren. Voor een operational lease worden de inkomsten vermeld op de winst- en verliesrekening. De inkomsten worden lineair verdeeld over de leasetermijn. (Deloitte, 2016)

3.4 Conclusie

In dit hoofdstuk komt het verschil tussen de oude leasestandaard IAS 17 en de nieuw leasestandaard IFRS 16 naar voren. Eerst wordt het verschil tussen een operational en een financial lease behandeld. Deze leasetypes verschillen in soort. Bij een financial lease worden nagenoeg alle risico's en

beloningen van het eigenaarschap van de lease overgedragen aan de lessee, terwijl bij een operational lease het leaseobject gehuurd wordt door de lessee en de economische eigenaar de lessor is. Met IFRS 16 komt dit verschil te vervallen voor de lessee. Onder IAS 17 werd de lease niet vermeld op de balans als het een operational lease was bij de lessee, maar onder IFRS 16 is dit niet meer mogelijk. Voortaan komen een operational en een financial lease op de balans van de lessee als gebruiksrecht van het activum en leaseverplichting. Door IFRS 16 wordt een operationele lease anders geclassificeerd. De classificatie van de kosten van een lease voor een lessee zijn financieringskosten en afschrijvingen. Dit leidt tot een verandering in eenheden zoals operationele winst, EBITDA en EBIT. Voor de lessor bestaat het verschil wel en wordt een financial lease verwerkt onder debiteuren op de balans en een operational lease als inkomsten op de winst- en verliesrekening.

4. Aanpassing regelgeving

4.1 Inleiding

De heer Sir David Tweedie, oud voorzitter van de IASB, zei in 2008: *“een van mijn grootste ambities voor mijn dood is vliegen in een vliegtuig dat op de balans van een vliegtuigmaatschappij staat.”* Met de komst van IFRS 16 kan deze ambitie werkelijkheid worden, nu alle geleasede vliegtuigen op de balans komen te staan. Zoals in het vorige hoofdstuk beschreven, is de grootste verandering voor de lessee. Voortaan komen operationele leases op de balans. In dit hoofdstuk wordt gekeken naar de problemen die deze transitie teweeg brengt en naar de beweegredenen om IFRS 16 in te voeren. Uiteindelijk moet duidelijk worden waarom de regelgeving omtrent leasing is aangepast.

4.2 Problemen met operating leases

Al in 1991, in het onderzoek van (Imhoff Jr, Lipe, & Wright, Operating leases: Impact of constructive capitalization, 1991) wordt sceptisch gesproken over het gebruik van operationele leases. In het onderzoek worden talrijke bedrijven gevonden, die grote, langlopende, niet-annuleerbare leasecontracten hebben. De populariteit van leasing is mede te verklaren door de mogelijkheid voor een manager om een leaseobject en de bijbehorende verplichting niet op de balans te plaatsen. Ondanks dat de accounting standaardzetter (eerst IASC, later IASB) de regelgeving omtrent de classificatie van leases steeds strikter maakt, blijven managers manieren vinden om de meeste leases als een operational lease te verwerken in plaats van als een financial lease. Uit een eerder onderzoek van (Imhoff Jr & Thomas, 1988) bleek dat de meeste financial leases met de invoering van SFAS 13 werden omgezet in een operationele lease om aan de kredietvoorwaarden te voldoen. Bij de invoering van SFAS 13 werd de verwerking van financial leases veranderd. Zo werd het verplicht een financial lease op de balans te plaatsen in plaats van in een voetnoot in het financieel overzicht. Het niet activeren van leases op de balans stelt managers in staat de prestatieratio's en leverage ratio te verbeteren. Volgens de Positive Accounting Theory van Watts en Zimmerman (1986) kan dit komen door het handelen van de manager uit eigen belang in plaats van het belang van het bedrijf (Bonushypothese) of vanuit een ondernemingsbelang met betrekking tot kredietverkrijging (debt equity-hypothese). Dit verslechtert de uitwerking van de doelstelling van de IASB, namelijk het geven van een getrouwe weergave.

In het onderzoek van Imhoff Jr et al. (1991) wordt een mogelijke oplossing voor het verbeteren van de getrouwe weergave gegeven. Eerst moeten apart de waardes van het activum?, de bijbehorende verplichting en de netto opbrengst bepaald worden van alle operationele leases. Deze waardes vertegenwoordigen de waardes als de operationele leases verwerkt worden als financial leases. Met deze waardes kunnen uiteindelijk de prestatieratio's en leverage ratio bepaald worden, zonder invloed van operationele leases. Deze methode wordt de constructieve kapitalisatie genoemd. Uit het

empirisch onderzoek volgt een sterke suggestie voor een nauwkeurige evaluatie van de prestatieratio's om? de constructieve kapitalisatiemethode te gebruiken.

4.3 Redenen van invoering volgens de IASB

Zoals in het theoretisch kader beschreven is het doel van externe verslaggeving financiële informatie te verschaffen over de rapporterende entiteit die relevant is voor belanghebbenden bij het nemen van hun beslissing over het ter beschikking stellen van bronnen aan de entiteit (IASB, 2018).

