



Styrelsen och verkställande direktören för

Länstrafiken i Norrbotten AB

Org nr 556156-2058

får härmed avge

Årsredovisning

och koncernredovisning

för räkenskapsåret 1 januari - 31 december 2019

Styrelsen och verkställande direktören för Länstrafiken i Norrbotten AB avger följande årsredovisning och koncernredovisning för räkenskapsåret 2019.

Förvaltningsberättelse

Allmänt

Länstrafiken i Norrbotten AB är ett helägt dotterbolag till den Regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) i Norrbotten. I uppdragsbeskrivningen från trafikförsörjningsprogrammet som beslutats av RKM verksamhetsåret 2012 ska Länstrafiken arbeta och ansvara för följande uppgifter.

- Sköter den operativa verksamheten på uppdrag av myndigheten
- Upphandlar och driver trafik
- Tecknar avtal
- Kostnadsberäknar och gör budget för trafiken
- För dialog med entreprenörer
- Tar fram statistik för resande, trafik kostnader, etc.
- Utvecklar marknadsföring och trafikinformation
- Verka för samordning av biljett och betalssystem

Ekonomi

Från den 1 januari 2010 använder Länstrafiken en ny underskottsfinansieringsmodell som överenskommits gemensamt av dåvarande ägare. Modellen innebär att det årliga underskottet per linje inklusive en andel av Länstrafikens gemensamma kostnader ska täckas av den som är politiskt och ekonomiskt ansvarig för linjen. Det får till följd att det redovisade resultatet för bolaget varje år kommer att vara 0 kr (noll kr). Eftersom budgeten totalt sett också alltid visar ett nollresultat blir den totala avvikelserna på resultatet ointressant. Däremot är avvikelserna i delar av budgeten intressant och bör kommenteras. Årets budgetavvikelser består i huvudsak av nedanstående poster:

Intäkter (+ 18,2 mnkr)

- Lägre intäkter personbefordran, - 7,9 mnkr. Generellt minskade volymer på resandet, ca - 2% samt tydligt mindre resande från/till asylboenden i länet. Visst resande har överflyttats från buss till tåg där den möjligheten finns. En omfördelning av intäkter från de traditionella till nya inköpskanaler som app, webbshop och Quickomat samt användning av betalningsmedlet Swish märks tydligt.
- Lägre intäkter gods, i praktiken - 10,0 mnkr. Redovisning av hela budgeterade intäkten 10,0 mnkr från Bussgods görs enligt budget. Resultatet för Bussgods är - 11,5 mnkr lägre än förväntat. Detta regleras som en finansiell kostnad (aktieägartillskott) i Länstrafiken.
- Underskottsbidrag, + 27,2 mnkr. Underskott i verksamheten ger en ökning av behovet av tillskott och en uppbokad totalfordran till de linjeansvariga regleras under våren 2020.^a

Kostnader (- 28,2 mnkr)

- Något högre linjetrafikkostnader, - 2,4 mnkr vilket motsvarar 0,8 % i avvikelse. Största delen är en retroaktiv kostnad mot Västerbotten för åren 2015 - 2018 på -1,7 mnkr.
- Övriga rörelsekostnader något högre, - 1,0 mnkr. Största posten är juristkostnader på 0,9 mnkr.
- Något högre personalkostnader, - 1,3 mnkr.
- Betydligt högre finansiella kostnader, - 12,4 mnkr. Består i sin helhet av nedskrivning av fordringar mot Bussgods i och med att bolaget avvecklas.
- För att täcka underskottet i Bussgods i Norrbotten AB lämnar moderbolaget Länstrafiken ett koncernbidrag på 11,5 mnkr.
- Underskotten i Länstrafiken, -10,0 mnkr täcks genom nyttjande av halva reservfonden.

Jämfört med budgetens totala omsättning är avvikelsen på underskottsfinansieringen - 5,3% (- 1,8%).

Underskottsbidraget från de linjeansvariga blev detta år totalt 188,1 mnkr jämfört med budget på 160,9 mnkr. Föregående år var bidraget 160,1mnkr.

För 2019 har en kapitaltäckningsgaranti på 10,0 mnkr utställts för Bussgods i Norrbotten AB samt en kapitaltäckningsgaranti på 1,0 mnkr utställts för Serviceresor i Norr AB.

Ny VD

Mats Aspemo tillträdde som ny VD den 2019-08-12. Mats efterträder Thomas Björk som fr om 2019-01-12 varit tillförordnad VD i bolaget.

Intern kontroll

En internkontrollplan är upprättad för hela koncernen och tillämpas i de olika delarna av koncernen där det är möjligt utifrån de frågeställningar som redovisas i planen. Riskanalysen görs i tre steg, kartläggning, uppskattning av väsentlighetsgrad och risk samt hantering och eventuella åtgärder.

Analys har gjorts över 18 punkter varav sex har valts ut och analyserats i samband med detta bokslut. Övriga har analyserats vid tidigare års- och delårsbokslut. Ny internkontrollplan 2019 - 2020 har antagits av Direktionen för RKM att gälla för hela koncernen.

SAM - Systematiska arbetsmiljöarbetet

En plan för hur koncernen ska arbeta med det systematiska arbetsmiljöarbetet finns. En Samrådsgrupp som ska leda arbetet är utsedd och instruktion och förutsättningar samt uppgifter är specificerade för gruppen. Dokument för bedömning av riskkällor och risker i kontorsarbetsmiljö är fastställda. Samrådsgruppen ska träffas 2 gånger per år.

Ett projekt kring organisationsutveckling och effektivisering har satts igång under hösten 2019. Det syftar till moderniserat ledarskap, tydligare roller, mer tid för utvecklingsfrågor, samordning mellan olika trafikslag och glädje i arbetet.

Biljettpriser

Biljettpriserna höjdes med 2,5% 1 januari 2019.

Trafik och marknad

Länstrafiken har i samarbete med kommunerna, landstinget och trafikföretagen successivt utvecklat den regionala och lokala kollektivtrafiken i länet. Den interregionala kollektivtrafiken har utvecklats i samverkan med Trafikverket, våra grannlän och grannländer. I nuläget upplever Länstrafiken att det finns en väl fungerande trafik som uppfyller de krav som kan ställas på kollektivtrafiken i Norrbotten. För att kollektivtrafiken skall ha framgång i framtiden krävs att medborgarnas behov och önskemål ständigt bevakas så att kollektivtrafiken utvecklas i enlighet vad som efterfrågas.

