

Södertörns Högskola

Institutionen för ekonomi och företagande

Företagsekonomi/redovisning

Kandidatuppsats 15 högskolepoäng

Handledare: Curt Scheutz

Höstterminen 2007

# Statens Järnvägar

- en fallstudie om värdering av  
fordon i statlig ägo

Författare:

Emilie Lindgren

CleaWells

## **Förord**

Vi vill tacka alla som ställt sin värdefulla tid till förfogande och bidragit till genomförandet av denna uppsats som genomförts på Södertörns Högskola. Denna kandidatuppsats omfattar 15 högskolepoäng.

### **Ett stort tack till:**

#### **Våra respondenter:**

Lennart Dahlborg – Statens järnvägar

Eva-Lena Lethin – Statens järnvägar

Lars Falksveden – Statens järnvägar

Kerstin Jönsson – Riksrevisionen

Yosef Belachew – Näringsdepartementet

Ulf Halloff – Järnvägskonsult

#### **Vår handledare:**

Curt Scheutz

#### **Samt våra opponenter**

Södertörns Högskola 14 januari 2008

Emilie Lindgren

Cléa Wells

## Abstract

- Title:** Statens järnvägar – a case study on valuation of railroad vehicles owned by the government
- Date of seminar:** 2008-01-14
- Course:** Bachelor thesis in Business Economics, 15 ECTS
- Authors:** Emilie Lindgren and Cléa Wells
- Advisors:** Curt Scheutz
- Keywords:** Accounting, principles of valuation, revaluation, state assets
- Purpose:** The aim of the thesis is to identify principles of valuation and to reach a solution for how Statens järnvägar can present their leased railroad vehicles in the future.
- Methodology:** The authors have done a case study through a qualitative approach. Interviews have been done with Statens järnvägar, Näringsdepartementet and Riksrevisionen. Annual reports from Banverket and Luftfartsverket have been studied.
- Theoretical perspectives:** The regulations that rule the authorities are a base for the study. Earlier researches done within the subject are presented in this section.
- Empirical foundation:** The empirical foundation of this study consists of primary- and secondary data. The primary data is collected from the interviews that have been done, whilst the secondary data is composed of annual reports, regulations and various other documents.
- Conclusions:** The authors have come to the conclusion that the method of valuation that Statens järnvägar choose, depends a lot on the vehicles hypothetical future. It is difficult to say that only one of the methods would be the correct one.

## Sammanfattning

- Titel:** Statens järnvägar – en fallstudie om värdering av fordon i statlig ägo
- Seminariedatum:** 2008-01-14
- Ämne/Kurs:** FEK, Kandidatuppsats, HT 2007, 15hp
- Författare:** Emilie Lindgren och Cléa Wells
- Handledare:** Curt Scheutz
- Nyckelord:** Redovisning, värderingsprinciper, omvärdering, statliga tillgångar
- Syfte:** Studiens syfte är att kartlägga olika värderingsalternativ och komma fram till en lösning för hur Statens järnvägar kan redovisa sina leasade järnvägsfordon i framtiden.
- Metod:** Författarna har gjort en fallstudie med kvalitativ inriktning. Intervjuer har gjorts med Statens järnvägar, Näringsdepartementet och Riksrevisionen. Årsredovisningar från Banverket och Luftfartsverket har granskats.
- Teoretiskt perspektiv:** Till grund för studien ligger de regelverk som styr statliga myndigheter och affärsverk. I detta avsnitt tas det även upp tidigare forskning som gjorts inom ämnet.
- Empiri:** Empirin består både av primärdata och sekundärdata. Primärdata är insamlad från de intervjuer som gjorts, medan sekundärdata är i form av årsredovisningar, regelverk och andra dokument.
- Slutsatser:** Författarna har i slutsatsen kommit fram till att den värderingsmetod som Statens järnvägar väljer beror på fordonens tänkta framtid. Det är svårt att säga att endast en utav värderingsmetoderna skulle vara den korrekta.

## Innehållsförteckning

Förkortningar och definitioner .....	7
<b>1. Introduktion.....</b>	<b>8</b>
1.1 Affärsverket Statens järnvägar.....	8
1.2 Problemformulering.....	9
1.3 Syfte .....	10
1.4 Avgränsning.....	10
1.5 Uppsatsens Disposition .....	11
<b>2. Metod.....</b>	<b>12</b>
2.1 Val av metod .....	12
2.2 Datainsamlingsmetod.....	13
2.2.1 Informationsbehov .....	13
2.2.2 Respondenter och intervjuer .....	14
2.3 Kritisk granskning .....	15
2.3.1 Källkritik.....	16
2.3.2 Validitet och reliabilitet .....	16
<b>3. Teori och Regelverk .....</b>	<b>18</b>
3.2 Förordning med instruktioner för Statens järnvägar .....	18
3.3 Regleringsbrev för Statens järnvägar .....	20
3.4 Ekonomistyrningsverket (ESV) .....	20
3.4.1 ESV:s roll .....	20
3.4.2 ESV:s föreskrifter om tillgångar .....	21
3.4.3 ESV:s föreskrifter om leasing .....	23
3.4.4 ESV:s föreskrifter om värderingsprinciper.....	24
3.4.5 Några andra föreskrifter från ESV .....	25
3.5 Internationell redovisningsstandard i Sverige (FAR).....	27
3.5.1 FAR.....	27
3.5.2 FAR:s föreskrifter om leasing.....	27
3.5.3 FAR:s föreskrifter om värderingsprinciper .....	28
3.6 Skrotvärde - en värderingsprincip utöver de som är givna av FAR och ESV. ....	28
3.7.1 Jack J Kempner - Omvärdering och avskrivning av tillgångar .....	29
3.7.2 Mortimer B. Daniels - Principer för värdering av tillgångar .....	29
3.7.3 Watts och Zimmerman–Utbud och efterfrågan av redovisningsteorier–en marknad för ursäkter .....	30
<b>4. Empiri.....</b>	<b>32</b>
4.1 Statens järnvägar .....	32
4.1.1 Statens järnvägars organisation .....	32
4.1.2 Leasingkontrakten och deras historia – en sammanställning av intervjuerna med Statens järnvägar .....	33
4.1.3 Redovisning.....	34
4.2 Riksrevisionen.....	34

4.2.1 Sammanställning av intervjun med Riksrevisionen .....	34
4.3 Näringsdepartementet .....	35
4.3.1 Sammanställning av intervjun med Näringsdepartementet .....	35
4.4 Banverket .....	36
4.5 Luftfartsverket .....	37
5. Analys .....	38
5.1 Värderingsalternativen .....	38
5.1.1 Värdering till noll .....	38
5.1.2 Historiskt anskaffningsvärde .....	40
5.1.3 Återanskaffningsvärde.....	41
5.1.4 Försäljningsvärde.....	41
5.1.5 Skrotvärde.....	42
5.1.6 Nuvärdeprincipen.....	42
5.1.7 Jämförande analys av värderingsmetoderna .....	42
5.2 Regelverkens betydelse för val av värderingsprincip .....	43
5.3 Jämförelse med Luftfartsverket och Banverket .....	44
6. Slutsats.....	45
6.1 Sammanfattande slutsatser .....	45
6.2 Egna reflektioner .....	46
6.3 Förslag till fortsatt forskning .....	46
7. Referenslista.....	47
7.1 Muntliga källor .....	47
7.2 Skriftliga källor .....	47
7.3 Elektroniska källor.....	47
7.4 Finansiella rapporter .....	47
7.5 Artiklar.....	47
Bilaga .....	48

## Förkortningar och definitioner

### Förkortningar:

<b>ESV</b>	Ekonomistyrningsverket (Ekonomiadministrativa bestämmelser för statlig verksamhet)
<b>FAR</b>	Föreningen Auktoriserade Revisorer
<b>IAS</b>	Internationell redovisningsstandard
<b>LFV</b>	Luftfartsverket
<b>FÅB</b>	Förordning om årsredovisning och budgetunderlag

### Definitioner:

<b>Myndighet:</b>	En myndighet är en organisation med ett specifikt ansvar inom den statliga organisationen. Myndigheten är inte en juridisk person.
<b>Myndighetskapital:</b>	En post som skall täcka underskott från tidigare år hos myndigheten.
<b>Statskapital:</b>	Kapital (inom statlig verksamhet) som motsvarar eget kapital i ett privat företag.
<b>Affärsverk:</b>	En myndighet som bedriver verksamhet som finansieras med försäljningsintäkter och som har en resultaträkning och balansräkning.

# 1. Introduktion

---

---

*Här presenteras historik om Statens järnvägar, bakgrund till problemformuleringen samt studiens syfte och avgränsning.*

---

---

## 1.1 Affärsverket Statens järnvägar

Järnvägssystemet i Sverige har reformerats under många år. Viktiga sådana reformer inkluderar skapandet av Banverket 1988, vilket innebar att man skilde tågdriften från infrastrukturen. Tågdriften utförs av Statens järnvägar vars huvudverksamheter innefattar godstrafik, persontrafik samt underhåll av lok och vagnar. År 2001 bildades sex separata aktiebolag, vilka tog över de väsentligaste uppgifterna från affärsverket Statens järnvägar.

Dessa är:

- SJ AB,
- Green Cargo
- EuroMaint
- Jernhusen
- Unigrid
- TraffiCare

Statens järnvägar består därefter av de delar av det ursprungliga [Statens järnvägar](#) som blev kvar. Den ursprungliga anledningen till att man behöll Statens järnvägar var att SJ AB och Green Cargo bland de nybildade bolagen inte kunde ta över de leasingkontrakt för lok och vagnar som funnits sedan 1990-talet, utan att få några avsevärda kostnadsökningar.

För att undvika höjning av leasingavgifterna fick leasingkontrakten ligga kvar hos Statens järnvägar.<sup>1</sup> Statens järnvägar är nu ett affärsverk med tre verksamhetsgrenar:

- 1) förvaltning av järnvägsfordon

---

<sup>1</sup> [www.statensjarnvagar.se](http://www.statensjarnvagar.se)



- 2) avveckling av verksamhet och
- 3) förvaltning av leasing- och leaseholdåtaganden.

Det är regeringen som beslutar om de detaljerade förutsättningarna för Statens järnvägar. De viktigaste besluten meddelas i det årliga regleringsbrevet. De övergripande förutsättningar för Statens järnvägar är fastlagda i den statliga förordningen (2006:172) med instruktion för Statens järnvägar.<sup>2</sup>

Skillnaden mellan statlig och privat verksamhet i fråga om regelverk och redovisningsregler är i vissa avseende betydande och då detta inte har berörts i författarnas utbildning ansåg de detta ämne vara särskilt givande. Författarna tog kontakt med fil dr Ulf Halloff som är en fristående expert på järnvägsekonomi och administrativ lagstiftning för järnvägar.

I diskussionerna som fördes med honom togs dessa betydelsefulla skillnader upp som finns mellan privat och offentlig verksamhet. Intresset fångades och författarna tog kontakt med generaldirektören för Statens järnvägar, Lennart Dahlborg. Han presenterade den problemställning som beskrivits nedan i stycke 1.2 och föreslog att en uppsats skulle kunna skrivas rörande detta ämne.

## 1.2 Problemformulering

År 2004 övertog Statens järnvägar 121 stycken järnvägsfordon från SJ AB. 25 stycken av dessa håller på att säljas och försäljningen planeras vara avslutad år 2008. De återstående 96 järnvägsfordon är fördelade på följande typer:

- 16 lok
- 9 motorvagnssätt
- 71 personvagnar

Av dessa fordon är 56 fordon leasade av företag i USA (sale-lease-back eller lease-lease-back), medan 40 ägs av Statens järnvägar, nämligen 5 motorvagnssätt och 35 personvagnar.

---

<sup>2</sup> [www.statensjarnvagar.se](http://www.statensjarnvagar.se)

Avskrivningarna på dessa järnvägsfordon, som Statens järnvägar alltså förvaltar och hyr ut till Rikstrafikens operatörer, är relaterade till de operationella leasingkontrakten med Rikstrafikens operatörer.