IAS 17 werd geruime tijd bekritiseerd, onder andere door Imhoff Jr. (1991). Vooral om het hebben van twee verschillende verwerkingsvormen voor leasees onder IAS 17. Dit leidt tot een incomplete balans. De activa op de balans komen niet overeen met de activa in gebruik voor het uitvoeren van werkzaamheden en de verplichtingen op de balans komen niet overeen met de verplichtingen aan leasecontracten. Dit leidt tot ontoereikende informatie in het financiële jaarverslag voor investeerders en andere belanghebbenden, wat in strijd is met de doelstelling van de IASB van externe verslaggeving (Sacarin, 2017). De verstrekte financiële informatie moet een getrouwe weergave zijn van de werkelijkheid, wat onder IAS 17 niet het geval is. Uit het onderzoek van Imhoff Jr. en Thomas (1988) is gebleken dat bedrijven leases herschikken om zo aan bepaalde kredietvoorwaarden te voldoen. Dit vermindert de vergelijkbaarheid tussen bedrijven.

De oplossing voor de tekortkomingen onder IAS 17 is volgens de IASB IFRS 16. Met IFRS 16 verdwijnt de mogelijkheid van Off balance financiering en het verschil tussen een operationele lease en een financiële lease voor de lessee. Met deze nieuwe accountingstandaard verwacht de IASB de kwaliteit van de financiële informatie te verbeteren. Het stelt investeerders in staat betere financiële analyses te maken van bedrijven en daarmee bedrijven beter te vergelijken (Sacarin, 2017).

Daarnaast heeft IFRS 16 als doel een basis te geven over de hoeveelheid, timing en onzekerheid van kasstromen die ontstaan door leases. (IFRS, sd)

4.4 Conclusie

Met de invoering van IFRS 16 wil de IASB een getrouwere weergave geven in financiële verslagen over leases. Dit leidt tot een verbetering van de tekortkomingen door gebruikers. Met name op de verwerking van operationele leases werd kritiek geuit. Zo zou een lease geclassificeerd als een operational lease in vergelijking met een financial lease managers in staat stellen de prestatieratio's en leverage ratio te beïnvloeden. Volgens de PAT zullen managers gaan handelen uit eigen belang in plaats van het bedrijfsbelang. Hierdoor biedt de financiële informatie geen getrouwe weergave van de werkelijkheid. Vanwege de tekortkomingen onder IAS 17 is IFRS 16 ingevoerd.

5. Literatuuronderzoek

5.1 Inleiding

In voorgaande hoofdstukken is gekeken naar de verandering van IAS 17 naar IFRS 16 en de beweegredenen hierachter. In dit hoofdstuk worden de verwachte effecten onderzocht van het kapitaliseren van operationele leases op financiële ratio's. Ook wordt onderzocht welke gevolgen IFRS 16 kan hebben op keuzes van bedrijven met betrekking tot leasen in de toekomst. De verwachting uit het onderzoek van Deloitte (2016) is dat de effecten voor de lessor niet significant groot zijn. Daarom wordt gekeken naar de effecten voor de lessee.

Ondanks dat IFRS 16 een recente invoering is, zijn er vele onderzoeken geweest naar de effecten van het activeren van het leaseobject van een operationele lease op de balans en de bijbehorende verplichtingen. In dit hoofdstuk wordt gekeken naar de bevindingen van Imhoff et al. (1991), Durocher (2008), Fülbier et al. (2008), Duke et al. (2009), Wong & Joshi (2015) en Morales-Díaz & Zamora-Ramírez (2018a, 2018b). Eerst wordt gekeken naar het effect op de balans, daarna naar het effect op de winst- en verliesrekening.

5.2 Balanseffect

Met het verplichten van het opnemen van de operationele lease op de balans, is het primaire verwachte effect een verandering op de balans. In het onderzoek van Imhoff et al. (1991) wordt dit effect geschat met behulp van het constructieve kapitalisatiemodel. Dit wordt gedaan aan de hand van bedrijven uit de werelddelen Australië, Noord-Amerika en Europa.

Wong & Joshi (2015) hebben met het constructieve kapitalisatiemodel een onderzoek opgezet bij 107 Australische bedrijven naar de effecten van het activeren van een lease op de balans. Uit dit onderzoek is gebleken dat zowel de gemiddelde totale verplichtingen (4,34%) als de gemiddelde totale bezittingen (3,47%) zijn toegenomen. Gemiddeld genomen nam het eigen vermogen af (-0,27%). Ook is er gemiddeld genomen een toename in de D/E (31,69%) en gemiddeld genomen een afname in ROA (-15,35%). In een ander onderzoek van Duke et al. (2009) zijn de effecten onderzocht voor bedrijven uit de Amerikaanse S&P Index. Gemiddeld genomen namen de totale verplichtingen toe met 11,13% en de totale bezittingen met 3,97%. Een ander groot onderzoek van Fülbier et al. (2008) heeft 90 Duitse bedrijven onderzocht van drie verschillende indexen. Bij deze bedrijven namen gemiddeld genomen de totale verplichtingen toe met 17,3% en de totale vaste activa met 8,5%. Ook zijn financiële prestatie maatstaven onderzocht. Zo nam de D/E ratio gemiddeld genomen 8,0% toe en nam de ROA gemiddeld genomen 0,3% af.