Under året har upphandlingar påbörjats och slutförts, en del linjer har avbrutits. Beslut är taget på fem stomlinjer (Piteå-Luleå, Älvsbyn-Luleå, Älvsbyn-Piteå, Gällivare-Pajala och Övertorneå-Kalix) och tre lokala linjer i Älvsbyn och Boden.

Trafikstart för ovanstående trafik är decemberskiftet 2020

Beslut om nedläggning av Norrbottens Bussgods togs i maj månad. Det innebar att inga godsrumsbussar fanns med i upphandlingen. I augusti månad togs ett nytt beslut att Bussgods skulle drivas fortsatt tillsammans med Västerbotten och det skulle då finnas behov av gods bärande fordon. Det togs även beslut om att Luleå-Boden trafiken skulle vara fossilfri vilket inte ställda krav var.

Detta innebar att vi fick avbryta sju områden; Norrlandskusten, Luleå-Boden, Arjeplog-Skellefteå, Arvidsjaur-Luleå, Gällivare-Jokkmokk-Boden-Luleå, Haparanda-Pajala och Haparanda-Kiruna. Direktupphandling av ovanstående linjer har utförts och avtal gäller fram till decemberskiftet 2021 och för Luleå-Boden trafiken fram till juni 2022.

Under året har upphandling av linje 45 Gällivare-Östersund utförts. Nytt avtal är tecknat och trafikstart är 2019-12-08. Upphandlingen har utförts tillsammans med Region Jämtland/Härjedalen och Länstrafiken i Västerbotten.

Ett ärendehanteringssystem (Artwise) infördes under året, syftet var att höja kvaliteten på arbetet med kundärenden. Under året har fler delar kopplats på systemet, exempelvis hantering av flygbilbokning, förseningersättning mm.

Office 365 infördes under våren. Det innebar att mailservern flyttades från intern drift över till Office 365. Lösningen har förenklat distansmöten med hjälp av Teams, och även kalenderfunktionen jobbar vi vidare med.

En del utrustning på busstationerna förnyades under 2019.

- Nya avgångs- och ankomstmonitörer inne i väntrummet på Luleå busstation.
- Utomhusmonitorn på Piteå busstation driftsattes.
- Inomhusmonitorn på Sunderby sjukhus ersattes.

Statligt stöd för interregionalt resande

Tillsammans med länstrafikföretagen i Västernorrland, Jämtland, Västerbotten har Länstrafiken i Norrbotten förhandlat med Trafikverket om statligt stöd för interregionalt resande inom följande trafikområden.

- Samverkande system för interregional trafik för norra Sverige. Berör alla fyra län.
- Interregional expressbusstrafik utmed E 4 mellan Haparanda och Umeå. Berör Norrbotten och Västerbotten.
- Interregional trafik på väg E 45 mellan Gällivare och Östersund. Berör Norrbotten, Västerbotten och Jämtland.

För busslinjetrafiken på E4:an mellan Haparanda-Umeå finns ett avtal med Trafikverket om statens stöd till interregional trafik.

Avtal avseende interregional busstrafik på sträckan Umeå-Luleå-Haparanda har tecknats för perioden 2015-06-16 - 2020-12-12. Förutsättningarna för Trafikverkets ekonomiska åtagande har förändrats i det nya avtalet vilket innebär att den statliga ersättningen minskar. I det nya avtalet ersätts årligen ett fast belopp beräknat utifrån nettokostnaden för två dubbelturer Umeå-Haparanda samt en dubbeltur mellan Umeå-Luleå.

Ersättningen delas mellan Norrbotten och Västerbotten varav Norrbotten erhåller ca 6 Mkr.

För det samverkande systemet fanns ett gemensamt avtal mellan Trafikverket och länstrafikföretagen i Västernorrland, Jämtland, Västerbotten och Norrbotten för perioden 2017-12-10—2019-12-15. Statens ersättning till de fyra länstrafikföretagen uppgår till 35,4 mnkr per år, varav 9,9 mnkr tillfaller Länstrafiken i Norrbotten.

För trafiken Gällivare – Östersund finns ett avtal mellan Trafikverket och länstrafikföretagen i Jämtland, Västerbotten och Norrbotten för perioden 2016-12-11—2019-12-15. Avtalet ger en total statlig ersättning på 6,8 mnkr varav Norrbotten erhåller 1,2 mnkr.

Fr o m 2019-12-16 kommer ett nytt avtal avseende det samverkande systemet att tecknas och då kommer även linje 45 Gällivare-Östersund att ingå.

Karven är en del av statens avtal med Norrtåg, som gäller till 2021-07-31.

På uppdrag av Norrtåg utför Länstrafiken trafiken med buss istället för tåg på sträckan Kiruna-Narvik.

Nettounderskottet på 2,26 mnkr finansieras av Trafikverket/Norrtåg.

Trafik över riksgränserna

Förbindelser med Finland

Haparanda resecentra är en samlad knutpunkt för den svenska och finska kollektivtrafiken och främjar det kollektiva resandet mellan Sverige och Finland och hela Barentsområdet. Resecentret är beläget på den svenska sidan och i anslutning till finska gränsen. All trafik är nu samlad på ett ställe vilket underlättar både godshantering och persontrafik. Över riksgränsen finns också lokal linjetrafik. Stadstrafiken i Torneå går med vissa turer över till Haparanda och stadstrafiken i Haparanda, den s.k. Ringlinjen går över till Torneå.

Förbindelser med Norge

Länstrafiken bedriver busslinjetrafik på sträckan Narvik - Kiruna genom linje 91. Trafiken bedrivs när anläggningarna har öppet och anpassas till turistverksamhet under vårvinter och sommar. Trafiken styrs i övrigt av ankommande och avgående flyg på Kiruna flygplats.
På uppdrag av Trafikverket/Norrtåg har även buss ersatt tåg under samma period.