Fordonen skrivs av snabbt i förhållande till de förutsebara livslängderna. Kontrakten går för motorvagnssätten ut i juni 2010 och för de övriga fordonen i juni 2013. Vid dessa tidpunkter är respektive fordonstyper helt avskrivna och därmed redovisade till värdet noll.

I praktiken är dessa fordon troligtvis fortfarande värda några hundra miljoner kronor efter det att de är helt avskrivna. För att få en bästa redovisning av Statens järnvägars ekonomi, ifrågasätter Statens järnvägar riktigheten av att ha dessa fordon till värdet noll i redovisningen.<sup>3</sup>

Problemet som utgör utgångspunkten för föreliggande uppsats är: Hur bör de fordon som Statens järnvägar förvaltar redovisas i Statens järnvägars bokföring?

### **1.3 Syfte**

Huvudsyftet med uppsatsen är att analysera problemet att värdera Statens järnvägars leaseade fordon efter leasingkontraktens utgång.

Delsyftet är därmed att undersöka vilket/vilka värderingsalternativ som Statens järnvägar kan tillämpa vid utgången av leasingkontrakten.

### **1.4 Avgränsning**

Uppsatsen avgränsas till att endast ta upp värderingsproblemet av de leaseade fordonen vid leasingkontraktens utgång. Orsaken till denna avgränsning är att Statens järnvägar är intresserad av att få just detta specifika problem belyst. Författarna gjorde bedömningen att problemet är tillräckligt stort och intressant för att bilda basen till en djupare studie.

## 1.5 Uppsatsens Disposition

**Kapitel 1:** I *Introduktionen* presenteras studiens bakgrund som sedan mynnar ut i arbetets frågeställning och syfte med den avgränsning som gjorts.

**Kapitel 2:** I *Metodkapitlet* redogörs och motiveras de vetenskapliga ansatser och metod som studien utgår ifrån. Studiens tillvägagångssätt beskrivs tillsammans med urvalet av respondenter. Avslutningsvis tas studiens validitet och reliabilitet upp.

**Kapitel 3:** I kapitlet *Teori och Regelverk* sammanställs och presenteras relevanta regelverk för studien, men även tidigare forskning som gjorts inom ämnet

**Kapitel 4:** I *Empirin* redovisas den insamlade data som gjorts från intervjuer och dokument.

**Kapitel 5:** I *Analysen* besvaras studiens syfte genom en analys av den insamlade empirin som diskuteras utifrån de regelverk, intervjuer och dokument som använts.

**Kapitel 6:** I *Slutsatsen* presenteras studiens slutsats utifrån problemformuleringen. Avslutningsvis innehåller kapitlet egna reflektioner samt förslag på fortsatt forskning.

## 2. Metod

---

---

*Metodavsnittet syftar till att beskriva hur författarna valt sin metod, sina respondenter och hur de i sin undersökning gått tillväga. I slutet av kapitlet presenteras en kritisk granskning av studien.*

---

---

### 2.1 Val av metod

Denna studie går ut på att undersöka Statens järnvägars redovisning av sina leasade fordonstillgångar. Detta kräver en fördjupning av de detaljer och komplexa relationer som gäller för en statlig myndighet. Författarna har därför valt att göra en fallstudie, som utgår ifrån en kvalitativ ansats.

Författarna kartlägger även värderingsmetoderna hos Luftfartsverket och Banverket. Banverket och Luftfartsverket kan ses som sidofall och studien blir då snarare en flerfallstudie där kunskaperna om värderingsreglerna som framkommer i sidofallen kan utgöra ett stöd för slutsatserna avseende huvudfallet, det vill säga värderingsmetoderna för Statens järnvägars leasade järnvägsfordon.

En fördel med fallstudier är möjligheten att använda sig av flera olika insamlingsmetoder. I denna undersökning kommer följande insamlingsmetoder: intervjuer, studier av dokument och texter att användas.<sup>4</sup>

Insamling av primärdata har skett i form av intervjuer och diskussioner vid personliga möten. Sekundär data har insamlats i form av årsredovisningar, statliga författningar, olika hemsidor, broschyrer och litteratur.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> Denscombe M, Forskningshandboken, 2000, s.52-53

<sup>5</sup> Lundahl U, Skärvad P, Utredningsmetodik för samhällsvetare och ekonomer, 1999, s.52

I en undersökning finns det två olika slags vetenskapliga ansatser som man kan utgå ifrån, dels den induktiva och dels den deduktiva. Den deduktiva metoden utgår från generella teorier som sedan appliceras på verkligheten. Det är denna metod, med befintliga teorier, som denna studie utgår ifrån.<sup>6</sup>

## 2.2 Datainsamlingsmetod

### 2.2.1 Informationsbehov

Uppsatsens syfte är att komma fram till vilket/vilka värderingsmetoder som Statens järnvägar kan tillämpa på de aktuella järnvägsfordonen. FAR anger fyra värderingsmetoder: historiskt anskaffningsvärde, återanskaffningsvärde, försäljningsvärde och nuvärdeprincipen.<sup>7</sup>

Författarna anser att valet av värderingsmetod till betydande del bestäms av regelverkens utformning då till exempel de regelverk som Statens järnvägar följer kan styra bland annat konkurrenssituationen och de statliga styrmodellerna. Därför är det nödvändigt för författarna att göra en djup explorativ studie av dessa regelverk, så att inte nödvändiga förutsättningar för lösningen av värderingsproblemet förbigås.

De väsentligaste relationerna för Statens järnvägar är Näringsdepartementet, Riksrevisionen, Ekonomistyrningsverket och Rikstrafiken. Näringsdepartementet har det primära ansvaret att styra Statens järnvägar, vilket de gör genom instruktioner och regleringsbrev.

Ekonomistyrningsverket reglerar den statliga redovisningen och definierar god redovisningssed på samma sätt som FAR gör för privata företag. Riksrevisionen ska godkänna Statens järnvägars redovisning. Rikstrafiken spelar en stor roll för finansieringen av den tågtrafik i vilken Statens järnvägars fordon används. Informationsinsamlingen kommer därför att fokusera på Statens järnvägars relationer med dessa myndigheter och de regelverk som reglerar dessa.

Det enklaste sättet att få en överblick över regelverkens utformning är genom att intervjua lämpliga tjänstemän på respektive myndighet, samt att studera de författningar som definierar regelverken.

---

<sup>6</sup> Johannessen A, Tufte P, Introduktion till samhällsvetenskaplig metod, Liber, 2002, s.35

<sup>7</sup> Internationell redovisningsstandard i Sverige IFRS/IAS, Far förlag, 2007, s.23

### 2.2.2 Respondenter och intervjuer

Författarna har valt respondenter från Statens järnvägar, Näringsdepartementet, Riksrevisionen, Banverket samt Luftfartsverket. Några tjänstemän från Ekonomistyrningsverket har inte intervjuats på grund av att Ekonomistyrningsverkets ekonomiadministrativa bestämmelser för statlig verksamhet är heltäckande och lättillgängliga. Respondenter valdes med hänsyn till deras kännedom om Statens järnvägars komplexa relationer. Innan alla intervjuer gjordes tog författarna kontakt med samtliga respondenter för att kort presentera sig själva och uppsatsen syfte, samt för att boka tid för intervju.

Med Statens järnvägar, Riksrevisionen och Näringsdepartementet utfördes personliga intervjuer på respektive arbetsplats. Med Luftfartsverket och Banverket var det tänkt att telefonintervjuer skulle göras då deras kontor ligger på annan ort, men då författarna ringde de två myndigheterna och presenterade sina frågeställningar fick man till svar att den sökta informationen finns tillgänglig i respektive myndighets årsredovisning och hemsida, varför de hänvisade författarna dit istället.

I alla intervjuer som gjorts har författarna utgått från en intervjuguide som var öppen på så sätt att den utgick ifrån uppsatta frågor som sedan diskuterades fritt.<sup>8</sup> Detta kallas för en delvis strukturerad intervju.<sup>9</sup> Under varje fråga har författarna skrivit ned underfrågor för att undvika att viktig information utelämnas. I enlighet med de möjligheter som den kvalitativa metoden medför, har intervjuguiderna som använts anpassats till den information som författarna speciellt sökt gällande de olika myndigheternas specifika roller. Graden av standardisering gällande intervjuguiden är relativt låg då författarna har formulerat olika frågor till de olika respondenterna.<sup>10</sup> Om en större jämförelse mellan respondenters svar ska göras, bör intervjun ha en högre grad av standardisering. Intervjuguiden har granskats av författarnas handledare; Curt Scheutz. Även intervjuguiden har granskats av Ulf Halloff med sina expertkunskaper om järnvägsförhållanden som utgångspunkt, för att säkerställa att väsentlig information inte saknas.

Intervjuguiden syftade till att skapa en mer övergripande bild av Statens järnvägars verksamhet, uppgifter, styrning och rapporteringsrutiner. Ytterligare ett syfte med

---

<sup>8</sup> Bilaga; Intervjufrågor

<sup>9</sup> Johannessen A, Tuft P, Introduktion till samhällsvetenskaplig metod, Liber, 2002, s. 97-98

<sup>10</sup> Patel R, Davidson B, Forskningsmetodikens grunder, Studentlitteratur, 2003, s.71

intervjuguiden var att ta reda på hur Statens järnvägar för närvarande redovisar leasingkontrakten, bakgrund och orsaker till detta, samt att få deras syn på för- och nackdelar med olika värderingsprinciper och på hur lösningen på fordonens redovisning kan komma att se ut. Intervjuguiden för intervjuerna med Näringsdepartementet och Riksrevisionen syftade till att ge en övergripande uppfattning om deras roll och relation till Statens järnvägar och ta reda på deras uppfattning om hur de aktuella leasade fordonen bör redovisas enligt de regler och principer som finns. I intervjuguiden för Banverket och Luftfartsverket ville författarna veta hur dessa redovisar sina tillgångar och analysera likheter och olikheter med Statens järnvägars redovisning.

Under de personliga intervjuerna turades författarna om att ställa frågor medan båda antecknade vad som sades. Detta gjordes för att sedan kunna jämföra om respektive författares tolkning på respondentens svar överensstämde med den andres. Alla intervjuer ägde rum på respektive arbetsplats vilket gjorde att intervjuerna kunde utföras utan att diskussionerna stördes.<sup>11</sup> Uppsatsförfattarna har haft möjlighet att kontakta samtliga respondenter vid eventuella frågor eller oklarheter som uppkommit genom arbetets gång. En möjlig nackdel med intervjuer är att de kan skapa så kallade intervju effekter där intervjuaren omedvetet kan påverka respondenten med egna åsikter.<sup>12</sup> Detta har dock tagits i beaktande och författarna har undvikit att ställa några ledande frågor. Dessutom har författarnas bristande kunskaper inom området inte gjort det möjligt att ställa ledande frågor.

### **2.3 Kritisk granskning**

Då en djupare kunskap inom statlig verksamhet och statliga rapporteringsrutiner saknades, behövde författarna få denna genom att dels studera de författningar som definieras i regelverken och som är intressanta för studien, men också genom att intervjua. Om denna kunskap hade funnits från början, hade arbetsprocessen underlättats.

---

<sup>11</sup> Johannessen A, Tuft P, Introduktion till samhällsvetenskaplig metod, Liber, 2002

<sup>12</sup> Patel R, Davidson B, Forskningsmetodikens grunder, Studentlitteratur, 2003, s.102

### **2.3.1 Källkritik**

Det är viktigt att insamlat material är aktuellt, korrekt och tillräckligt.<sup>13</sup> I denna studie har författarna granskat aktuella lagtexter, förordningar samt de olika myndigheternas broschyrer och årsredovisningar. Dessa dokument har hämtats från riksdagens och de olika myndigheternas hemsidor som kontinuerligt uppdateras och kontrolleras, varför de antas vara korrekta. Myndigheternas broschyrer kan möjligtvis innehålla mindre felaktigheter och den största risken med deras broschyrer är att de kan vara förenklade.