Waar de genoemde onderzoeken gebruik maakten van het constructieve kapitalisatiemodel, maken Morales-Díaz & Zamora-Ramírez (2018a, 2018b) in hun onderzoek gebruik van een model gebaseerd

op de regelgeving omtrent IFRS 16. In het onderzoek in 2018a zijn 651 Europese bedrijven betrokken uit verschillende sectoren. Uit dit onderzoek blijkt dat gemiddeld genomen de totale activa toenemen met 10,0% en de totale verplichtingen toenemen met 21,4%. In het onderzoek in 2018b zijn 101 Spaanse bedrijven betrokken uit verschillende sectoren. Hieruit blijkt dat gemiddeld genomen de totale activa toenemen met 12,9% en de totale verplichtingen toenemen met 28,5%.

In de onderzoeken van Morales-Díaz & Zamora-Ramírez (2018a, 2018b) komt ook het verschil tussen sectoren naar voren. Zo zijn veranderingen op de balans door IFRS 16 het grootst in branches actief in de retail-, hotel- en transportbranche en de veranderingen het kleinst in de financiële en vastgoedbranche.

In verschillende sectoren is een verschil waarneembaar van de ROA tussen sectoren. Dit valt te verklaren door de manier van berekening. De ROA wordt berekend door EBIT te delen door de gemiddelde activa. De EBIT zal toenemen, omdat de operationele kosten, die een operationele lease met zich meebrengt, wegvallen. Maar gelijktijdig vindt een toename plaats in activa. Dit heft elkaar op en leidt tot een positief verschil in sommige sectoren en een negatief verschil in andere sectoren. Dit is afhankelijk van de kapitaalintensiviteit van sectoren. In kapitaalintensive sectoren is een toename te verwachten van de ROA en in niet-kapitaalintensieve sectoren is een afname te verwachten van de ROA (Morales-Díaz & Zamora-Ramírez, 2018b).

Joubert et al. (2017) onderzochten de effecten van IFRS 16 aan de hand van drie Australische bedrijven, waaronder twee luchtvaartondernemingen (Qantas en Virgin). Uit de resultaten van Joubert et al. (2017) bleek dat de ROA van Qantas in 2015 steeg met 13,9%, de ratio van Virgin steeg met 76,9% en de ratio van Telstra steeg met 4,0%. De activa van Qantas stegen in 2015 15,9% en de verplichtingen stegen met 19,8%. Voor Virgin stegen de activa 63,3% en de verplichtingen met 76,9%. Bij Telstra stegen de activa en passiva minder hard, respectievelijk 1,4% voor de activa en 2,2% voor de verplichtingen.

5.3 Winst- en verliesrekening effect

Door het activeren van de lease, verandert er ook iets op de winst- en verliesrekening. Op de winst- en verliesrekening vervallen operationele kosten, want onder IFRS 16 worden de kosten van een operationele lease geclassificeerd als financieringskosten en afschrijvingen. Uit het onderzoek van Fülbier et al. (2008) is gebleken dat gemiddeld genomen voor de samplegroep de EBIT stijgt met 2,9%. Er kan echter geen significant effect gevonden worden voor de winst/omzet ratio.

5.5 De mogelijke gevolgen van IFRS 16 op de lange termijn

Met de komst van IFRS 16 kunnen de financiële ratio's veranderen. Dit kan leiden tot een verkeerde interpretatie van financiële prestatie maatstaven. Dit kan gevolgen hebben. Hierbij kan gedacht

worden aan beloningen voor managers voor het behalen van doelstellingen, die gebaseerd zijn op EBIT of ROA. Met de komst van IFRS 16 kunnen deze maatstaven veranderen. In het onderzoek van Morales-Díaz & Zamora-Ramírez (2018a) blijkt er sprake van een toename van de ROA van 3,1% over de gehele sample. Een toename in de ROA kan er voor zorgen dat managers bepaalde doelstellingen toch halen. Om te bepalen of managers recht hebben op beloningen op basis van het behalen van een doelstelling gebaseerd op een prestatie maatstaf, moet de doelstelling bijgesteld worden naar een representatieve weergave van de oude doelstelling onder IAS 17 (Morales-Díaz & Zamora-Ramírez, 2018a)

Een ander mogelijk gevolg is een verandering in het leasebeleid voor bedrijven. Het onderzoek van Morales-Díaz & Zamora-Ramírez (2018a) verwacht een vermindering van het totaalbedrag van leases voor ondernemingen met een hoge D/E verhouding. Zo blijkt uit het onderzoek van Morales-Díaz & Zamora-Ramírez (2018a) een gemiddelde toename van de D/E ratio van 32,1% van de gehele sample en specifiek voor de transportsector is een toename van de D/E ratio waarneembaar van 94,7%. De PAT voorspelt dat hoe groter de D/E ratio van een entiteit is, hoe waarschijnlijker het is dat managers accountingpraktijken uitvoeren om toekomstige winsten naar voren te halen. Dit zorgt voor een toename van het eigen vermogen. Hierdoor kan bijvoorbeeld toch aan de leningsvoorwaarde worden voldaan. Managers hebben van nature een prikkel om de gerapporteerde verplichting te minimaliseren. Dit wordt gedaan door de leaseintensiteit te verminderen.