Norrbottens Bussgods

Bussgods i Norrbotten AB beslutade avvecklas under våren 2019 efter flera års förluster och på bas av en externt genomförd analys. Avvecklingen har inneburit något mindre kostnader enligt den avvecklingsplan som bedömdes i analysen men har likväl genererat ett stort underskott i verksamheten med avveckling av gamla förluster, årets förlust samt avsättning framtida kostnader. Bussgods operativa verksamhet avses drivas vidare fr o om den 1 april 2020 i ett med Västerbotten gemensamt bolag, Bussgods i Norr AB, med en mindre andel fasta kostnader än vad som varit fallet tidigare. I samband med att Bussgods i Norr AB tar över en del personal och lokalyror från Bussgods i Norrbotten AB kommer viss del av de avsättningar som gjorts under verksamhetsåret 2019 att kunna återföras i resultatet under 2020.

Samarbete Länstrafiken – Region Norrbotten - kommunerna

Samråd har genomförts med kommunerna och Region Norrbotten avseende trafikutbud, löpande drift, kommande trafikupphandlingar, aktuella projekt samt redovisning av trafikekonomi.

Samarbetet mellan Region Norrbotten, kommuner och Länstrafiken kan ytterligare fördjupas och förstärkas i syfte att lösa behoven av skoltransporter, färdtjänst, varuhemsändning etc. inom ramar som den offentliga ekonomin orkar bära. Båda parter har ekonomiska fördelar av ökat samarbete.

Kollektivtrafikbarometern

Kollektivtrafikbarometern är en nationell kvalitets-, attityd-, och resvaneundersökning för branschen. Syftet är att löpande följa och påverka utvecklingen i attityder samt kollektivtrafikens marknadsandel. Svensk Kollektivtrafik ansvarar för undersökningen på uppdrag av dess medlemmar (regionala kollektivtrafikmyndigheter och länstrafikbolag).

Datainsamlingen sker löpande under hela året. Den sker via en mixad insamlingsmetod med postal inbjudan till webbenkät, påminnelser via sms samt efterföljande telefonintervjuer.

Målgruppen för undersökningen är svenska allmänheten mellan 15 och 85 år, både de som reser med kollektivtrafiken och de som inte gör det. Antalet insamlade enkätsvar för Länstrafiken Norrbotten är 1 200 st.

NKI (Nöjd kundindex) för Länstrafiken Norrbottens kunder har ökat från 61% (2018) till 65% (2019).

Nöjdhet med bolaget (NKI)	
År	Länstrafiken i Norrbotten
2015	70%* / 54%**
2016	69%* / 50%**
2017	64%* / 60%**
2018	61%* / 51%**
2019	65%* / 52%**

*Kunder (de som reser regelbundet) **Allmänheten (de som reser sällan eller aldrig)

NKI-resultatet för länets kollektivtrafik (dvs inklusive stadstrafik Luleå lokaltrafik) visar 73% nöjdhet bland kunderna (72% 2018) och 58% för allmänheten (58% 2018). Den totala nöjdheten i riket uppgår till 60% bland kunder och 53% bland allmänheten.

Vi har idag en marknadsandel på 9% (6% 2018), dvs andelen resor med kollektiva färdmedel bland samtliga resor med motordrivna fordon. Marknadsandelen är högst i den yngsta åldersgruppen och klart lägre i övriga åldersgrupper. Marknadsandelen för hela länets kollektivtrafik är 12% (10% 2018).

En något högre andel kunder är nöjda med sin senaste resa med kollektivtrafikbolaget jämfört med tidigare, andelen har ökat från 80% för 2018 till 82% för 2019. Andelen nöjda är högst bland vuxna/äldre 26-85 år (88%) och lägre bland ungdomar 15-25 år (71%).

Lojalitetsmättet NPS för kunder har ökat från -1% till 8% mellan 2018 och 2019 (dvs. andelen som skulle rekommendera bolaget till andra, minus andelen som inte skulle det). Resultatet för riket uppgår till 1%. Kvinnor har överlag ett högre NPS än män, 20% jämfört med -2%.

Marknadsföring

Länstrafiken Norrbotten har under perioden genomfört ett antal kommunikationsaktiviteter med syftet att öka kännedom om bolaget samt öka antal resenärer i kollektivtrafiken. Vi har bland annat använt oss av event, tv-reklam, bioreklam, lokala annonsblad, dagspress, hemsida, radio och sociala medier.

Mässor, event

- Utställare "Som margatan" i Luleå.
- Matchvärd Luleå Hockey/MSSK elitseriematch
- Utställare "Boden skördefest & miljödag" i samarbete med Bodens BK.
- Samarbete: Invigning Pendeln Boden-Luleå med event på respektive station.

Nya produkter, tjänster som marknadsförts

- Vägen till - nytt kampanjmaterial där vi knyter ihop bussåkandet mot resenären. Vägen till vardagen, vägen till morgonmötet, vägen till kärleken osv.
- Film för fjällinjerna i sociala medier "Vägen till äventyret".
- Film Reflexsnurran "Vägen till tryggheten".
- Film nya bussar linje 45, samarbete med Länstrafiken Jämtland och Västerbotten.
- Information om tobakslagen.
- Marknadsföring av produkten Pendlarkortet.
- Testresenärsprojekt med Norrtåg, Pendeln, Luleå kommun, Boden lokaltrafik och Luleå lokaltrafik. Bilister får utmaningen att åka kollektivtrafik under 2 månader, skriva resedagbok, deltagarna används i marknadsföring, bl a film i sociala medier.
- Biljettkontroller genomförs i hela länet.

Övrigt:

- Marknadssamarbete med Länstrafiken Västerbotten och Transdev i syfte att marknadsföra resor med Norrlandskusten (Haparanda-Umeå). Radio, film till digitala skyltar och sociala medier.
- Utveckling av app, kundärendesystem, webb, intranätsportal.
- Pilotprojekt: Företagskonto i appen.
- Fortsatt stärkt 4-läns samarbete inom marknad/kundserviceområdet.

Miljörapport 2019

Den trafik som Länstrafiken bedriver är bolagets enskilt största miljöpåverkan.