### **2.3.2 Validitet och reliabilitet**

De viktiga begreppen validitet och reliabilitet är enligt författarnas uppfattning svåra att särskilja vid informationsinsamling av de slag som gjorts i detta arbete. Orsaken till detta är studiens kvalitativa inriktning vilket innebär att några mätbara indikatorer inte har definierats och följaktligen har inte heller några mätprocedurer specificerats. I en kvantitativ studie brukar validiteten relateras till indikatorn/indikatorerna och reliabiliteten till mätprocedurerna inklusive upprepbarhet. I det följande kommer författarna att göra sin kritiska granskning utifrån dessa två begrepp.

#### Validitet

Studiens validitet beskriver hur väl den insamlade informationen överensstämmer med den sökta informationen.<sup>14</sup> Författarna konstruerade en delvis strukturerad intervjuguide för att kunna samla in relevant information från personliga intervjuer. Validiteten av svaren får antas vara hög i och med att respondenterna självklart är väl insatta i ämnet. Då båda författarna befann sig på plats vid intervjuerna och då intervjuerna utfördes i personliga möten, har risken för missförstånd minskats. Detta också i och med att man har kunnat ta upp oklarheter på en gång. Författarnas goda möjligheter att i efterhand kontakta respondenterna om frågetecken som uppstått har också bidragit till ökad klarhet. Svaren på intervjufrågorna har varit konsistenta med innehållet i de författningar som författarna studerade. Den insamlade informationen anses stämma väl överens med den sökta informationen vilket ger studien en hög validitet.

---

<sup>13</sup> Denscombe M, Forskningshandboken, 2000, s.188-189

<sup>14</sup> Lundahl U & Skärvad P, Utredningsmetodik för samhällsvetare och ekonomer, Studentlitteratur, 1999 s.150



### Reliabilitet

En hög reliabilitet uppnås om studien kan återupprepas och man då uppnår samma resultat oberoende av vem som utför den eller under vilka omständigheter som studien utförs.<sup>15</sup>

Risker för felaktigheter rörande sakförhållanden uppkommer dels vid intervjuerna och dels vid studierna av författningarna och annan dokumentation. Då författarna använt sig av en delvis strukturerad intervjuguide som består av öppna frågor, och då intervjuerna förts i form av diskussioner, är det möjligt att respondenterna och författarna tolkat frågorna och svaren på olika sätt varför det är möjligt att resultaten skulle tolkas något annorlunda om studien utfördes igen. Det faktum att författarna intervjuat olika respondenter som bekräftat dels varandras uppgifter, men även de sekundära data som samlats in i form av författningar och årsredovisningar, har stärkt pålitligheten i denna studie. Utkast till uppsatsen har skickats till Statens järnvägar för granskning. Syftet med granskningen var att ytterligare minska risken för felaktigheter, missförstånd och oavsiktliga utelämnanden. Det sistnämnda utgör en avsevärd risk eftersom det lagkomplex som behöver överblickas i detta arbete är stort. Författarnas uppfattning är att studien har en rimlig upprepbarhet vad gäller insamlade fakta. Studierna av lagar och författningar stämde väl överens med data från intervjuerna.<sup>16</sup>

---

<sup>15</sup> Lundahl U & Skärvad P, Utredningsmetodik för samhällsvetare och ekonomer, Studentlitteratur, 1999 s.152

<sup>16</sup> Lundahl U & Skärvad P, Utredningsmetodik för samhällsvetare och ekonomer, Studentlitteratur, 1999

### 3. Teori och Regelverk

---

---

*Här presenteras de regelverk och förordningar som är relevanta för studien, samt tidigare forskning inom ämnet. För att tydliggöra att det är olika föreskrifter som gäller för statliga bolag respektive privata bolag är avsnittet teori och regelverk indelat efter detta.*

---

---

#### 3.1 Inledning

I beskrivningarna av regelverken nedan kommer författarna att ta upp de regler som potentiellt kan komma att påverka valet av värderingsmetod. Författarna har valt att ta upp alla de regler som beaktats trots att vissa utav dem inte har en direkt inverkan på valet av värderingsmetod. De delar av regelverken som direkt rör redovisning av tillgångar har beskrivits särskilt grundligt. Anledningen till att författarna valt att redogöra en så pass omfattande beskrivning av regelverken är för att de anser det nödvändigt att göra det möjligt för läsaren att bedöma analys och slutsatser med en större helhetssyn.

#### 3.2 Förordning med instruktioner för Statens järnvägar

Statens järnvägar följer en förordning som innehåller instruktioner från riksdagen.<sup>17</sup>

Förordningen består av ett antal paragrafer bland vilka författarna valt att ta upp paragraferna 1, 3, 4, 6, 7, 8 och 13 då de anser att dessa är mest relevanta för studien. Övriga paragrafer har studerats men författarna har valt att inte beröra dem. Förordningen som författarna använt sig av i denna studie gällde fram till 07-12-31 och ersattes 08-01-01. Den nya förordningen har författarna inte tagit del av.<sup>18</sup>

Förordningen börjar med att definiera Statens järnvägars uppgift vilket är att förvalta den egendom och ansvara för den verksamhet som före utgången av år 2000 ingick i Statens

---

<sup>17</sup> [www.statensjarnvaggar.se/filer/dok/SFS\\_Forfattningstexter\\_Sida.pdf](http://www.statensjarnvaggar.se/filer/dok/SFS_Forfattningstexter_Sida.pdf)

<sup>18</sup> [www.statensjarnvaggar.se/filer/dok/SFS\\_Forfattningstexter\\_Sida.pdf](http://www.statensjarnvaggar.se/filer/dok/SFS_Forfattningstexter_Sida.pdf)

järnvägars verksamhet men som inte avvecklats eller överförts till bolag eller annan myndighet. Statens järnvägar får hyra ut sina fordon till Green Cargo, SJ AB och tågoperatörer som har trafikeringsavtal med staten.

Statens järnvägar leds av en styrelse som ska bestå av en ordförande, generaldirektör och högst fyra andra ledamöter. Styrelsens uppgifter är att ägna sig åt den långsiktiga planeringen, att förse regeringen med de underlag de behöver för att ta ställning till verksamhetens olika delar och se till att strukturen på organisationen och rutinerna bidrar till en tillförlitlig redovisning, samt att tillgångarna skyddas. Styrelsen ska även ge den information till regeringen som krävs för regeringens politik i området och som även kan röra ändringar i regelverken.

Styrelsen skall lämna underlag till Riksrevisionen så att granskning av Statens järnvägar kan göras. Styrelsen ger direktiv och riktlinjer till generaldirektören som ska se till den löpande verksamheten.

I generaldirektörens uppgifter ingår det att se till att styrelsens beslut verkställs. Om ett beslut inte tas av styrelsen skall generaldirektören själv fatta beslutet. Detta beslut får dock inte gå utanför den långsiktiga planeringen eller andra riktlinjer givna av styrelsen. Generaldirektören ska även förse styrelsen med underlag för styrelsens beslut. Detta innefattar även underlag vilka kan röra förslag angående ändringar i regelverken.<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> [www.statensjarnvagar.se/filer/dok/SFS\\_Forfattningstexter\\_Sida.pdf](http://www.statensjarnvagar.se/filer/dok/SFS_Forfattningstexter_Sida.pdf)

### 3.3 Regleringsbrev för Statens järnvägar

Regeringen har i regleringsbrevet beslutat om Statens järnvägars verksamhet för budgetåret 2007. Det står där att Statens järnvägar skall på ett affärsmässigt och effektivt sätt förvalta järnvägsfordonen som de skall hyra ut till Rikstrafikens operatörer av järnvägstrafik. Det står även att Statens järnvägar skall förvalta leasing- och leaseholdavtal kostnadseffektivt och med en låg riske exponering. Statens järnvägar skall inte ingå några nya åtaganden annat än vad som är nödvändigt för förvaltningen av existerande leasing- och leaseholdåtaganden.<sup>20</sup>

Statens järnvägars ekonomiska mål är att förvaltningen av Statens järnvägars leasing- och leaseholdåtaganden avseende järnvägsfordon skall följa principen om full kostnadstäckning. Den verksamhet som tillhandahåller järnvägsfordon för den av staten upphandlade trafiken skall över en konjunkturcykel visa en räntabilitet på sysselsatt kapital som motsvarar räntan på femåriga statsobligationer plus en procentenhet.<sup>21</sup>

### 3.4 Ekonomistyrningsverket (ESV)

#### 3.4.1 ESV:s roll

ESV:s verksamhet regleras av Förordning (2003:884) med instruktion för Ekonomistyrningsverket.<sup>22</sup> ESV lyder under Finansdepartementet och är en central förvaltningsmyndighet. Deras uppgift går bland annat ut på att utveckla statliga myndigheters ekonomiska styrning och att göra analyser och prognoser för statens ekonomi. De utvecklar det ekonomiadministrativa regelverket och ger ut föreskrifter och allmänna råd för statliga myndigheters redovisning. Varje år genomförs en ekonomiadministrativ värdering av samtliga myndigheter. Sedan bedöms de i EA-värderingen efter hur väl de lever upp till de ekonomiadministrativa kraven i regelverket. ESV svarar för god redovisningssed och samordnar internrevisionen i staten.<sup>23</sup>

För frågor som inte berörs i ESV:s bestämmelser tillämpas Internationell redovisningsstandard i Sverige, enligt FAR.

---

<sup>20</sup> [www.statensjarnvag.se/filer/dok/Regleringsbrev\\_for\\_budgetaret\\_2007.pdf](http://www.statensjarnvag.se/filer/dok/Regleringsbrev_for_budgetaret_2007.pdf)

<sup>21</sup> [www.statensjarnvag.se/filer/dok/Regleringsbrev\\_for\\_budgetaret\\_2007.pdf](http://www.statensjarnvag.se/filer/dok/Regleringsbrev_for_budgetaret_2007.pdf)

<sup>22</sup> <http://apps.esv.se/ea/ea2001.html>

<sup>23</sup> [www.esv.se/download/18.6f60681109102909b80001476/ESV+2007-2.pdf](http://www.esv.se/download/18.6f60681109102909b80001476/ESV+2007-2.pdf)

### 3.4.2 ESV:s föreskrifter om tillgångar

I statlig förvaltning definieras tillgångar enligt följande: ”En tillgång är en resurs som kontrolleras av en myndighet till följd av inträffade händelser som förväntas ge myndigheten ekonomiska fördelar eller servicepotential i framtiden”.<sup>24</sup>

För att en tillgång ska tas upp i balansräkningen finns det vissa krav som den måste uppfylla; ”En tillgång skall redovisas i balansräkningen när det är sannolikt att de framtida ekonomiska fördelar, eller den servicepotential som är förknippade med innehavet, kommer att tillföras myndigheten.”<sup>25</sup>

En anläggningstillgång förbrukas allt eftersom den utnyttjas. Den del som då har förbrukats redovisas i resultaträkningen som en avskrivningskostnad. Det är viktigt att skilja den ekonomiska livslängden (som avser antalet år som tillgången bedöms kunna bidra till verksamheten på ett ekonomiskt försvarbart sätt) från den tekniska livslängden (hur länge en tillgång faktiskt håller). Normalt sett är den tekniska livslängden längre än den ekonomiska livslängden.<sup>26</sup>

Anskaffningsvärdet på en tillgång skrivs av över tillgångens ekonomiska livslängd.

Undantagsfall då nyttjandeperioden för en anläggningstillgång kan vara kortare än den ekonomiska livslängden, är till exempel när en tillgång är leasad och denna tid varar kortare än den ekonomiska livslängden. När sådant sker skall avskrivning istället ske över nyttjandeperioden vilket är den tid som tillgången förväntas bli utnyttjad i myndigheten (till exempel kan en leasad bil ha en ekonomisk livslängd på fem år, men egentligen ska den bara utnyttjas i myndigheten över leasingperioden som kanske är tre år, och den ska i så fall skrivas av över de tre åren).