5.6 Conclusie

Vele onderzoeken tonen aan dat het kapitaliseren van een lease op de balans gevolgen heeft voor bedrijven. Onderzoeken uit verschillende regio's wereldwijd laten een toename zien in de totale bezittingen en totale verplichtingen. Maar er zijn verschillen in de impact met de orde van grootte van sectoren. Zo zijn veranderingen op de balans door IFRS 16 het grootst in branches actief in de retail-, hotel- en transportbranche en de veranderingen het kleinst in de financiële en vastgoedbranche. Kijkend naar het onderzoek van Joubert et al. (2017) is de impact het grootst op de bedrijven met een grote verandering in de ROA, wat leidt tot een grote verandering in de D/E ratio. Ook zal gemiddeld genomen de EBIT toenemen. Dit komt door de verschuiving van operationele kosten naar financierings- en afschrijvingskosten. Uit het onderzoek van Fülbier et al. (2008) komt naar voren dat gemiddeld genomen de EBIT stijgt met 2,9% voor de samplegroep.

6. Inzicht in de financiële positie

6.1 Inleiding

De komst van IFRS 16 leidt tot een verandering op de balans. Hiermee wordt de financiële positie van entiteiten beïnvloed. Met de invoering van IFRS 16 wil de IASB gebruikers van de financiële verslagen beter informeren over de financiële positie van entiteiten. Uit het literatuuronderzoek bleek een toename van de totale activa, totale verplichtingen en EBIT. In dit hoofdstuk worden de gevolgen van de invoering van IFRS 16 op de financiële positie van entiteiten onderzocht.

6.2 Doelstelling IASB

Het doel van de IASB, zoals in het theoretisch kader beschreven is, is van externe verslaggeving financiële informatie te verschaffen over de rapporterende entiteit, informatie die relevant is voor belanghebbenden bij het nemen van hun beslissing over het ter beschikking stellen van kapitaal aan de entiteit en de analyse van de financial statements die door de decisionmakers gebruikt wordt. Met de invoering wil de IASB beter inzicht verschaffen in de financiële positie van entiteiten. Hierbij kunnen kengetallen zijn. Voorbeelden van kengetallen zijn solvabiliteit, liquiditeit en rentabiliteit.

6.3 Gevolgen van verandering in de financiële positie

Uit het literatuuronderzoek bleek een toename van de totale activa, totale verplichtingen en EBIT. Dit komt door de kapitalisatie van operationele leases. Dit heeft gevolgen voor de financiële positie van bedrijven. Uit het onderzoek van Öztürk & Serçemeli (2016) bleek een verandering in de financiële positie van bedrijven. Zij verwachten een afname van de solvabiliteit voor ondernemingen met veel operationele leases. Dit komt door een toename van de totale verplichtingen. Uiteindelijk leidt dit tot een verslechtering van de financiële positie van bedrijven, echter is de orde van grote afhankelijk van de leaseintensiteit.

6.4 Conclusie

De invoering van IFRS 16 zorgt voor een verbetering in de informatie verschaffing van de entiteit. Het doel van de IASB is beter inzicht verschaffen in de financiële positie van entiteiten. Uit het onderzoek van Öztürk & Serçemeli (2016) bleek een verslechtering in de financiële positie van ondernemingen. De orde van grote hangt af van de leaseintensiteit. Hiermee lijkt de IASB zijn doel behaald te hebben.

7. Methodologie

7.1 Onderzoeksontwerp

Met de invoering van IFRS 16 wil de IASB Off Balance Sheet financiering tegenhouden. Uit het literatuuronderzoek bleek dat sprake is van een toename van de totale activa, totale verplichtingen en EBIT na de invoering van IFRS 16. De totale activa en totale verplichtingen nemen toe door het activeren van het gebruikersrecht van de lease en de bijbehorende leaseverplichting op de balans. Door de verschuiving van classificatie van de leasekosten, van operationele kosten naar financierings- en afschrijvingskosten, neemt de EBIT toe. Aangezien verschillende financiële prestatie maatstaven gelinkt zijn aan de totale activa, totale verplichtingen en de EBIT, wordt er gekeken naar het effect op de leverage en de ROA.