Övrig miljöpåverkan från verksamheten är relativt liten i förhållande till trafikverksamheten men är för den skull inte försumbar.

Miljöarbetet omfattar i huvudsak tre delar:

- Den ordinarie verksamheten, dvs. att utveckla kollektivtrafiken så att vi ökar våra marknadsandelar och får fler att välja bussen istället för bilen. Vår strävan är att vara mer miljövänlig än bilen.
- Krav på teknisk utveckling av fordon, motorer och bränsle. Styrningen av dessa delar sker via våra trafikupphandlingar.
- Miljöpåverkan från trycksaker skall minimeras.

Busstrafiken

Den största miljöpåverkan från företagets verksamhet består av de emissioner som busstrafiken genererar. Vagnparken har en genomsnittlig fordonsålder på 7,9 år. Antalet fordon i linjetrafiken uppgår till totalt 210 bussar varav 193 st. är ordinarie bussar och 17 st. är reserv bussar, vi har även sex st. personbilar.

Norrlandskusten använder biodrivmedel och det drivmedlen som nyttjas är RME/HVO. Båda är helt förnybara och giftfria. HVO är bättre anpassat för vårt nordiska klimat, klarar en temperatur på -34 grader, ger låga emissioner och en växthusbesparing på upp till 90%. Detta drivmedel nyttjas vinterhalvåret. RME framställs av rapsolja och har betydligt lägre emissionsvärden än fossil diesel, RME ger en växthusbesparing på upp till 63%.

Under år 2019 uppgick andelen förnybart drivmedel till 19 %.

Trycksaker och förbrukningsartiklar

Vid all upphandling av tidtabeller eller andra trycksaker skall miljökraven sträva mot de krav som gäller för en miljömärkt trycksak motsvarande Svanens kriterier eller liknande.

Länstrafikens mål är att antalet trycksaker skall minska. Tabellen nedan visar det antal kilo som tryckts per år, vilket visar på en årlig minskning.

2017	2018	2019
1 559 kg	1 344 kg	1 050,6 kg

Taxi har en viktig roll

Taxiföretagen har en viktig roll för länets trafikförsörjning och Länstrafiken upphandlar trafikuppsdrag för ca 138 mnkr per år från länets taxiföretag. En stor del av servicelinjetrafiken, den anropsstyrda linjetrafiken, sjukresor, färdtjänst, busstaxi och andra anslutningar till kollektivtrafiken utförs av taxiföretagen. Norrbottens taxiföretag har hög flexibilitet och kvalitet i sin verksamhet. Det syns inte minst i resultatet av en riksomfattande kvalitetsmätning för anropsstyrd trafik där de norrbottniska taxiföretagen får bland de bästa betygen i landet.

Kundservice

Länstrafikens kundservice arbetar med beställningsmottagning, samordning och administration av anropsstyrd trafik som till största delen består av Region Norrbottens sjukresor och färdtjänst i 12 av länets kommuner. Avdelningen arbetar även med trafikupplysning och fungerar som växel för Länstrafiken och RKM.

Kundservice hanterar ca 400 000 samtal respektive beställningar per år. Verksamheten har utvecklats positivt och håller en stabil, jämn och hög kvalitetsnivå trots arbetets komplexa karaktär med många regelverk, stort antal resor och ett geografiskt område som omfattar halva Sverige. Kvalitén bekräftas i en riksomfattande mätning för sjukresor och färdtjänst som Länstrafiken deltar i. På avdelningen pågår ett kontinuerligt förbättringsarbete för att höja kompetens och kvalitet.

Under året har en reseadministratör sagt upp sin tjänst och två har gått på föräldraledighet. Tre nya reseadministratörer har utbildats under året.

Barometer för anropsstyrd trafik - ANBARO

ANBARO är en rikstäckande kvalitetsundersökning för den anropsstyrda trafiken. Det övergripande målet med undersökningen är att kvalitetssäkra trafiken. Kvalitetsundersökningen görs löpande sedan 2004 och varje dag intervjuas två sjukresenärer och tre färdtjänstresenärer per telefon dagen efter genomförd resa.

Resultatet mäts på en femgradig skala där betyget 5 och 4 är nöjda, betyget 3 varken nöjd eller missnöjd och betyget 1 – 2 är missnöjda kunder.

2019 visar ett sammanfattande betyg för både beställning och själva resan att 94% av de som åkt sjukresa/färdtjänst är nöjda. Motsvarande siffra för riket ligger 90%.

Samarbete Länstrafikens kundservice - Region Norrbotten

Inom sjukresor sker ett nära samarbete med Region Norrbotten. Bland annat är i dagsläget tre av Länstrafikens busslinjer speciellt anpassade för sjukresenärer, såsom komfortbussar och sedan 2012 trafikerar linje 15 på sträckan Råneå - Sunderby sjukhus. Linje 15 gör det bli enklare för personer från östra Norrbotten att resa till Sunderby sjukhus.

Följande statistiksammanställning visar resande och kostnadsutveckling för sjukresor beställda via Länstrafikens kundservice.

Antal bokade sjukresor 2015 - 2019

Typ av färdmedel	2015 Antal resor tusental	2016 Antal resor tusental	2017 Antal resor tusental	2018 Antal resor tusental	2019 Antal resor tusental
Taxi, HK, sjuktransportbil	163,3	167,5	170,8	180,3	186,9
Varav kvinnor	54%	54%	54%	55%	55%
Samordning	46,3%	47,8%	46,1%	44,5%	44,4%
Buss (inkl komfortbussar)	17,9	17,1	16,0	18,5	18,9
Varav kvinnor	54%	55%	54%	54%	53%
Totalt antal	181,2	184,6	186,8	198,8	205,8

Dessutom finns sjukresor med buss, reguljärflyg, tåg samt sjuktransporter med flygambulans och helikopter som inte är redovisade i denna tabell.