Oftast sammanfaller den nyttjande perioden med den ekonomiska livslängden, men inte alltid.

Om nyttjandeperioden är kortare än den ekonomiska livslängden, kan det uppstå ett restvärde. Restvärde avser det belopp som myndigheten förväntas erhålla för en tillgång efter nyttjandeperiodens slut. Om det är troligt att restvärdet uppgår till ett betydande belopp, skall det uppskattas vid anskaffningstillfället efter den prisnivån som då råder. Vad som är ett

---

<sup>24</sup> [www.esv.se/download/18.381a53100506cbef980002086/2004-10.pdf](http://www.esv.se/download/18.381a53100506cbef980002086/2004-10.pdf)

<sup>25</sup> [www.esv.se/download/18.381a53100506cbef980002086/2004-10.pdf](http://www.esv.se/download/18.381a53100506cbef980002086/2004-10.pdf)

<sup>26</sup> [www.esv.se/download/18.381a53100506cbef980002086/2004-10.pdf](http://www.esv.se/download/18.381a53100506cbef980002086/2004-10.pdf)

betydande belopp beror på myndighetens storlek samt hur stor påverkan det blir på myndighetens resultaträkning.

Det kan i sällsynta fall förekomma att en tillgång har en ekonomisk livslängd som är längre än vad man förväntat sig då man anskaffade den och i sådana fall hanterar man detta genom att korrigera avskrivningsplanen så att den avspeglar den faktiska förbrukningen på ett mer korrekt sätt. En sådan korrigering medför förmodligen konsekvenser och det är då upp till myndigheten att avgöra om dessa är väsentliga eller inte. Väsentligheten kan bero på om det är en tillgång av beloppsmässigt stort värde och om den ekonomiska livslängden skiljer sig med flera år från det man tidigare fastslagit. En korrigering kan då vara värd att göra.<sup>27</sup>

#### Vad avgör en tillgångs ekonomiska livslängd?

Olika faktorer som påverkar den ekonomiska livslängden är dels den tekniska utvecklingen och dels den belastning som tillgången utsätts för. Det är belastningen som medför slitage och underhållskostnader. Alltså kan en tillgångssort skrivas av på olika sätt i olika verksamheter. Det är en myndighets ansvar att fastställa en tillgångs ekonomiska livslängd och nyttjandeperiod. Avskrivningstider varierar beroende på tillgång. Till exempel ligger datorer i intervallet 3-7 år, maskiner och transportmedel 5-10 år, och byggnader och markanläggningar ligger i ett intervall på 30-40 år.<sup>28</sup>

#### Avyttring av anläggningstillgångar

En tillgång som skall avyttras kan ibland användas i verksamheten efter det att beslutet tagits. I sådana fall bör avskrivningsplanen ändras för tillgångarna och de bör under den tid de förväntas utnyttjas, skrivas av till beräknat restvärde (nettoförsäljningsvärde)

#### Ändring av redovisningsprincip

Ett byte av redovisningsprincip får endast ske för anpassning till av regeringen eller ESV utgivna regler, eller att det är tydligt att bytet kommer leda till en mer rättvisande redovisning. Då en ändring av redovisningsprincip sker, skall posterna för det föregående räkenskapsåret räknas om eller ändras så att man kan jämföra dem med innevarande räkenskapsårets poster. Tillgångarna skall därmed redovisas som om de varit värderade enligt den nya redovisningsprincipen redan från anskaffningstillfället.

---

<sup>27</sup> [www.esv.se/download/18.381a53100506cbef980002086/2004-10.pdf](http://www.esv.se/download/18.381a53100506cbef980002086/2004-10.pdf)

<sup>28</sup> [www.esv.se/download/18.381a53100506cbef980002086/2004-10.pdf](http://www.esv.se/download/18.381a53100506cbef980002086/2004-10.pdf)

Myndigheten skall lämna upplysning om ändrad redovisningsprincip och skälet till ändringen. Det är även lämpligt att kommentera vilken effekt ändrade redovisningsprinciper får på myndighetens redovisning. Det kan ibland vara svårt att skilja mellan byte av redovisningsprincip, och ändring som kommer av en ändrad framtidsbedömning. Exempel på det senare nämnda innebär en ändring av avskrivningstiden för anläggningstillgångar och det är i detta fall inte motiverat att göra en retroaktiv justering, utan det förutsätts att avskrivningen för tidigare år har baserats på vad som då var den bästa möjliga beräkningen av tillgångens livslängd.<sup>29</sup>

### 3.4.3 ESV:s föreskrifter om leasing

Att finansiera anläggningstillgångar med leasing är ett alternativt sätt som kan användas under vissa förutsättningar istället för lån i Riksgäldskontoret. Ett leasingavtal är ett avtal där leasegivaren ger leasetagaren i utbyte mot betalning, rätten att använda en tillgång. Inom leasing finns det två olika sorters leasing, nämligen finansiell och operationell leasing.<sup>30</sup>

#### Finansiell leasing

Finansiell leasing kan liknas med ett avbetalningsköp som innebär att leasetagaren bär de ekonomiska riskerna som förknippas med ägandet av objektet. Leasetagaren tar del av de ekonomiska fördelar som detta kan innebära och har rätt att köpa leasingobjektet till ett pris som är lägre än förväntat verkligt värde så att det vid leasingavtalets början är troligt att rätten kommer att utnyttjas. Huvuddelen av leasingobjektets ekonomiska livslängd täcks av leasingperioden även om inte äganderätten övergår.

Leasetagaren står själv för bland annat service, underhåll och försäkringar. Oftast stämmer den finansiella leasingens kontraktstid överens med objektets ekonomiska livslängd. Slutligen kan ägande rätten övergå till leasetagaren. Detta är dock ingen nödvändighet.

Det finansiella leasingkontraktet redovisas i balansräkningen på tillgångssidan och skuldsidan.

Det finns ytterligare två varianter av finansiell leasing: sale-lease-back och investerleasing. Dessa former av leasing används sparsamt inom statsförvaltningen.<sup>31</sup> Leasingavtal av typen

---

<sup>29</sup> [www.esv.se/download/18.381a53100506cbef980002086/2004-10.pdf](http://www.esv.se/download/18.381a53100506cbef980002086/2004-10.pdf)

<sup>30</sup> [www.esv.se/download/18.381a53100506cbef980002086/2004-10.pdf](http://www.esv.se/download/18.381a53100506cbef980002086/2004-10.pdf)

<sup>31</sup> [www.esv.se](http://www.esv.se)

sale-lease-back och investorleasing får endast upprättas efter ett särskilt bemyndigande av regeringen.<sup>32</sup>

#### Operationell leasing

Enligt ESV definieras ett operationellt leasingavtal som ”ett leasingavtal som inte är ett finansiellt leasingavtal”.<sup>33</sup>

Operationell leasing kan liknas vid en vanlig hyressituation som innebär att leasegivaren förvärvar objektet som de sedan hyr ut det till leasetagaren mot en avgift. Till skillnad från det finansiella leasingavtalet står leasegivaren i detta fall för bland annat service, underhåll samt försäkringar. Leasegivaren står också för eventuella risker. I den avgift som leasetagaren betalar skall finansiella kostnader såsom ränta och avskrivningar samt kostnader för exempelvis service av det leasade objektet täckas.

Leasingavgiften kostnadsförs linjärt över leasingperioden om inte något annat systematiskt sätt bättre avspeglar användarens nytta över tiden.<sup>34</sup>

#### **3.4.4 ESV:s föreskrifter om värderingsprinciper**

I ESV:s föreskrifter kan man skilja mellan tre stycken olika värderingsmetoder. Dessa är historiskt anskaffningsvärde, återanskaffningsvärde och försäljningsvärde.<sup>35</sup> Dessa värden definieras enligt följande:

##### Historiskt anskaffningsvärde

Det historiskt bokförda anskaffningsvärdet är det belopp som vid anskaffningstillfället erlagts som betalning. Värdet visar inte tillgångens aktuella värde då det kan påverkas av t ex inflation och teknisk utveckling.

##### Återanskaffningsvärde

Återanskaffningskostnaden är inköspriset ökat med transportkostnader och andra inköpskostnader. Återanskaffningsvärdet är det belopp som motsvarar den utgift som företaget skulle ha för att vid värderingstillfället anskaffa en identisk eller likvärdig tillgång.

---

<sup>32</sup> [www.esv.se](http://www.esv.se).

<sup>33</sup> [www.esv.se/download/18.381a53100506cbef980002086/2004-10.pdf](http://www.esv.se/download/18.381a53100506cbef980002086/2004-10.pdf)

<sup>34</sup> [www.esv.se/download/18.381a53100506cbef980002086/2004-10.pdf](http://www.esv.se/download/18.381a53100506cbef980002086/2004-10.pdf)

<sup>35</sup> [www.esv.se](http://www.esv.se)



Återanskaffningsvärdet måste justeras med hänsyn till skillnader i drift, underhållskostnader samt prestanda. Återanskaffningsvärdering kan användas om tillgången inte avsedd för försäljning.

#### Försäljningsvärde

Försäljningsvärdet är det belopp från en försäljning som vid värderingstillfället skulle ha erhållits, minus försäljningskostnaderna. Försäljningsvärdet representerar värdet för en köpare som avser att använda tillgången för ändamål som tillgången är konstruerad för från början. Försäljningsvärdet påverkas inte av inflationen.<sup>36</sup>

#### **3.4.5 Några andra föreskrifter från ESV**

Utöver de ovannämnda föreskrifterna, har författarna valt att ta upp ytterligare några relevanta paragrafer ur ESV.<sup>37</sup> Författarna tar upp dem i den ordning som de kommer i ESV:s publikation.

4 § i lagen om statens upplåning och skuldförvaltning (1988:1387) rör ansvarsfördelning mellan staten och myndigheter. Paragrafen säger att staten är ansvarig för samtliga lån och garantier som regeringen, riksgäldskontoret eller ett affärsverk ombesörjer.

19 § i anslagsförordningen (1996:1189) reglerar myndighetens rätt att träffa avtal som sträcker sig utanför den ettåriga anslagsperioden. Detta gäller till exempel anställning av personal, hyra av lokaler och utrustning med mera. Kravet för att regeln skall gälla är att det är nödvändigt för myndighetens löpande verksamhet. Leasingfall är däremot undantaget från detta trots att det uppfyller kraven och är reglerat i kapitalförsörjningsförordningen.

10a § i Kapitalförsörjningsförordningen (1996:1188) reglerar myndighetens rätt att bilda bolag med mera. Myndigheten får inte utan medgivande från regeringen använda statens medel eller övriga tillgångar till att

1. bilda bolag, stiftelser, föreningar eller liknande rättssubjekt, eller
2. förvärva aktier eller andelar, eller göra kapitaltillskott i sådana rättssubjekt.

---

<sup>36</sup> [www.esv.se](http://www.esv.se)

<sup>37</sup> [www.esv.se/download/18.6f60681109102909b80001476/ESV+2007-2.pdf](http://www.esv.se/download/18.6f60681109102909b80001476/ESV+2007-2.pdf)

17 och 18 §§ i kapitalförsörjningsordningen (1996:1188) reglerar hanteringen av försäljningsinkomster. Huvudregeln är att myndigheten inte får behålla försäljningsinkomsten av egendom som myndigheten förvaltar och att försäljningsinkomsten ska sättas in på statens checkräkning i riksbanken. Försäljningsinkomsten ska redovisas mot ett statligt konto som motsvarar en inkomsttitel på statsbudgeten. Regeringen kan bestämma annat förfarande, till exempel att myndigheten får behålla pengarna för investeringsändamål. Vad är då egendom i detta sammanhang? Egendom är tillgångar som används i myndighetens verksamhet, till exempel mark, byggnader, utrustning eller rättigheter med mera. Ett undantag nämns i 18 § nämligen att om myndigheten har en investeringsplan som är godkänd av regeringen får denna använda inkomsten för att finansiera investeringar i planen. Detta förutsätter emellertid att myndigheten själv har beslutat om försäljningen.