7.2 Dataselectie

Voor dit onderzoek zijn drie bedrijven gekozen die actief zijn in de luchtvaart: Air France-KLM, Singapore Airlines en Emirates. AirFrance-KLM is een samenvoeging van AirFrance en KLM. Zij onderhouden wereldwijd vliegroutes met 548 vliegtuigen, korte en lange afstanden (AirFrance-KLM, 2020). AirFrance-KLM is een Frans-Nederlandse onderneming gevestigd in Frankrijk. Singapore Airlines is een Singaporese luchtvaartonderneming gehuisvest in Singapore. Singapore Airlines is wereldwijd actief met 211 vliegtuigen, voornamelijk lange afstanden (Singapore Airlines, 2020). Emirates is een Arabische luchtvaartonderneming gehuisvest in de Verenigde Arabische Emiraten, in het emiraat Dubai. Emirates onderhoudt wereldwijd lijndiensten en is voornamelijk actief tussen Europa en Azië. Emirates beschikt over 270 vliegtuigen (Emirates, 2020).

Er is gekozen voor deze ondernemingen vanwege verschillende redenen. Alle drie de ondernemingen zijn actief in de luchtvaartsector en zijn verplicht IFRS 16 te implementeren. Ook zijn de ondernemingen van ongeveer dezelfde orde van grootte en in verschillende gebieden gevestigd. Hiermee kan gekeken worden of er verschillen zijn tussen ondernemingen wereldwijd, wat mogelijk leidt tot een vervolgonderzoek om het verschil tussen landen te onderzoeken en mogelijk te verklaren.

De data zijn manueel verkregen uit de jaarverslagen van de desbetreffende ondernemingen. Vanwege de verschillende tijden van implementatie zijn verschillende jaarverslagen gebruikt.

7.2.3 Methodologie

Voor het berekenen van de effecten van de invoering van IFRS 16 op de luchtvaart moeten twee aannames gemaakt worden. Voor het bepalen van het effect op de totale vaste activa en verplichtingen wordt gebruik gemaakt van de vermelde transitie-effecten in het jaarverslag. De toename van de activa en passiva is niet altijd hetzelfde als de toename van het gebruikersrecht en de leaseverplichting. Indirect kan de transitie naar IFRS 16 effect hebben op balansposten, die ook

effect hebben op een toe- of afname van de totale activa en verplichtingen. Een voorbeeld is een uitgestelde belasting. Deze effecten worden ook meegenomen in het onderzoek. Anders moeten er schattingen gemaakt worden, wat niet wenselijk is voor de betrouwbaarheid van het onderzoek.

De tweede aanname gaat over de EBIT. In sommige jaarverslagen is de EBIT na de implementatie van IFRS 16 niet vermeld. Als deze niet vermeld is, wordt deze berekend door de EBIT voor implementatie te vermeerderen met de operationele lease kosten. Mogelijk kunnen andere posten indirect effect hebben op de EBIT na implementatie. Voor de betrouwbaarheid is gekozen alleen de operationele lease kosten mee te nemen.

Met de volgende formules worden de veranderingen in totale activa, totale verplichtingen en EBIT bepaald:

Formule 1: *Verandering van totale activa (%) =*

$$\frac{\text{Totale activa na implementatie}}{\text{Totale activa voor implementatie}} - 1$$

Formule 2: *Verandering van totale verplichtingen (%) =*

$$\frac{\text{Totale verplichtingen na implementatie}}{\text{Totale verplichtingen voor implementatie}} - 1$$

Formule 3: *Verandering van EBIT (%) =*

$$\frac{\text{EBIT na implementatie}}{\text{EBIT voor implementatie}} - 1$$

Formule 4: *Verandering van Debt / Equity (%) =*

$$\frac{\text{Totale verplichtingen na implementatie} \div \text{Eigen vermogen na implementatie}}{\text{Totale verplichtingen voor implementatie} \div \text{Eigen vermogen voor implementatie}} - 1$$

Formule 5: *Verandering ROA (%) =*

$$\frac{\text{EBIT na implementatie} \div \text{Totale Activa na implementatie}}{\text{EBIT voor implementatie} \div \text{Totale Activa voor implementatie}} - 1$$

8. Empirisch onderzoek

8.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt onderzoek gedaan naar de effecten van de invoering van IFRS 16 voor de lessee in de luchtvaart. Uit het literatuuronderzoek kwam de transportsector, waarin de luchtvaart valt, als lease-intensieve, want kapitaalintensief, sector naar voren. In het empirisch onderzoek worden de effecten van de invoering van IFRS 16 onderzocht voor de volgende ondernemingen: AirFrance-KLM, Singapore Airlines en Emirates. Uiteindelijk moet duidelijk worden wat het effect is van de invoering van IFRS 16 voor luchtvaartondernemingen.

8.2 Resultaten

In deze sectie worden de resultaten gegeven van de invoering van IFRS 16 voor luchtvaartondernemingen AirFrance-KLM, Singapore Airlines en Emirates Group.