Kostnad för sjukresor 2015 - 2019

Typ av färdmedel	2015 Kostnad mkr	2016 Kostnad mkr	2017 Kostnad mkr	2018 Kostnad mkr	2019 Kostnad mkr
Taxi, HK, sjuktransportbil	66,8	80,1	83,5	88,9	94,8
Samordning	(23,1)	(27,4)	(27,6)	(28,6)	(28,0)
Buss (inkl komfortbussar)	3,4	3,3	3,1	3,5	3,6
Totalt antal	70,2	83,4	86,6	92,4	98,4

Dessutom finns sjukresor med buss, reguljärflyg, tåg samt sjuktransporter med flygambulans och helikopter som inte är redovisade i denna tabell.

Färdtjänst – handläggning och beställning/trafik

Under året har arbetet fortsatt med att hantera handläggning och beställningscentral åt länets kommuner. Från år 2016 är det 12 av länets kommuner som lämnat över samtliga uppgifter gällande färdtjänst/riksfärdtjänst till RKM/Länstrafiken.

Antalet ärenden som handlades gällande färdtjänst och riks-färdtjänst var under år 2016 totalt 2137, år 2017 totalt 1892, år 2018 totalt 2038 och år 2019 totalt 1963. Av de som ansöker om färdtjänst och även de som får tillstånd är ca 65% kvinnor.

Antal färdtjänst-, riks-färdtjänstresor samt övriga kommunala resor bokade via Länstrafikens kundservice 2015 – 2018

Beställda resor	2015	2016	2017	2018	2019
Antal beställningar	66 198	167 712	174 853	176 112	180 096
Varav kvinnor	56%	57%	56%	57%	57%

Projekt flygbilar

Länstrafiken deltar tillsammans med Trafikverket och RKM i ett projekt med syfte att ge bättre möjligheter till långväga resor med flyg till Stockholm och vidare till andra destinationer. Projektet har finansierats av Trafikverket, Region Norrbotten samt kommunerna Haparanda, Jokkmokk, Älvsbyn och Övertorneå. Trafiken startade 4 april 2016 och har löpt fram till 2019-04-03. Samtliga parter har önskat en förlängning av projektet och i avvaktan på beslut om finansiering gjordes en direktupphandling och avtal tecknades för perioden 2019-04-04 – 2019-09-30. Med anledning av sent beslut om finansiering görs uppehåll i trafiken oktober 2019 till mars 2020. Tillkommande kommuner i projektet är Kalix kommun och Övertorneå kommun. Upphandling av flygbilar annonserades i december 2019 och trafikstart är planerad till 1 april 2020. Trafiken på flygbilarna är anropsstyrd och beställs hos Länstrafikens kundservice.

Flygbilar januari till september 2019

År 2019	Nyttjade turer	Antal pass	Erlagd avgift (inkl moms)	Kostnad (exkl. moms)
Haparanda - LLA	551	889	276 250 kr	479 907 kr
Jokkmokk - LLA	542	923	312 660 kr	784 726 kr
Älvsbyn - LLA	54	58	14 820 kr	27 106 kr
Övertorneå - LLA	417	631	210 240 kr	490 986 kr
Totalt	1 564	2 501	813 970 kr	1 782 725 kr

Framtida utveckling

Det finns många utmaningar för Länstrafiken när det gäller att utveckla kollektivtrafiken på ett effektivt och miljömässigt sätt. För år 2019 uppgår Länstrafikens marknadsandelar till 9% vilket är en höjning från föregående år (6 % 2018). Genom ny teknik, en effektiv informationsspridning och bra marknadsföring bör Länstrafiken kunna bidra till en volymökning av kollektivtrafiken, där målet under en 5 års period ska öka med 10-15 procent.

Att utveckla kollektivtrafiken i Norrbotten som ett hållbart och miljömässigt resealternativ är en viktig faktor. År 2030 ska 100 % av kollektivtrafikens persontransportarbete utföras med fossilfri energi eller att nettoutsläppen av koldioxid får vara högst åtta gram per personkilometer.

Vilka fossilfria alternativ finns det för kollektivtrafik i Norrbotten idag;

- Biogas Endast Luleå och Boden har produktion idag
- HVO100 Antalet tillverkare som producerar 100 % HVO till svensk marknad är starkt begränsad och tillgången till råvara är en begränsad faktor
- EL Begränsad till stadstrafik, Infrastruktur saknas

För Norrbottens del är eldrivna bussar intressanta i våra större städer. Det kan vara möjligt att bygga upp laddningsstationer vid strategiska punkter och ändhållplatser som laddar upp och försörjer bussarnas eldrift. I dagsläget kan en el buss köra en sträcka på ca 3 - 4 mil innan laddning, som sker på ca 6 minuter (så kallad snabbaddning). För att detta ska vara möjligt måste satsningar på infrastrukturen göras.

Elhybrider är en annan busstyp som nu börjar komma ut på marknaden och dessa modeller kan också ha en stor betydelse för oss i Norrbotten med långa stomlinjer, där en el buss inte är något alternativ på den korta räckvidden på ren eldrift. Hybridbussarna kan då vara ett bra alternativ för oss om de dessutom går på fossilfria bränslen mellan våra kommunhuvudorter och när de kommer in till en stadskärna där medelhastigheten för eldrift är möjlig går de per automatik över på eldrift. Med dessa typer av fordon har vi en stor förbättringspotential av miljön i våra städer/samhällen i Norrbotten.

Samhällsplanering utgör en allt viktigare del i kommunernas strategiska arbete beträffande infrastrukturlösningar som gynnar kollektivtrafiken.

Vi arbetar mot en kollektivtrafiklösning som med hjälp av ny teknik kommer att underlätta och förbättra tillgängligheten för alla resenärer. Norrbotten, Västerbotten, Jämtland och Västernorrland arbetar med ett projekt med inriktning på framtidens biljett- och betalsystem, vilket kommer innebära fler funktioner och betalsätt, realtidssystem som både kan berätta när bussen kommer och vilken hållplats som är nästa stopp mm.

Kollektivtrafiken är en samhällsnytta som ska anpassas till alla resenärers behov. Ett viktigt arbete där länstrafiken medverkar till att förbättra strategiskt viktiga hållplatser och bytespunkter i länet. Under året har Länstrafiken utfört hållplatsinventering i länet. Det övergripande syftet är att säkerställa kvaliteten och funktionen i våra informations- och betalsystem samt att utöka det nuvarande hållplatsregistret med ytterligare parametrar för att kunna erbjuda nya funktioner till våra kunder som efterfrågar mer och detaljerad information.