Dessa två paragrafer (17 och 18 §§) gäller inte inkomster från försäljning av frivilligt efterfrågade varor som staten tillhandahåller, om inkomsterna helt eller delvis skall täcka statens kostnader för verksamheten.

24 § i kapitalförsörjningsordningen (1996:1188) handlar om avkastningskravet på avkastningspliktigt kapital förvaltad av myndigheten. Regeringen fastställer ett generellt avkastningskrav som kallas statens avkastningsränta på det avkastningspliktiga kapitalet som en myndighet förvaltar. Regeringen kan i enskilda fall bestämma om andra avkastningskrav.<sup>38</sup>

3 § i avgiftsförordning (1992:191) rör myndighetens rätt att ta ut avgifter. En myndighet får ta ut avgifter för varor och tjänster som den tillhandahåller bara om det följer av en lag eller förordning eller av ett särskilt beslut av regeringen.<sup>39</sup>

6 § 4 kapitlet i förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag rör god redovisningssed. Myndighetens bokföring skall överensstämma med god redovisningssed. Bestämmelser för statlig verksamhet utgivna av regeringen och ekonomistyrningsverket skall beaktas.

6 § 5 kapitlet i förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag reglerar uppskrivning av anläggningstillgångar. Anläggningstillgångar som man med säkerhet kan säga har ett bestående värde som väsentligt överstiger bokfört värde, får skrivas upp av

---

<sup>38</sup> [www.esv.se/download/18.6f60681109102909b80001476/ESV+2007-2.pdf](http://www.esv.se/download/18.6f60681109102909b80001476/ESV+2007-2.pdf)

myndigheten. Uppskrivningsbeloppet ska redovisas som statskapital. Myndigheter som väljer att värdera upp anläggningstillgångar skall göra detta på ett systematiskt sätt i enlighet med en i myndigheten fastlagd redovisningsprincip.

ESV:s föreskrifter till 5 kapitlet 6 § i förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag (FÅB). Föreskriften innebär att värdeökningen bör vara minst tjugo procent och att denna inte får bero på tillfälliga prisfluktuationer. Den återstående livslängden måste vara minst tio år och får enbart röra värdebeständiga tillgångar som exempelvis byggnader och mark. Andra värdebeständiga tillgångar kan förekomma. Uppskrivning av immateriella tillgångar är inte tillåten. En myndighet som väljer att värdera upp anläggningstillgångar ska göra detta på ett systematiskt sätt och med en i myndigheten fastlagd redovisningsprincip.<sup>40</sup>

### **3.5 Internationell redovisningsstandard i Sverige (FAR)**

#### **3.5.1 FAR**

FAR innehåller den officiella EU-godkända svenska versionen av IFRS/IAS. International Accounting Standards (IAS) är en internationell redovisningsstandard inom EU som i Sverige blev obligatorisk för börsnoterade bolag år 2005.

En utav de principer som tas upp i FAR med syfte att göra informationen i de finansiella rapporterna användbara för användarna, är försiktighetsprincipen. Den innebär att bedömningar som måste göras under osäkerhet bör göras med en viss försiktighet så att man inte överskattar tillgångar och intäkter och så att man inte underskattar skulder och kostnader.<sup>41</sup>

#### **3.5.2 FAR:s föreskrifter om leasing**

FAR:s föreskrifter om leasing skiljer sig inte nämnvärt från ESV:s föreskrifter om leasing.<sup>42</sup>

---

<sup>40</sup> [www.esv.se/download/18.6f60681109102909b80001476/ESV+2007-2.pdf](http://www.esv.se/download/18.6f60681109102909b80001476/ESV+2007-2.pdf)

<sup>41</sup> Internationell redovisningsstandard i Sverige IFRS/IAS, Far förlag, 2007, s 14

<sup>42</sup> Internationell redovisningsstandard i Sverige IFRS/IAS, Far förlag, 2007, s 286

### **3.5.3 FAR:s föreskrifter om värderingsprinciper**

Utöver de tre värderingsprinciper, historiskt anskaffningsvärde, återanskaffningsvärde samt försäljningsvärde som ESV:s föreskrifter tar upp, tar FAR upp ytterligare en. Det är nuvärdeprincipen.<sup>43</sup> Denna värderingsprincip kan definieras som de förväntade framtida intäkter och kostnader som tillgången förväntas ge upphov till.

### **3.6 Skrotvärde - en värderingsprincip utöver de som är givna av FAR och ESV.**

I diskussionen med Statens järnvägar och Riksrevisionen nämndes en variant av försäljningsvärde, nämligen skrotvärdet. Detta är värdet av det skrot tillgången representerar, minskat med skrotningskostnaden och eventuella försäljningskostnader.<sup>44</sup>

---

<sup>43</sup> Internationell redovisningsstandard i Sverige IFRS/IAS, Far förlag, 2007, s.23

<sup>44</sup> Intervjuer med Eva-Lena Lethin, Kerstin Jönsson och Lennart Dahlborg

## 3.7 Tidigare forskning

### 3.7.1 Jack J Kempner - Omvärdering och avskrivning av tillgångar

Jack J. Kempner tar i sin artikel upp omvärdering och avskrivning av tillgångar där han menar att de flesta revisionsbyråer/expertter sedan årtionden varit emot omvärdering av tillgångar.

Jack J. Kempner uppfattar oftast omvärderingar som godtyckliga och att de därför har ett lågt informationsvärde.<sup>45</sup> Han menar att de försvårar jämförelser mellan olika företags balansräkningar. Enligt Kempner motiverar inte problemet med varierande penningvärde (inflation/deflation) till omvärdering av tillgångar.<sup>46</sup>

### 3.7.2 Mortimer B. Daniels - Principer för värdering av tillgångar

Artikeln som är skriven av Mortimer B. Daniels handlar om värderingsprinciper för tillgångar.<sup>47</sup> Daniels tar upp frågeställningen om vilka värderingsmetoder som bör användas i balansräkningen och om de överhuvudtaget skall visas där.

En person som läser de finansiella uttalandena förstår dessa siffror oftast som det värde som betecknar hur mycket man skulle kunna få om man nu sålde tillgången, alltså marknadsvärde. Ekonomer har länge särskiljt mellan det rådande marknadsvärdet som är relaterat till efterfrågan och det långsiktiga värdet som är relaterat till utbudet och därmed till anskaffningskostnaden.

Uppskrivningar från det förflutna och en hel del av dagens nedskrivningar, menar Daniels, vilar på en föreställning av en redovisning som involverar värdering av tillgångar till marknadsvärde snarare än anskaffningskostnad. Värdering i sig är nära kopplat med teorin om avskrivning, menar Daniels.

Enligt honom är anskaffningskostnad en logisk början för värdering av tillgångar. Vad som bestämmer anskaffningskostnaden är värdet av hur mycket som utbytt för att förvärva tillgången.

Det finns möjligheter att omvärdera tillgångar på basis av deras marknadsvärde. Detta värde är relevant vid avveckling. Alternativt, menar Daniels, att man kan använda sig av

---

<sup>45</sup> Kempner J, Revaluation and depreciation of plant assets, The Accounting review, Jstor, vol 27, No 4, 1952, s.506-513

<sup>46</sup> Kempner J, Revaluation and depreciation of plant assets, The Accounting review, Jstor, vol 27, No 4, 1952, s.506-513

<sup>47</sup> Daniels M, Principles of Asset valuation, The Accounting Review, Jstor, vol 9, No2, 1934, s.114-121

återanskaffningsvärdet. En annan variant är att använda sig av möjligheten att bevara kostnader som modifierats av systematiska nedskärningar, avskrivningar, förbrukning och amorteringar.

Tidigare har balansräkningen varit det finansiella uttalandet av största vikt medan resultaträkningen då försumrats. Nu menar Daniels att det svänger över åt andra hållet vilket tyder på att balansräkningen inte är ett särskilt bra instrument att använda för att få indikation om ett företags värde.<sup>48</sup>

Daniels slutsats är att det inte ligger något fel i att använda sig av olika värderingsmetoder för olika sorters tillgångar i en och samma balansräkning, men att det finns oklarheter i hur man skall använda sig av dessa. Det är viktigt att skilja på tillgångar vars värdering endast är intressant för ägarna och de tillgångar vars värdering är intressant för andra än ägarna. Utomstående, som oftast är borgenärer, är endast intresserade av den nuvarande, aktuella värderingen. Investerares däremot har en långsiktig syn varför det framförallt är dessa som kommer att vara intresserade av den värdering som bäst visar den långsiktiga avkastningen.<sup>49</sup>

### **3.7.3 Watts och Zimmerman–Utbud och efterfrågan av redovisningsteorier–en marknad för ursäkter**

Den institutionaliserade ekonomin runt omkring oss är i stort sett reglerad av avtal och lagar. Denna reglering finns för att skapa gynnsamma effekter, vilka kan vara svåra att spåra. Det handlar om hur redovisningsnormer skapas och vad grunden till dem är.

I *The Accounting Review*, skriver Ross L. Watts och Jerold L. Zimmerman en artikel om att det inte finns någon allmänt accepterad redovisningsteori och att det heller förmodligen aldrig kommer att finnas någon sådan. Som exempel tar de upp lagstiftningen av järnvägen. De beskriver debatten om avskrivning av tillgångar under det tidiga 1900-talet där järnvägens framväxt, både i Storbritannien och i Amerika, anses vara viktiga för redovisningsteoris utveckling.

---

<sup>48</sup> Daniels M, Principles of Asset Valuation, *The Accounting Review*, Jstor, vol 9, No 2, 1934, s.114-121

<sup>49</sup> Daniels M, Principles of Asset Valuation, *The Accounting Review*, Jstor, vol 9, No 2, 1934, s.114-121

Avskrivning av en tillgång var inte helt enkelt för de tidiga revisorerna inom järnvägsbranschen, men det är tack vare deras oenigheter som vi idag har de redovisningsprinciper vi har.

Det är Watts och Zimmermans hypotes att regleringen av järnvägen skapade en efterfrågan på teorier som skulle organisera avskrivningen som en kostnad i redovisningen. De menar att teorin inom ett område anpassats och påverkats efter det att området reglerats av staten. Det som författarna vill komma fram till i sin artikel är att det finns en viss idealbild av teorier, och att detta alltid funnits, men att denna idealbild aldrig kommer att kunna nås då det finns en omvärld utanför den normaliserade värld som revisorer lever i.<sup>50</sup>

---

<sup>50</sup> Watts R, Zimmerman J, The demand for and supply of accounting theories-the market for excuses, The Accounting Review, Jstor, 1979, s 273-301

## 4. Empiri

---

---

Här presenteras den information, som har samlats in från de diskussioner som förts vid intervjuerna med de utvalda respondenterna och av dem hänvisade dokument. Intervjuguiden som använts presenteras som bilaga.