Tabel 1

<i>AirFrance-KLM</i>	<i>31 December 2017</i>		
<i>(Bedragen in miljoenen Euro's)</i>	Gepubliceerd	Impact IFRS 16	Herziening
<i>Totale Activa</i>	24518	5445	29963
<i>Totale verplichtingen</i>	21555	5988	27543
<i>Totale EV</i>	2963	(543)	2420
<i>EBIT</i>	1359	437	1796
	Aantal in eigen bezit	Aantal geleased	Verhouding Lease/Totaal
<i>Vliegtuigen</i>	212	336	61,3%

Tabel 2

AIRFRANCE-KLM	
VERANDERING VAN TOTALE ACTIVA (%)	+22,2%
VERANDERING VAN TOTALE VERPLICHTINGEN (%)	+27,8%
VERANDERING VAN EBIT (%)	+32,2%
VERANDERING VAN DEBT / EQUITY (%)	+56,5%
VERANDERING ROA (%)	+8,1%

Tabel 3

<i>Singapore Airlines</i>	<i>1 April 2019</i>		
<i>Bedragen in miljoenen Dollars</i>	Gepubliceerd	Impact IFRS 16	Herziening
<i>Totale Activa</i>	31694,9	1477,9	33172,8

<i>Totale verplichtingen</i>	18011,7	2325,3	20337,0
<i>Totale EV</i>	13683,2	(847,4)	12808,8
<i>EBIT</i>	1109,0	368,0	1477,0
	Aantal in eigen bezit	Aantal geleased	Verhouding Lease/Totaal
<i>Vliegtuigen</i>	147	56	27,6%

Tabel 4

SINGAPORE AIRLINES

VERANDERING VAN TOTALE ACTIVA (%)	+4,7%
VERANDERING VAN TOTALE VERPLICHTINGEN (%)	+12,9%
VERANDERING VAN EBIT (%)	+33,2%
VERANDERING VAN DEBT / EQUITY (%)	+20,6%
VERANDERING ROA (%)	+7,2%

Tabel 5

<i>Emirates Group</i>	<i>1 April 2019</i>		
<i>Bedragen in miljoenen AED</i>	Gepubliceerd	Impact IFRS 16	Herziening
<i>Totale Activa</i>	127398	51366	178764
<i>Totale verplichtingen</i>	89655	61010	150665
<i>Totale EV</i>	37743	(9644)	28099
<i>EBIT</i>	3144	1165	4309
	Aantal in eigen bezit	Aantal geleased	Verhouding Lease/Totaal
<i>Vliegtuigen</i>	128	142	52,6%

Tabel 6

EMIRATES GROUP

VERANDERING VAN TOTALE ACTIVA (%)	+40,3%
VERANDERING VAN TOTALE VERPLICHTINGEN (%)	+68,0%
VERANDERING VAN EBIT (%)	+37,1%
VERANDERING VAN DEBT / EQUITY (%)	+125,7%
VERANDERING ROA (%)	-2,3%

De komst van IFRS 16 heeft grote gevolgen voor drie balansposten: totale activa, verplichtingen en EBIT. Bij de drie ondernemingen is de toename van de totale verplichtingen procentueel gezien groter dan de toename van de totale activa. Het verschil in procentuele toename tussen de totale activa en totale verplichtingen ontstaat door het verschil in totale activa en totale verplichtingen. Bij aanvang hebben alle drie de ondernemingen een groter bedrag totale activa dan totale verplichtingen. Als

beide posten met een gelijk bedrag toenemen, leidt dit tot een grotere procentuele stijging van totale verplichtingen. Dit omdat een gelijke toename op een klein bedrag leidt tot een procentueel grotere toename in vergelijking met een gelijke toename op een groter bedrag. De afname van het EV komt door een afname van ingehouden winsten. Als er een verschil is tussen de erkende activa en verplichtingen is dit verschil ten laste gekomen van ingehouden winsten.

De grootste verandering van de drie maatstaven heeft EBIT meegemaakt. De EBIT van Emirates Group maakt de grootste stijging, met respectievelijk 37,1%. Alle drie de ondernemingen laten een toename zien in de EBIT. Deloitte (2016) verwachtte mogelijk gevolgen voor de operationele winst. Dit omdat er een verschuiving plaatsvindt in de classificatie van de leasekosten. De operationele kosten verschuiven naar financierings- en afschrijvingskosten. Alle drie de ondernemingen laten een vergelijkbare toename zien in de EBIT.

Voor de financiële prestatie maatstaven is een positieve verandering waarneembaar. In het onderzoek van Morales-Díaz & Zamora-Ramírez (2018b) is een verschil van de ROA tussen sectoren waarneembaar. Gezien een gelijktijdig effect, van zowel de toename van de EBIT als een toename in de totale activa, leidt dit tot een vergroting van het effect. In de luchtvaart is de procentuele toename van de EBIT groter dan de procentuele toename van de totale activa. Dit leidt tot een stijging van de ROA voor AirFrance-KLM en Singapore Airlines. Met een respectievelijke stijging van de ROA van 8,1% voor AirFrance-KLM, 7,2% voor Singapore Airlines. Uit de resultaten van Joubert et al. (2017) bleek dat de ROA in 2015 van Qantas steeg met 13,9% en de ratio van Virgin steeg met 76,9% na de implementatie van IFRS 16. De stijging van de ROA van AirFrance-KLM en Singapore Airlines is kleiner dan de stijging in het onderzoek van Joubert et al. (2017).