Länstrafiken följer utvecklingen och arbetar för en förbättring av programvaror och digitala verktyg som höjer servicenivån, förenklar administration och samtidigt stimulerar till ökat resande med kollektivtrafik. Ett exempel är att ersätta företagskortet med ett konto kopplat till Länstrafikens mobilapp och ett annat är att erbjuda kunder att i den appen både beställa och betala sin resa med efterfrågestyrd trafik. Ett tredje alternativ är möjligheten för kunden att via mobilappen i realtid följa var bussen/bilen är kommer också att utvecklas.☺

Påverkan på verksamheten år 2020 av COVID-19

Verksamheten i Länstrafiken Norrbotten AB påverkas genom att antalet passagerare i den allmänna kollektivtrafiken minskat i initialskedet av pandemin. Nuvarande passagerarbortfall innebär ett intäktsstapp om cirka 2 mnkr per vecka samtidigt som underliggande transportörsavtal är bundna i tid och volym vilket i princip inte medger någon omförhandling utan att åberopa force majeure.

Antalet passagerare i den särskilda kollektivtrafiken minskar också. Med nuvarande minskning passagerare i skrivande stund beräknas ett intäktsbortfall om cirka 0,3 mnkr per vecka då ersättning från kommuner och Region Norrbotten till en del är rörlig och ersätts per hanterad resa. Om stilleståndet är längre kan personal behöva permitteras vilket får vägas mot risken av att verksamheten i sig själv också drabbas av personalbortfall p.g.a. sjukdom.

Flerårsjämförelse

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Aktieägartillskott mnkr	112,0	121,0	122,4	120,6	122,3	133,0	134,6	156,5	160,1	188,1
Persontrafikintäkter mnkr	122,3	119,4	120,9	123,6	124,1	129,7	135,8	145,4	143,9	142,4
Fraktintäkter koncern mnkr	52,5	52,0	51,5	51,4	50,0	47,4	48,9	47,7	44,6	41,2
Fraktintäkter moder mnkr	16,6	16,4	13,2	11,9	13,8	10,5	10,6	8,6	1,1	0,6
Trafikkostnader mnkr	324,0	334,1	333,9	332,8	337,0	355,4	396,5	431,8	439,5	457,6
Antal anställda moder	34	34	38	37	35	40	46	46	47	47

Flerårsjämförelse

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Aktieägartillskott mnkr	112,0	121,0	122,4	120,6	122,3	133,0	134,6	156,5	160,1	188,1
Persontrafikintäkter mnkr	122,3	119,4	120,9	123,6	124,1	129,7	135,8	145,4	143,9	142,4
Fraktintäkter koncern mnkr	52,5	52,0	51,5	51,4	50,0	47,4	48,9	47,7	44,6	41,2
Fraktintäkter moder mnkr	16,6	16,4	13,2	11,9	13,8	10,5	10,6	8,6	1,1	0,6
Trafikkostnader mnkr	324,0	334,1	333,9	332,8	337,0	355,4	396,5	431,8	439,5	457,6
Antal anställda moder	34	34	38	37	35	40	46	46	47	47

Förändring av eget kapital

	Aktie- kapital	Reserver	Annat eget kapital inkl. årets resultat	Totalt
Koncernen				
Belopp vid årets ingång	10 000	20 000	-2 186	27 814
Årets resultat			-7 554	-7 554
Belopp vid årets utgång	10 000	20 000	-9 740	20 260

	Aktie- kapital	Reserv- fond	Balanserat resultat	Totalt
Moderbolaget				
Belopp vid årets ingång	10 000	20 000	710	30 710
Årets resultat			-10 000	-10 000
Belopp vid årets utgång	10 000	20 000	-9 290	20 710

Förslag till behandling av ansamlad förlust

Styrelsen föreslår att den ansamlade förlusten (kronor):

balanserad vinst	709 865
årets förlust	-10 000 000
	-9 290 135

behandlas så att	
från reservfond upplöses	-10 000 000
i ny räkning överföres	709 865
	-9 290 135

Koncernens och moderbolagets resultat och ställning i övrigt framgår av efterföljande resultat- och balansräkningar samt kassaflödesanalyser med noter. 4

Koncernens	Not	2019-01-01	2018-01-01
Resultaträkning		-2019-12-31	-2018-12-31
Tkr			
Nettoomsättning	2	545 822	522 799
Övriga rörelseintäkter		4 808	6 350
		550 630	529 149
Rörelsens kostnader			
Trafikkostnader		-474 505	-457 524
Övriga externa kostnader	3, 4	-25 442	-15 714
Personalkostnader	5	-49 908	-48 175
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar		-8 256	-7 692
		-558 111	-529 105
Rörelseresultat		-7 481	44
Resultat från finansiella poster			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		31	46
Räntekostnader och liknande resultatposter		-95	-79
		-64	-33
Resultat efter finansiella poster		-7 545	11
Resultat före skatt		-7 545	11
Skatt på årets resultat	6, 7	-10	7
Årets resultat		-7 554	18
Hänförligt till moderföretagets aktieägare		-7 554	18

**Koncernens
Balansräkning**
Tkr

Not 2019-12-31 2018-12-31

TILLGÅNGAR

Anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar

Byggnader och mark	8	3 675	3 234
Nedlagda utgifter på annans fastighet	9	0	1 826
Inventarier, verktyg och installationer	10	6 111	10 866
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	11	0	293
		9 786	16 219

Finansiella anläggningstillgångar

Andra långfristiga värdepappersinnehav	12	30	30
		30	30

Summa anläggningstillgångar

9 816 16 249

Omsättningstillgångar

Kortfristiga fordringar

Kundfordringar		13 514	52 545
Fordringar hos koncernföretag	13	2 026	120
Aktuella skattefordringar		513	1 169
Övriga kortfristiga fordringar		3 986	4 597
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	14	48 782	19 044
		68 821	77 475