---

---

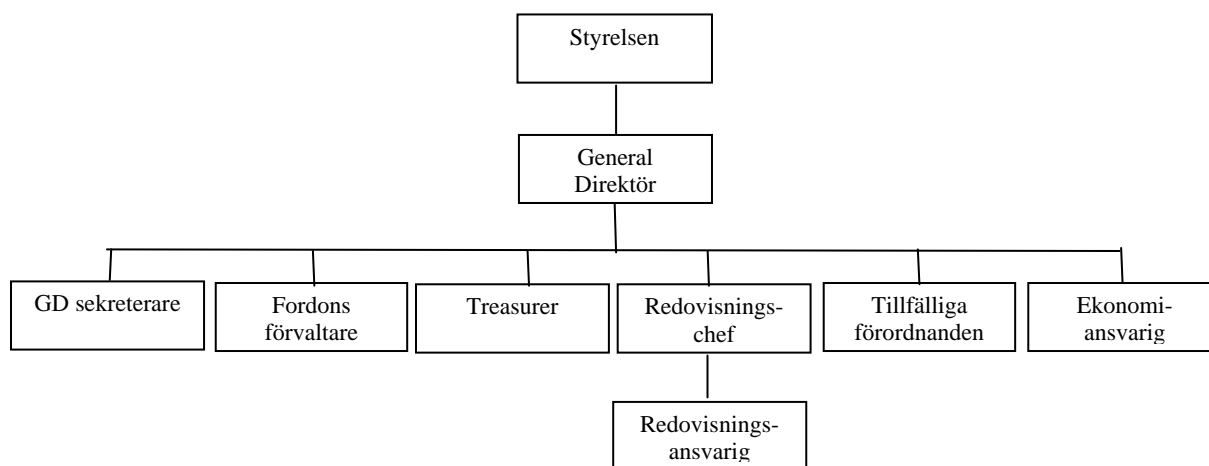
### 4.1 Statens järnvägar

Med Statens järnvägar har flera intervjuer gjorts då det varit nödvändigt för studien. Den första intervjun som gjordes med dem var torsdagen den 11 oktober med deras redovisningschef Eva-Lena Lethin och deras treasurer Lars Falksveden. Den andra intervjun utfördes fredagen den 16 november 2007 med Statens järnvägars generaldirektör Lennart Dahlborg.

#### 4.1.1 Statens järnvägars organisation

Statens järnvägar har en styrelse som består av ordförande, generaldirektör samt fyra ledamöter som utses av regeringen.<sup>51</sup>

**Figur 1**



---

<sup>51</sup> [www.statensjarnvagar.se/organisation.asp/id/1520](http://www.statensjarnvagar.se/organisation.asp/id/1520)



#### **4.1.2 Leasingkontrakten och deras historia – en sammanställning av intervjuerna med Statens järnvägar**

Statens järnvägar sålde innan bolagiseringen under 1990-talet, huvuddelen av sina lok, vagnar och motorvagnar till amerikanska bolag. Fordonen hyrdes sedan tillbaka av Statens järnvägar. Den typen av affärer var vanliga på 1990-talet och genomfördes bland annat för att frigöra kapital.<sup>52</sup> I USA har man en lag som säger att man får skriva av på investeringar vilket gör att de kan skjuta vinsten på framtiden genom att investera i objekt som sedan leasas ut. Detta leder till en fördelaktig leasingavgift. Till detta tillkommer att den svenska staten har en hög kreditvärdighet och får därför en låg räntekomponent i leasingavgiften. Om leasingavtalen vid bolagiseringen 2001 skulle ha överförts till aktiebolagen Green Cargo och SJ AB hade leasegivarna krävt mycket högre leasingavgifter beroende på att aktiebolagen har en lägre kreditvärdighet än den svenska staten. För att bibehålla de fördelaktiga leasingkontrakten fick kontrakten stanna kvar i Statens järnvägar som på grund av bolagiseringen blivit en mycket liten myndighet. Statens järnvägar leasar fordonen till SJ AB och Green Cargo. Fordonen redovisas i SJ AB:s och Green Cargo:s balansräkning som en tillgång och leasingavgiften till Statens järnvägar redovisas som en skuld.

I januari 2004 tog Statens järnvägar över 121 stycken fordon från SJ AB till marknadsvärde och avtal tecknades om att fordonen skulle ställas till Rikstrafikens förfogande. Detta skedde för att stärka SJ AB:s finansiella position. Fordonen visas efter 2004 i Statens järnvägars balansräkning, som 121 väldefinierade individer. Fordonen har ställts till Rikstrafikens operatörers förfogande.<sup>53</sup>

Enligt regleringsbrevet ska Statens järnvägar på ett affärsmässigt och effektivt sätt förvalta fordonen som i första hand hyrs ut till de operatörer med vilka Rikstrafiken har avtal. De fordon som inte utnyttjas av Rikstrafikens operatörer hyr Statens järnvägar i den utsträckning det är möjligt, ut till andra operatörer. Operatörerna ansvarar för det löpande och avhjälpande underhållet medan Statens järnvägar står för det tunga underhållet och eventuella upprustningar.<sup>54</sup> Den fordonsflotta som övertogs 2004 var i stora delar mycket utsliten och i behov av upprustning. Statens järnvägar arbetar därför med ett upprustningsprojekt.<sup>55</sup>

---

<sup>52</sup> [www.statensjarnvagar.se](http://www.statensjarnvagar.se)

<sup>53</sup> Intervju med Lennart Dahlborg 2007-11-16

<sup>54</sup> [www.statensjarnvagar.se/dokument.asp/id/1535](http://www.statensjarnvagar.se/dokument.asp/id/1535)

<sup>55</sup> Intervju med Lennart Dahlborg 2007-11-16

Livslängden på ett järnvägsfordon brukar ligga i intervallet 20 – 40 år beroende på hur lyckad konstruktionen på järnvägsfordonet är.<sup>56</sup>

### **4.1.3 Redovisning**

Statens järnvägar ska enligt förordningen från riksdagen upprätta årsredovisning enligt god redovisningssed. Årsredovisningen skall sedan granskas av Riksrevisionen.<sup>57</sup>

## **4.2 Riksrevisionen**

Fredagen den 12 oktober 2007 träffade författarna revisionsdirektör Kerstin Jönsson på Riksrevisionen som har hand om Statens järnvägars redovisning. I diskussionen med henne ville författarna få insyn i relationen mellan Riksrevisionen och Statens järnvägar. Då intervjun baserades på en öppen intervjuguide som bidrog till en diskussion, har författarna valt att nedan sammanställa den information som anses vara relevant för studien.

### **4.2.1 Sammanställning av intervjun med Riksrevisionen**

Riksrevisionens uppdrag är att granska den statliga verksamhetens årsredovisning för att se till att en rättvisande bild av verksamheten ges.<sup>58</sup> Riksrevisionen leds av tre riksrevisorer som utses av riksdagen. Dessa tre beslutar var för sig vad som ska granskas, hur granskningen ska gå till och vilka slutsatser som sedan ska dras av granskningen. Riksdagen och regeringen är de viktigaste mottagarna av resultaten av Riksrevisionens granskningar då de använder granskningarna som underlag för att fatta beslut. Det är Statens järnvägars styrelses roll att se till att Riksrevisionen får de uppgifter som de behöver och som är relevanta. Riksrevisionens krav på Statens järnvägar är att de skall följa god redovisningssed enligt ESV:s föreskrifter.<sup>59</sup>

---

<sup>56</sup> Intervju med Lennart Dahlborg 2007-11-16

<sup>57</sup> [www.statensjarnvaggar.se/filer/dok/SFS\\_Forfattningstexter\\_Sida.pdf](http://www.statensjarnvaggar.se/filer/dok/SFS_Forfattningstexter_Sida.pdf)

<sup>58</sup> "Vad gör Riksrevisionen" broschyr

<sup>59</sup> Intervju med Kerstin Jönsson 2007-10-12

### 4.3 Näringsdepartementet

Fredagen den 9 november 2007 intervjuades Näringsdepartementets myndighetshandläggare för Statens järnvägar, Yosef Belachew. Även i denna intervju ville författarna få klarhet i Näringsdepartementets roll gentemot Statens järnvägar och deras syn på värderingen av järnvägsfordonen med hänsyn till regelverken. Nedan presenteras en kort sammanställning från intervjun.

#### 4.3.1 Sammanställning av intervjun med Näringsdepartementet

Statens järnvägar är en av flera myndigheter och affärsverk som lyder under Näringsdepartementets ansvarsområde. Näringsdepartementet agerar som regeringens handläggare för frågor som rör dess myndigheter.<sup>60</sup> Näringsdepartementets myndighetshandläggare för Statens järnvägar har en löpande kontakt med Statens järnvägars generaldirektör.

De viktigaste styrdokumenterna för Statens järnvägar från regeringen är instruktionen för Statens järnvägar och regleringsbrevet.

Regleringsbrevet är ett centralt styrdokument som beslutas av regeringen och gäller ett år. Möjligheter finns att ändra innehållet i denna under årets gång. Regleringsbrevet anger vad myndigheten skall åstadkomma (målet) under det kommande året och anger de ekonomiska förutsättningarna samt återrapporteringskrav. Således tillämpas en resultatstyrningsmodell. Instruktionen för Statens järnvägar är mer långsiktig och har mer allmänna mål än regleringsbrevet som anger kortsiktiga och konkreta mål. Instruktionerna för Statens järnvägar förändras normalt med några års mellanrum. Regleringsbrevet däremot ges ut varje år med instruktion för det kommande året.<sup>61</sup>

---

<sup>60</sup> Intervju med Yosef Belachew 2007-11-09

<sup>61</sup> Intervju med Yosef Belachew 2007-11-09

## 4.4 Banverket

Banverket är den myndighet som i Sverige har det samlade ansvaret för järnvägstransportsystemet. Detta innebär att de leder och följer utvecklingen inom järnvägssektorn och bistår riksdag och regering i frågor som berör järnvägen.<sup>62</sup>

Enligt regeringens instruktion ska Banverket verka för bland annat järnvägstransportsystemets tillgänglighet, trafiksäkerhet, framkomlighet, effektivitet och miljöanpassning. Banverket förvaltar den statliga järnvägens infrastruktur vilket innebär att de har ansvar för drift, underhåll, om- och tillbyggnad av järnvägen, samt kapacitetstilldelning och trafikledning. De samordnar den lokala, regionala och interregionala järnvägstrafiken samt ger stöd till forskning och utveckling inom järnvägsområdet.<sup>63</sup>

Banverkets organisation är alltså i huvudsak uppdelad på en förvaltande- och en utförande del. Antalet anställda är cirka 7 300.

Banverket planerar trafiken för alla de olika bolag som vill köra tåg. Utnyttjandet av Banverkets infrastruktur är avgiftsbelagd.<sup>64</sup>

Banverkets verksamhet finansieras i huvudsak med anslag, och därutöver med lån, avgifter och bidrag samt balanserade överskott från extern uppdragsverksamhet under tidigare år. Materiella tillgångar så som byggnader, maskiner och inventarier redovisas som anläggningstillgångar till historiskt anskaffningskostnad. Planenliga avskrivningar belastar resultaträkningen och avräknas mot anslag.

Avskrivningar enligt plan beräknas linjärt på tillgångarnas ursprungliga anskaffningsvärde med avskrivningstider som fastställts efter bedömning av tillgångarnas ekonomiska och tekniska livslängd inom särskilda intervall beroende på tillgångsslag.<sup>65</sup>

---

<sup>62</sup> [www.banverket.se](http://www.banverket.se)

<sup>63</sup> [www.banverket.se/sv/Webbfunktioner/Toppmeny/OM-BANVERKET.aspx](http://www.banverket.se/sv/Webbfunktioner/Toppmeny/OM-BANVERKET.aspx)

<sup>64</sup> [www.banverket.se](http://www.banverket.se)

<sup>65</sup> Banverkets årsredovisning 2006

## 4.5 Luftfartsverket

Luftfartsverket är ett affärsdrivande statligt verk med cirka 4000 anställda och med en årlig omsättning på cirka 6 miljarder kronor. LFVs verksamhet är finansierad med intäkter från de tjänster och produkter som tillhandahålls på LFVs flygplatser.<sup>66</sup> Precis som Statens järnvägar har LFV ett ekonomiskt avkastningskrav till staten.

LFVs redovisning följer Förordningen (SFS 2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag (FÅB), Ekonomistyrningsverkets (ESV) föreskrifter och allmänna råd, samt kravet på god redovisningssed enligt Förordningen (2000:606) om myndigheters bokföring.<sup>67</sup> Den allmänna värderingsprincipen som LFV använder sig av för tillgångar, skulder och avsättningar är det historiska anskaffningsvärdet.

LFV värderar materiella anläggningstillgångar till det ursprungliga anskaffningsvärdet med avdrag för avskrivning enligt plan som beräknas genom att anskaffningsvärdet periodiseras linjärt över nyttjandeperioden. När tillgången är färdig att tas i bruk för sitt ändamål påbörjas avskrivningen.