Indien de D/E ratio wordt bekeken, is voor alle ondernemingen een stijging waarneembaar. De grootste stijging van de D/E ratio is voor Emirates Group met 125,7%, waarna AirFrance-KLM volgt met 56,5% en Singapore Airlines met 20,6%. Het grote verschil tussen AirFrance-KLM en Singapore Airlines is bijzonder, gezien een vergelijkbare toename in de totale verplichtingen. Dit kan verklaard worden door een grotere verandering in het eigen vermogen van AirFrance-KLM. In het onderzoek van Morales-Díaz & Zamora-Ramírez (2018a) is een gemiddelde stijging van de D/E ratio van 94,7% voor de transportsector waargenomen.

9. Conclusie & discussie

In deze scriptie is onderzoek gedaan naar de effecten van de invoering van IFRS 16 voor lessees in de luchtvaart. De onderzoeksvraag, *“Wat zijn de effecten van de invoering van IFRS 16 voor lessees in de luchtvaart?”*, is beantwoord door eerst vijf theoretische deelvragen te beantwoorden, waarna er een empirisch onderzoek heeft plaatsgevonden. Aan de hand van de deelvragen en het empirisch onderzoek is een conclusie getrokken uit de hoofdvraag.

Door de transitie-effecten van de implementatie van IFRS 16 te meten, kan geconcludeerd worden dat de totale activa, totale verplichtingen en EBIT in de sample groep toenemen. Wel zijn de toenames van verschillende orde van grootte. Uit het literatuuronderzoek is gebleken dat de veranderingen op de balans door de invoering van IFRS 16 het grootst zijn in branches actief in de retail-, hotel- en transportbranche en de veranderingen het kleinst in de financiële en vastgoedbranche.

Daarnaast is een toename zichtbaar in de belangrijke financiële ratio's. Zo neemt de D/E ratio voor alle drie de ondernemingen toe, met als uitschieter Emirates Group met 125,7%. De procentuele toename van de D/E ratio is groter dan de procentuele toename van de totale verplichtingen. Dit komt door het negatieve effect op EV. De PAT voorspelt dat de toename van D/E ratio gevolgen kan hebben voor de accountingpraktijken van managers om toekomstige winsten naar voren te halen. Dit leidt tot een toename in het EV. Dit zorgt voor een afname van de D/E ratio, waardoor entiteiten toch aan de leningsvoorwaarden kunnen voldoen. Ook de ROA laat eens stijging zien. De ROA steeg met de implementatie van IFRS 16 met 8,1% voor AirFrance-KLM en 7,2% voor Singapore Airlines. Emirates Group ondervindt een kleine afname in de ROA. Dit valt te verklaren door een sterkere procentuele stijging van de EBIT in vergelijking met de procentuele toename van het totale activum. Uit het onderzoek van Joubert et al. (2017) steeg de ROA in 2015 van Qantas met 13,9%, de ratio van Virgin steeg met 76,9%. De waargenomen stijging van de ROA in de sample is in lijn met vergelijkbaar onderzoek.

De IASB wil met de invoering van IFRS 16 een getrouwere weergave verkrijgen in financiële verslagen over leases. Dit is gedaan door een operationele lease voor de lessee te kapitaliseren, ofwel het activeren van het gebruikersrecht activum en de bijbehorende verplichting op de balans. Met de kapitalisatie van operationele leases ervaren ondernemingen met een hoge lease intensiteit meer impact van deze invoering in vergelijking met ondernemingen met een lage lease intensiteit. Voor managers vervalt de mogelijkheid tot Off balance financiering, met uitzondering van korte leases en leases met een lage waarde. Dit leidt tot een verbetering van de tekortkomingen door gebruikers.

Ondanks de voorzorg in dit onderzoek, kent dit onderzoek beperkingen. De eerste tekortkoming betreft de indirecte balansposten in de berekening. Voor het bepalen van het effect op de totale vaste

activa en verplichtingen wordt gebruik gemaakt van de vermelde transitie-effecten in het jaarverslag. De toename van de activa en passiva is niet altijd hetzelfde als de toename van het gebruikersrecht en de leaseverplichting. Indirect kan de transitie naar IFRS 16 effect hebben op balansposten, die ook effect hebben op een toe- of afname van de totale activa en verplichtingen. Een voorbeeld is een uitgestelde belasting. Deze effecten worden ook meegenomen in het onderzoek. Voor een vervolgonderzoek moet alleen het directe effect van de transitie worden meegenomen. Hiermee wordt een beter inzicht verschaft in het effect van de invoering.

Een tweede tekortkoming is de kleine sample groep. Voor het empirisch onderzoek zijn drie luchtvaartondernemingen gekozen. Gezien de kleine sample groep, kan dit mogelijk een vertekend beeld geven voor de gehele luchtvaart. Maar de resultaten zijn wel in overeenstemming met andere onderzoeken (o.a Joubert et al. (2017)). Voor een vervolgonderzoek kan mogelijk een grotere sample gebruikt worden.

De derde tekortkoming is de momentopname. In dit onderzoek zijn de jaarverslagen gebruikt van 2018 en 2019. Op de lange termijn kunnen de effecten anders zijn. Dit kan voor een vervolgonderzoek interessant zijn. Daarbij kan ook gekeken worden naar het effect van de invoering van IFRS 16 op het leasebeleid van de ondernemingen.