Kassa och bank

91 371 70 488
91 371 70 488

Summa omsättningstillgångar

160 192 147 963

SUMMA TILLGÅNGAR

170 008 164 212

Koncernens	Not	2019-12-31	2018-12-31
Balansräkning			
Tkr			
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital	15		
Eget kapital hänförligt till moderföretagets aktieägare			
Aktiekapital		10 000	10 000
Annat eget kapital inklusive årets resultat		10 260	17 814
Eget kapital hänförligt till moderföretagets aktieägare		20 260	27 814
Summa eget kapital		20 260	27 814
Avsättningar			
Uppskjuten skatteskuld	7, 16	37	30
Övriga avsättningar		7 946	0
		7 983	30
Långfristiga skulder	17		
Skulder till kreditinstitut		2 099	2 259
		2 099	2 259
Kortfristiga skulder			
Skulder till kreditinstitut		107	359
Leverantörsskulder		39 524	30 311
Övriga kortfristiga skulder		1 130	1 767
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	18	98 905	101 672
		139 666	134 109
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		170 008	164 212

Koncernens

Kassaflödesanalys

Tkr

	Not	2019-01-01 -2019-12-31	2018-01-01 -2018-12-31
Den löpande verksamheten			
Resultat efter finansiella poster		-7 545	11
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet m.m	19	16 192	7 692
Betald inkomstskatt		653	-650
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		9 300	7 053
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital			
Förändring kundfordringar		39 031	-6 163
Förändring av kortfristiga fordringar		-31 032	9 518
Förändring leverantörsskulder		9 213	852
Förändring av kortfristiga skulder		-3 404	7 257
Kassaflöde från den löpande verksamheten		23 108	18 517
Investeringsverksamheten			
Investeringar i materiella anläggningstillgångar		-2 638	-3 186
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		825	1 224
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-1 813	-1 962
Finansieringsverksamheten			
Förändring av leasingskulder		-412	-1 466
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-412	-1 466
Årets kassaflöde		20 883	15 089
Likvida medel vid årets början			
Likvida medel vid årets början		70 488	55 399
Likvida medel vid årets slut	20	91 371	70 488

**Moderbolagets
Resultaträkning**

Tkr

	Not	2019-01-01 -2019-12-31	2018-01-01 -2018-12-31
Nettoomsättning	2	510 894	483 880
Övriga rörelseintäkter		4 057	6 758
		514 951	490 638
Rörelsens kostnader			
Handelsvaror		-457 542	-439 524
Övriga externa kostnader	3, 4	-14 023	-13 475
Personalkostnader	5	-23 948	-21 868
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar		-5 486	-6 310
		-500 999	-481 177
Rörelseresultat		13 952	9 461
Resultat från finansiella poster			
Resultat från andelar i koncernföretag	21	-12 419	-9 436
Ränteintäkter		0	3
Räntekostnader		-31	-40
		-12 450	-9 473
Resultat efter finansiella poster		1 502	-12
Bokslutsdispositioner	22	-11 505	0
Resultat före skatt		-10 003	-12
Skatt på årets resultat	6, 7	3	12
Årets resultat		-10 000	0

**Moderbolagets
Balansräkning**

Tkr

Not 2019-12-31 2018-12-31

TILLGÅNGAR

Anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar

Byggnader och mark	8	4 552	4 088
Inventarier, verktyg och installationer	10	2 841	7 642
Pågående nyanläggningar och forskott avseende materiella anläggningstillgångar	11	0	293
		7 393	12 023

Finansiella anläggningstillgångar

Andelar i koncernföretag	23, 24	350	2 769
Andra långfristiga värdepappersinnehav	12	30	30
		380	2 799
Summa anläggningstillgångar		7 773	14 822

Omsättningstillgångar

Kortfristiga fordringar

Kundfordringar		9 331	46 328
Fordringar hos koncernföretag	13	2 954	15 943
Aktuella skattefordringar		512	512
Övriga kortfristiga fordringar		2 882	5 413
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	14	46 425	16 865
		62 104	85 061

Kassa och bank

Summa omsättningstillgångar		86 184	67 434
		148 288	152 495

SUMMA TILLGÅNGAR

156 061 167 317

**Moderbolagets
Balansräkning**

Tkr

EGET KAPITAL OCH SKULDER

	Not	2019-12-31	2018-12-31
Eget kapital	15, 25		
<i>Bundet eget kapital</i>			
Aktiekapital		10 000	10 000
Reservfond		20 000	20 000
		30 000	30 000
 <i>Fritt eget kapital</i>			
Balanserad vinst eller förlust		710	710
Årets resultat		-10 000	0
		-9 290	710
Summa eget kapital		20 710	30 710
 Avsättningar			
Uppskjuten skatteskuld	7, 16	230	233
Summa avsättningar		230	233
 Långfristiga skulder	17		
Skulder till kreditinstitut		0	458
Summa långfristiga skulder		0	458
 Kortfristiga skulder			
Skulder till kreditinstitut		0	359
Leverantörsskulder		35 150	27 742
Skulder till koncernföretag	26	2 541	9 812
Övriga kortfristiga skulder		370	311
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	18	97 060	97 692
Summa kortfristiga skulder		135 121	135 916
 SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		156 061	167 317

Moderbolagets
Kassaflödesanalys

Tkr

	Not	2019-01-01 -2019-12-31	2018-01-01 -2018-12-31
Den löpande verksamheten			
Resultat efter finansiella poster		1 502	-12
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	19	17 905	15 746
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		19 407	15 734
Kassaflöde från förändring av rörelsekapitalet			
Förändring av kundfordringar		36 997	-4 613
Förändring av kortfristiga fordringar		-23 004	445
Förändring av leverantörsskulder		7 408	676
Förändring av kortfristiga skulder		-10 385	17 165
Kassaflöde från den löpande verksamheten		30 423	29 407
Investeringsverksamheten			
Investeringar i materiella anläggningstillgångar		-1 460	-2 613
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		604	315
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-856	-2 298
Finansieringsverksamheten			
Amortering av lån		-817	-365
Aktieägartillskott		-10 000	-9 436
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-10 817	-9 801
Årets kassaflöde		18 750	17 308
Likvida medel vid årets början			
Likvida medel vid årets början	20	67 434	50 126
Likvida medel vid årets slut	20	86 184	67 434

Noter

Tkr

Not 1 Redovisnings- och värderingsprinciper

Allmänna upplysningsar

Årsredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens allmänna råd BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3). Redovisningsprinciperna är oförändrade jämfört med föregående år.