LFV har sedan länge tillämpat ett systemsynsätt vid värdering av sina flygplatser. Detta har varit passande då flygplatserna drivs som ett system och den enskilda flygplatsen har då värderats efter systemnyttan snarare än ett redovisat resultat.<sup>68</sup>

---

<sup>66</sup> [www.lfv.se/templates/LFV\\_InfoSida\\_Bred\\_\\_\\_37753.aspx](http://www.lfv.se/templates/LFV_InfoSida_Bred___37753.aspx)

<sup>67</sup> [www.lfv.se/upload/Information\\_om/om\\_lfv/lfv\\_arsredovisning\\_2006\\_web.pdf](http://www.lfv.se/upload/Information_om/om_lfv/lfv_arsredovisning_2006_web.pdf)

<sup>68</sup> Luftfartsverkets årsredovisning 2006

## 5. Analys

---

---

*Här analyseras de värderingsalternativ som är tillämplbara på Statens järnvägars järnvägsfordon utan att strida mot de statliga direktiv och regler som finns.*

---

---

### 5.1 Värderingsalternativen

I både FAR och ESV står det att kontraktstiden för den finansiella leasingen oftast stämmer överens med tillgångens ekonomiska livslängd. I Statens järnvägars fall har järnvägsfordonen underhållits på ett sådant sätt att de fortfarande är brukbara i flera år till. Skillnaden mellan kontraktstiden och avskrivningstiden å ena sidan, och livslängden å andra sidan, gör att fordonen eventuellt kan ha ett värde större än noll.

I fortsättningen kommer författarna att diskutera användbarheten av följande värderingsalternativ:

- Värdering till noll
- Historiskt anskaffningsvärde
- Återanskaffningsvärde
- Försäljningsvärde
- Skrotvärde
- Nuvärde

#### 5.1.1 Värdering till noll

I Statens järnvägars regleringsbrev står det att Statens järnvägar skall ge en avkastning som motsvarar statens avkastningsränta plus en procentenhet. Statens järnvägar ska inte vinstmaximera utan ska se till att den föreskrivna avkastningen uppnås. De skall alltså varken

ge mer eller mindre avkastning under bibehållen hög ekonomisk effektivitet. Detta gäller i genomsnitt över en längre period – en konjunkturcykel.<sup>69</sup>

Skulle fordonen värderas till noll innebär avkastningskravet att hyran bör sänkas då Statens järnvägar annars skulle få en avkastning som är högre än avkastningskravet.

I avgiftsförordningens tredje paragraf står det att ”en myndighet får ta ut avgifter för varor och tjänster som den tillhandahåller bara om det följer av en lag eller förordning eller av ett särskilt beslut av regeringen”. Enligt regleringsbrevet 2007 till Statens järnvägar skall hyran täcka Statens järnvägars leasingkostnader samt andra kostnader som Statens järnvägar har. En sänkt hyra, som representerar nollvärderingen av fordonen är inte långsiktigt uthållig utan skulle medföra kraftiga hyreshöjningar den dagen fordonen ska bytas ut.

Om avkastningen tenderar att bli högre än den föreskrivna, bör hyran sänkas på fordonen. Detta skulle då medföra att prissignalen som ges till Rikstrafiken skulle indikera att järnvägstrafiken kan expanderas då den är ekonomiskt fördelaktig, med eventuell minskning av flyg- och busstrafik som följd. När man sedan byter ut fordonen till nya sådana, skulle hyrorna öka kraftigt och då skulle järnväglösningarna vara mindre fördelaktiga och järnvägstrafiken skulle minska, vilket skulle medföra att trafiken skulle expandera med konkurrerande trafikmedel. Den varierande prisnivån och den därmed följande variationen av järnvägsutbudet är tveksam eftersom trafikanternas långsiktiga beslut om till exempel boende eller bilköp ofta kan påverkas av trafikutbudet. Därför bör man ha en stabil och långsiktig utveckling av trafikutbudet. Man kan illustrera detta genom att föreställa sig vad stora variationer i utbudet av pendeltågstrafiken i stockholmsregionen skulle innebära för kollektivtrafikresenärerna.

Ur statskassans synpunkt spelar det dock ingen roll om man höjer hyran på fordonen eftersom merkostnaden för Rikstrafiken belastar statskassan och staten får tillbaka summan från Statens järnvägar i form av avkastning och ökat statskapital.

Den enligt FAR så viktiga försiktighetsprincipen äger inte samma tyngd för ett affärsverk som till exempel Statens järnvägar, i jämförelse med vad det gör för ett börsnoterat aktiebolag. Försiktighetsprincipen tillämpas för att bland annat skydda intressenter såsom aktieägare och

---

<sup>69</sup> [www.statensjarnvagar.se/filer/dok/Regleringsbrev\\_for\\_budgetaret\\_2007.pdf](http://www.statensjarnvagar.se/filer/dok/Regleringsbrev_for_budgetaret_2007.pdf)

långgivare. Den minskade vikten av försiktighetsprincipen beror på att myndigheten inte är en egen juridisk person. Lån som myndigheten tar garanteras av staten. ”Ägaren” till myndigheten utgörs av staten representerad av regeringen, och i Statens järnvägars fall, via Näringsdepartementet som har en mycket god insyn i Statens järnvägars verksamhet i jämförelse med till exempel en minoritetsägares insyn i ett börsnoterat aktiebolag.

Författarnas uppfattning är att man bör ha en långsiktigt uthållig prisnivå. Därför bör man tillämpa den värderingsmetod som bäst motsvarar en långsiktigt uthållig hyresnivå även om den till någon del strider mot försiktighetsprincipen. Om Statens järnvägars fordon fortfarande skall användas anser författarna att en värdering till noll inte är relevant.

Enligt förordningen om årsredovisning och budgetunderlag (FÅB) i ESV, kan anläggningstillgångar med ett bestående värde som överstiger bokfört värde skrivas upp av myndigheten Statens järnvägar. Kravet från ESV är att uppskrivningarna sker systematiskt och efter väldokumenterade principer. Uppskrivningsbeloppet skall redovisas som statskapital. Den återstående livslängden på fordonet måste vara minst tio år för att uppskrivningen skall få göras.<sup>70</sup> Till detta kan tilläggas att ett fordons praktiska livslängd normalt är mellan 20-40 år.<sup>71</sup>

Enligt artikeln om principer för värdering av tillgångar, skriven av Mortimer Daniels, kan man använda sig av olika värderingsmetoder i en och samma balansräkning, beroende på vad det är för tillgång som ska värderas. Författarna vill inte utesluta denna möjlighet och vill peka på värdet av att kunna värdera varje enskilt fordon efter vad som gäller för det individuella fordonet.

### **5.1.2 Historiskt anskaffningsvärde**

I och med utgången av leasingkontrakten kommer fordonens värde att ligga på noll då de vid det tillfället kommer att vara helt avskrivna. Ett sätt att tillämpa historiskt anskaffningsvärde kan då vara att först förlänga avskrivningstiden på fordonen, sedan beräkna fordonens återstående värde vid uppskrivningstillfället och därefter göra en inflationsjustering (se till penningvärde förändringar). Eventuella upprustningskostnader skall även läggas till.

---

<sup>70</sup> [www.esv.se/download/18.6f60681109102909b80001476/ESV+2007-2.pdf](http://www.esv.se/download/18.6f60681109102909b80001476/ESV+2007-2.pdf)

<sup>71</sup> Intervju med Lennart Dahlborg 2007-11-16



I Kempners artikel om omvärdering och avskrivning av tillgångar hävdar han att varierande penningvärde inte motiverar till en omvärdering av tillgångar. Författarna menar emellertid att det kan vara viktigt att inflationsjustera de historiska anskaffningsvärdena vid långa livslängder eller hög inflation.

### **5.1.3 Återanskaffningsvärde**

Vid en värdering till återanskaffningsvärde är det viktigt att ta hänsyn till fordonens återstående livslängd. Fordon som är tio eller tjugo år gamla kan skilja sig mycket från ett som är nytt varför det är viktigt att beakta olika aspekter såsom energiförbrukning, underhållskostnad, övriga driftskostnader och kapacitet, när man gör jämförelsen.

Den tekniska utvecklingen leder ofta till att ett nytt fordon har en lägre energiförbrukning och lägre underhållskostnader än ett äldre fordon. Ett nytt fordon kan även bland annat ha en snabbare acceleration och kunna ta fler passagerare. Det kommer dessutom att ha en återstående livslängd som är betydligt längre än det äldre fordonet.

Värderingen av ett äldre fordon bör inkludera ovannämnda skillnader i drift- och underhållskostnader med mera. Skulle värdet på fordonen hamna under noll bör dessa fordon tas ur drift och eventuellt skrotas (se värderingsprincip: Skrotvärde). En tänkbar användning är också att använda en del av fordonen som tas ur drift som reservfordon.

Då många av de fordon som Statens järnvägar förvaltar är från 70-, 80- och 90-talet och har underhållits på ett sådant sätt att det är lönsamt att köra dem under många år till, borde de hamna på ett värde bra över noll.

Författarna kommer därmed fram till att de tekniska utvecklingar som har gjorts bör beaktas. Enligt författarna bör Statens järnvägar i första hand använda sig av en värdering baserad på återanskaffningsvärdet, justerat för den tekniska utvecklingen (det vill säga drift- och underhållskostnader samt kapaciteter och återstående livslängd).

### **5.1.4 Försäljningsvärde**

Försäljningsvärdet påverkas av hur marknaden för fordonen ser ut och vilka ombyggnadsbehov som finns. Marknaden för de aktuella fordonen ligger i huvudsak utomlands då det handlar om persontrafik. I många länder kan flera av dessa fordon användas

som de är, men i en del länder skulle vissa ombyggnader krävas för att fordonen skall kunna utnyttjas där. När man gör en värdering enligt försäljningsvärdet måste man dra av eventuella ombyggnadskostnader och försäljningskostnader från den uppskattade försäljningsintäkten.

Författarna anser att de fordon som man inom kort avser att sälja bör värderas till sitt försäljningsvärde.

### **5.1.5 Skrotvärde**

Då flertalet av Statens järnvägars fordon har upprustats och underhållits, har de fortfarande ett bruksvärde. Detta innebär att värderingsalternativet skrotvärde inte är aktuellt för alla 56 fordon. Av dessa 56 fordon är det endast ett fåtal som är i sådant skick att de inte längre är aktuella att användas. Sådana fordon som skall säljas till skrotvärde bör också värderas till skrotvärde.

### **5.1.6 Nuvärdeprincipen**

Nuvärdeprincipen som tas upp av FAR:s värderingar av tillgångar nämns inte i ESV:s bestämmelser. En orsak till detta kan vara att ESV till mycket stor del berör anslagsfinansierad verksamhet. Anslagsfinansierad (finansierad med skattemedel) verksamhet ger som regel nyttor och inte intäkter. En förutsättning för att man skall kunna ”diskontera nyttorna” är att man kan prissätta dem. Detta är svårt och osäkert vilket leder till att nuvärden också blir osäkra om ens möjliga att beräkna.

Nuvärdeprincipen skulle kunna tänkas fungera bra för Statens järnvägar om Statens järnvägar hade hyrt ut fordonen på en marknad med konkurrens. Men på dagslägets renodlade monopolmarknad där staten uppträder som köpare genom Rikstrafiken, och där samma stat uppträder som säljare i form av Statens järnvägar, blir då en metod som bygger på diskonterade framtida intäkter svår att använda.

### **5.1.7 Jämförande analys av värderingsmetoderna**

En första reflektion är att valet av värderingsmetod påverkas av järnvägsfordonens planerade användning. Om ett fordon skall skrotas bör ett skrotvärde användas. Om ett fordon planeras att säljas inom en nära framtid bör ett försäljningsvärde användas. I det fall som fordonet skall fortsättas att hyras ut, för att därefter förmodligen ersättas, står valet mellan historiskt

anskaffningsvärde och återanskaffningsvärde. Önskemålet som nämns i avsnittet 5.1.1 ovan, att värderingsmetoden bör reflektera en långsiktigt hållbar prisnivå, utgör en utgångspunkt för valet.