Bibliografie

- AirFrance-KLM. (2020). *Annual report Air France-KLM 2019*. Air France-KLM.
- Airlines, S. (2020). *Annual Report Singapore Airlines 2019*. Singapore Airlines.
- Beattie, V., Edwards, K., & Goodacre, A. (1998). The impact of constructive operating lease capitalisation on key accounting ratios. *Accounting and Business Research*, 233-254.
- Board, I. A. (2018). *Conceptual Framework for Financial Reporting*. IFRS Foundation.
- Bourjade, S., Huc, R., & Muller-Vibes, C. (2017). Leasing and profitability: Empirical evidence from the airline industry. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 30-46.
- Branswijck, D., Longueville, S., & Everaert, P. (2011). The financial impact of the proposed amendments to IAS 17: Evidence from Belgium and The Netherlands. *Accounting and Management Information Systems*, 275-294.
- Deloitte. (2016). *Leases, a guide to IFRS 16*. Retrieved from <https://www2.deloitte.com/be/en/pages/audit/articles/ifrs16-guide-NL.html>
- den Bakker, D. G., Pronk, M., & Visser, S. (2020). *EY Handboek jaarrekening 2020*. Wolters Kluwer.
- Duke, J. C., Hsieh, S. J., & Su, Y. (2009). Operating and synthetic leases: Exploiting financial benefits in the post-Enron era. *Advances in Accounting*, 28-39.
- Emirates. (2020). *Annual report Emirates 2019*. The Emirates Group.
- Fülbier, R. U., Silva, J. L., & Pferdehirt, M. H. (2008). Impact of lease capitalization on financial ratios of listed German companies. *Schmalenbach Business Review*, 122-144.
- IASPlus. (2010). *IAS 17 - Leases*. Retrieved from <https://www.iasplus.com/en/standards/ias/ias17#link5>
- IFRS. (n.d.). *IFRS 16 Leases*. Retrieved from <https://www.ifrs.org/issued-standards/list-of-standards/ifrs-16-leases/#about>
- Imhoff Jr, E. A., & Thomas, J. K. (1988). Economic consequences of accounting standards: The lease disclosure rule change. *Journal of Accounting and Economics*, 277-310.
- Imhoff Jr, E. A., Lipe, R. C., & Wright, D. W. (1991). Operating leases: Impact of constructive capitalization. *Accounting Horizons*, 51-63.
- Joubert, M., Garvie, L., & Parle, G. (2017). Implications of the New Accounting Standard for Leases AASB 16 (IFRS 16) with the inclusion of operating leases in the balance sheet. *Journal of New Business Ideas and Trends*, 1-11.
- Magli, F., Nobolo, A., & Ogliari, M. (2018). The effects on financial leverage and performance: the IFRS 16. *International Business Research*, 76-89.
- McKee, T. E., Bradley, L. J., & Rouse, R. W. (2006). Accounting for special purpose entities: the control view versus the primary beneficiary view for consolidation. *Journal of Applied Accounting Research*, 162-207.
- Morales-Díaz, J., & Zamora-Ramírez, C. (2018a). The impact of IFRS 16 on key financial ratios: a new methodological approach. *Accounting in Europe*, 105-133.

- Morales-Díaz, J., & Zamora-Ramírez, C. (2018b). Effects of IFRS 16 on Key Financial Ratios of Spanish Companies. *Studies of Applied Economics*, 385-406.
- Morales-Díaz, J., & Zamora-Ramírez, C. (2018b). IFRS 16 (leases) implementation: Impact of entities' decisions on financial statements. *The IEB International Journal of Finance*, 60-97.
- Oum, T. H., Zhang, A., & Zhang, Y. (2000). Optimal demand for operating lease of aircraft. *Transportation Research Part B*, 17–29.
- Öztürk, M., & Serçemeli, M. (2016). Impact of New Standard" IFRS 16 Leases" on Statement of Financial Position and Key Ratios: A Case Study on an Airline Company in Turkey. *Business and Economics Research Journal*, 143.
- Sacarin, M. (2017). IFRS 16 "Leases"—consequences on the financial statements and financial indicators The Audit Financiar journal, 15(145), 114-114. *The Audit Financiar journal*, 114-122.
- Stancheva-Todorova, E., & Velinova-Sokolova, N. (2019). IFRS 16 Leases and Its Impact on Company's Financial Reporting, Financial Ratios and Performance Metrics. *Economic Alternatives*, 44-62.
- Thornton, G. (2017, December). *IFRS 16: Lease Accounting*. Retrieved from <https://www.grantthornton.nl/globalassets/1.-member-firms/netherlands/documenten/flyers-pdf/2018/ifrs-16-lease-accounting---grant-thornton.pdf>
- Watts, R. L., & Zimmerman, J. L. (1986). *Positive accounting theory*. Prentice-Hall Inc.
- Wong, K., & Joshi, M. (2015). The impact of lease capitalisation on financial statements and key ratios: Evidence from Australia. *Australasian Accounting, Business and Finance Journal*, 27-44.