En annan utgångspunkt utgörs av svårigheten att praktiskt utföra värderingen. Den metod som bäst speglar en långsiktigt hållbar prisnivå blir återanskaffningsvärdet eftersom denna reflekterar både prisförändringar och teknisk utveckling. Denna metod kan ibland förutses bli relativt komplicerad och därmed ge ett osäkert resultat.

En värdering baserad på historiskt anskaffningsvärde reflekterar inte den tekniska utvecklingen och är därmed mindre relevant än återanskaffningsvärdet även om det historiska anskaffningsvärdet har justerats för inflation.

## **5.2 Regelverkens betydelse för val av värderingsprincip**

I de ovannämnda resonemangen har författarna baserat valet av värderingsprincip på bland annat de regelverk som styr Statens järnvägar. Författarna har därmed fått det bekräftat att regelverken för Statens järnvägar skapar ett behov av att värdera tillgångarna på speciella sätt. Detta sammanfaller med de tankegångar som Watts och Zimmermann har i sin artikel "Utbud och efterfrågan av redovisningsteorier – en marknad för ursäkter", att förändringar av statliga regleringar skapar anpassningsbehov av redovisningsreglerna.

### **5.3 Jämförelse med Luftfartsverket och Banverket**

Luftfartsverket och Banverket följer de redovisningsprinciper som finns givna i ESV och FAR. Vid studier av de två myndigheterna har det dock inte framkommit någonting som skulle kunna ge en vägledning vid valet av värderingsprincip av Statens järnvägars fordon som studerats i denna uppsats.

## 6. Slutsats

---

---

*Här presenteras den slutsats som författarna kommit fram till utifrån den problemformulering som legat till grund för studien. Kapitlet avslutas med egna reflektioner samt förslag till fortsatt forskning.*

---

---

### 6.1 Sammanfattande slutsatser

Den problemformulering som författarna ställde sig i början av studien grundade sig på att då leasingkontrakten går ut, kommer fordonen att vara helt avskrivna och därmed redovisade till värdet noll. Dessa fordon är i praktiken fortfarande värda en hel del. Författarna har genom denna undersökning, ämnat komma fram till en eller flera värderingsmetoder som Statens järnvägar kan använda sig av. Efter den analys som gjorts av de regelverk och dokument som bearbetats, samt den empiri i form av intervjuer som samlats in, har författarna kommit fram till:

- Att återanskaffningsvärdet är den mest lämpliga värderingsmetoden för de järnvägsfordon som Statens järnvägar förvaltar, om målet är att ha en långsiktigt stabil prisnivå. Återanskaffningsvärdet reflekterar både prisförändringar och teknisk utveckling. Återanskaffningsvärdet kan vara svår att beräkna och då kan Statens järnvägar använda sig av en värdering till historiskt anskaffningsvärde som är inflationsjusterad.
- Att valet av värderingsmetod påverkas av järnvägsfordonens planerade användning.
- Att en värdering till noll inte är lämpligt för Statens järnvägars järnvägsfordon.
- Att om Statens järnvägar inom en snar framtid planerar att sälja fordonen, bör fordonen värderas till försäljningsvärde.
- Att när skrotning planeras av järnvägsfordon, bör skrotvärdet användas.

- Att marknadssituationen där Rikstrafiken är den enda kunden för de aktuella fordonen, gör att nuvärdeprincipen är diskuterbar.

## 6.2 Egna reflektioner

Författarna har i efterhand märkt att studierna av Luftfartsverket och Banverket inte gett särskilt mycket stöd för problemlösningen i föreliggande uppsats. Omvärderingsproblemet med Statens järnvägars leasade järnvägsfordon är speciellt vilket uppenbarligen försvårar jämförelsen med andra myndigheter.

## 6.3 Förslag till fortsatt forskning

Det finns en del skillnader mellan ett aktiebolag och ett statligt bolag vilket vore intressant att gå in djupare på, speciellt med tanke på den begränsade utbildning som ges på högskola/universitet inom det statliga området. Exempelvis skulle man kunna fokusera på att undersöka hur just redovisning skiljer sig mellan ett statligt bolag och ett aktiebolag.

Ett annat förslag på fortsatta studier kan vara att gå djupare på denna studie, genom att man beräknar värdena för några tillgångar med hjälp av olika värderingsmetoder. Därefter kan man jämföra vilka skillnader i värden för tillgångarna som värderingsmetoderna ger. Genom en sådan undersökning skulle en ökad förståelse fås för olikheterna mellan de olika värderingsmetoderna och hur viktigt det är att man väljer rätt värderingsmetod.

## 7. Referenslista

### 7.1 Muntliga källor

Belachew Yosef – Näringsdepartementet  
Dahlborg Lennart – Statens järnvägar  
Falksveden Lars – Statens järnvägar  
Halloff Ulf – Järnvägskonsult  
Jönsson Kerstin – Riksrevisionen  
Lethin Eva-lena – Statens järnvägar

### 7.2 Skriftliga källor

Broschyr om Näringsdepartementet  
Denscombe M, Forskningshandboken, 2000  
Internationell Redovisningsstandard IFRS/IAS, 2007  
Johannessen A, Tuft P, Introduktion till samhällsvetenskaplig metod, 2002  
Lundahl U & Skärvad P, Utredningsmetodik för samhällsvetare och ekonomer, 1999  
Patel R, Davidson B, Forskningsmetodikens grunder, 2003  
”Vad gör Riksrevisionen” broschyr

### 7.3 Elektroniska källor

[www.banverket.se](http://www.banverket.se) (2007-11-23)  
[www.esv.se](http://www.esv.se) (sept-dec 2007)  
[www.lfv.se](http://www.lfv.se) (2007-11-25)  
[www.regeringen.se](http://www.regeringen.se) (2007-11-05)  
[www.riksrevisionen.se](http://www.riksrevisionen.se) (2007-10-04)  
[www.statensjarnvaggar.se](http://www.statensjarnvaggar.se) (sept-dec 2007)

### 7.4 Finansiella rapporter

Banverkets årsredovisning 2006  
Luftfartsverkets årsredovisning 2006  
Statens järnvägars årsredovisning 2006

### 7.5 Artiklar

Daniels M, Principles of Asset valuation, The Accounting Review, Jstor, vol 9, No2, 1934  
Kempner J, Revaluation and depreciation of plant assets, The Accounting review, Jstor, vol 27, No 4, 1952  
Watts R, Zimmerman J, The demand for and supply of accounting theories-the market for excuses, The Accounting Review, Jstor, 1979

## Bilaga

### INTERVJUGUIDE

#### Intervjufrågor till affärsverket Statens järnvägar

Syftet med intervjun av Statens järnvägar är:

- Att få en övergripande bild av affärsverkets verksamhet, uppgifter, styrning och rapporteringsrutiner
- Att få reda på hur affärsverket för närvarande redovisar leasingkontrakten samt bakgrund och orsaker till detta
- Att få reda på deras uppfattningar om för- och nackdelar med att använda olika redovisningsmetoder för fordonen när de övergått i affärsverkets ägo

#### 1. Hur ser organisationen ut?

- Styrelse/GD?
- Hur är beslutsbefogenheterna uppdelade mellan regeringen, styrelse och generaldirektören
- Hur ser rapporteringsrutinerna ut från generaldirektör till styrelsen och sedan till regeringen.

#### 2. Vilka är de huvudsakliga intressenterna till er årsredovisning?

#### 3. Vilka fordon är det frågan om?

- Ordna en tabell över dessa.
- Få fram siffror över anskaffningsåren och avskrivningstiderna

#### 4. Varför leasar ni fordonen?

- Vad var målet med det

#### 5. Hur visas leasingkontakten i affärsverket Statens järnvägars redovisning?

- Sker redovisningen enligt principerna i IAS
- Operationell eller finansiell leasing
- Finns redovisningsprinciperna som ni tillämpar dokumenterade någonstans? (Om möjligt ordna en kopia eller webbadress på detta)

#### 6. Vem äger loken efter leasingkontraktens slut?

- Övergår loken i er ägo
- Har ni planer på att fortsätta hyra ut dessa eller sälja dem

#### 7. Är det bestämt om vad som ska ske när leasingkontrakten går ut vad gäller redovisningen av fordonen?

#### 8. Om tillgångarna värderas till noll när leasingkontrakten gått ut, vilka konsekvenser får det för intressenter och kunder?

- Påverkar värderingen hyrespriserna till kunden
- Blir de statliga intressenterna bättre informerade av en mer realistisk värdering än noll

#### 9. EU´s direktiv för järnvägstrafik syftar till konkurrensneutralitet dels mellan järnvägstransportsföretag dels mellan järnvägstransport och vägtransport. Värderingen av



fordonen i redovisningen syns därför kunna påverka hyrespriserna mot kund och därför undergräva eller stödja konkurrensneutraliteten.

**Vad är affärsverket Statens järnvägar tankar/policy om detta?**

**10. Hur regleras era redovisningsprinciper och var finns de?**

**11. Resonera kring värderingsmetoderna: historiskt anskaffningsvärde, återanskaffningsvärde, nuvärde samt försäljningsvärde**

**Vad är era synpunkter på dessa värderingsmetoder vid omvärdering av fordonstillgångarna?**

*- Resonera om hur de ska värdera samt omvärdera dessa tillgångar med hänsyn till olika intressenters informationsbehov.*

## **Intervjufrågor till Riksrevisionen**

**Syftet med intressent intervjuerna är:**

- Att få en övergripande uppfattning om deras roll i relation till Statens järnvägar
- Att ta reda på deras uppfattning om hur fordonen bör redovisas

**1. Vilka uppgifter har ni i relation till affärsverket Statens järnvägar?**

*- Var är detta reglerat någonstans (hänvisning till nätet eller papperskopia)*

**2. Vilka synpunkter har ni på redovisningen av affärsverket Statens järnvägars fordonstillgångar?**

*- Är försiktighetsprincipen t ex lika viktig för ett affärsverk som för ett aktiebolag (tänk på konkurslagstiftningen för ett aktiebolag)*

**3. Vilka alternativa värderingsmetoder kan ni främst tänka er för affärsverket Statens järnvägars fordon när leasingkontrakten gått ut?**

**4. Hur regleras affärsverkets Statens järnvägars redovisningsprinciper och var finns de?**

## **Intervjufrågor till Näringsdepartementet**

**1. Vilka uppgifter har ni i relation till affärsverket Statens järnvägar?**

*- Var är detta reglerat (hänvisning till nätet eller papperskopia)*

**2. Vilka synpunkter har ni på redovisningen av affärsverket Statens järnvägars fordonstillgångar?**

*- Är försiktighetsprincipen t ex lika viktig för affärsverket som för ett aktiebolag (tänk på konkurslagstiftningen för ett aktiebolag)*

**3. Vilka alternativa värderingsmetoder kan ni främst tänka er för affärsverket Statens järnvägars fordon när leasingkontrakten gått ut?**

**4. Information om Statens järnvägars tillgångar kan rapporteras på annat sätt än genom årsredovisningen. Sker detta, och i så fall i vilka rapporter?**

**Intervjufrågor till Luftfartsverket och Banverket**

Syftet med att intervjua andra verk (utöver Statens järnvägar) som kan tänkas ha liknande värderingsproblem är:

- Att ta reda på hur de hanterar sina värderingsproblem. Om möjligt göra en jämförelse med Statens järnvägars värderingsproblem

**1. Vilken verksamhet och vilka uppgifter har verket?**

**2. Vilka är de huvudsakliga intressenterna till er årsredovisning?**

**3. Vilka är era huvudsakliga tillgångar?**

**4. Hur redovisar ni era tillgångar?**

- *Tas alla tillgångar upp i er redovisning och hur värderas de*
- *Har ni haft anledning att omvärdera några tillgångar vid något tillfälle och i så fall hur värderade ni då dessa*
- *Har ni haft svårlösta värderingsproblem som behövt diskuteras*