Moderföretaget tillämpar samma redovisningsprinciper som koncernen utom i de fall som anges nedan under avsnittet "Redovisningsprinciper i moderföretaget".

Tillgångar, avsättningar och skulder har värderats till anskaffningsvärden om inget annat anges nedan.

Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde minskat med ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar [Alt. med tillägg för uppskrivningar.] I anskaffningsvärdet ingår förutom inköpspriset även utgifter som är direkt hänförliga till förvärvet.

Tillkommande utgifter

Tillkommande utgifter som uppfyller tillgångskriteriet räknas in i tillgångens redovisade värde. Utgifter för löpande underhåll och reparationer redovisas som kostnader när de uppkommer.

För byggnader har skillnaden i förbrukningen av betydande komponenter bedömts vara väsentlig. Dessa tillgångar har därför delats upp i komponenter vilka skrivs av separat.

Avskrivningar

Avskrivning sker linjärt över tillgångens beräknade nyttjandeperiod eftersom det återspeglar den förväntade förbrukningen av tillgångens framtida ekonomiska fördelar. Avskrivningen redovisas som kostnad i resultaträkningen.

Nyttjandeperiod

Byggnader 10-50 år

Inventarier, verktyg och installationer 3-10 år

Byggnaderna består av ett antal komponenter med olika nyttjandeperioder. Huvudindelningen är byggnader och mark. Ingen avskrivning sker på komponenten mark vars nyttjandeperiod bedöms som obegränsad. Byggnaderna består av flera komponenter vars nyttjandeperiod varierar.

Följande huvudgrupper av komponenter har identifierats och ligger till grund för avskrivningen på byggnader:

- Stomme, stomkopleteringar	40 år
- Installationer; värme, el, VVS, fasad och yttertak	40 år
- Hiss	25 år
- Ventilation och styr- och övervakning	15-20 år
- Inre ytskikt / hyresgästanspassningar	10 år

Nedskrivningar - materiella anläggningstillgångar samt andelar i koncernföretag

Vid varje balansdag bedöms om det finns någon indikation på att en tillgångs värde är lägre än dess redovisade värde. Om en sådan indikation finns, beräknas tillgångens återvinningsvärde.

Återvinningsvärdet är det högsta av verkligt värde med avdrag för försäljningskostnader och nyttjandevärde. Vid beräkning av nyttjandevärdet beräknas nuvärdet av de framtida kassaflöden som tillgången väntas ge upphov till i den löpande verksamheten samt när den avyttras eller utrangeras. Den diskonteringsränta som används är före skatt och återspeglar marknadsmässiga bedömningar av pengars tidsvärde och de risker som avser tillgången. En tidigare nedskrivning återförs endast om de skäl som låg till grund för beräkningen av återvinningsvärdet vid den senaste nedskrivningen har förändrats.

Leasing

Leasetagare

Alla leasingavtal har klassificerats som finansiella eller operationella leasingavtal. Ett finansiellt leasingavtal är ett leasingavtal enligt vilka de risker och fördelar som är förknippade med att äga en tillgång i allt väsentligt överförs från leasegivaren till leasetagaren. Ett operationellt leasingavtal är ett leasingavtal som inte är ett finansiellt leasingavtal.

Finansiella leasingavtal

Rättigheter och skyldigheter enligt finansiella leasingavtal redovisas som tillgång och skuld i balansräkningen. Vid det första redovisningstillfället värderas tillgången och skulden till det lägsta av tillgångens verkliga värde och nuvärdet av minimileaseavgifterna. Utgifter som är direkt hänförliga till ingående och upplägg av leasingavtalet läggs till det belopp som redovisas som tillgång.

Efter det första redovisningstillfället fördelas minimileaseavgifterna på ränta och amortering av skulden enligt effektivräntemetoden. Variabla avgifter redovisas som kostnader det räkenskapsår de uppkommit.

Den leasade tillgången skrivs av över leasingperioden.

Operationella leasingavtal

Leasingavgifterna enligt operationella leasingavtal, inklusive förhöjd förstagångshyra men exklusive utgifter för tjänster som försäkring och underhåll, redovisas som kostnad linjärt över leasingperioden.

Leasegivare

Alla leasingavtal har klassificerats som operationella leasingavtal.

Operationella leasingavtal

Leasingavgifterna enligt operationella leasingavtal, inklusive första förhöjd hyra men exklusive utgifter för tjänster som försäkring och underhåll, redovisas som intäkt linjärt över leasingperioden.

Finansiella tillgångar och skulder

Finansiella tillgångar och skulder redovisas i enlighet med kapitel 11 (Finansiella instrument värderade utifrån anskaffningsvärdet) i BFNAR 2012:1.

Redovisning i och borttagande från balansräkningen

En finansiell tillgång eller finansiell skuld tas upp i balansräkningen när företaget blir part i instrumentets avtalsmässiga villkor. En finansiell tillgång tas bort från balansräkningen när den avtalsenliga rätten till kassaflödet från tillgången har upphört eller reglerats. Detsamma gäller när de risker och fördelar som är förknippade med innehavet i allt väsentligt överförs till annan part och företaget inte längre har kontroll över den finansiella tillgången. En finansiell skuld tas bort från balansräkningen när den avtalade förpliktelsen fullgjorts eller upphört.

Värdering av finansiella tillgångar

Finansiella tillgångar värderas vid första redovisningstillfället till anskaffningsvärde, inklusive eventuella transaktionsutgifter som är direkt hänförliga till förvärvet av tillgången.

Finansiella omsättningstillgångar värderas efter första redovisningstillfället till det lägsta av anskaffningsvärdet och nettoförsäljningsvärdet på balansdagen.

Kundfordringar och övriga fordringar som utgör omsättningstillgångar värderas individuellt till det belopp som beräknas inflyta.

Finansiella anläggningstillgångar värderas efter första redovisningstillfället till anskaffningsvärde med avdrag för eventuella nedskrivningar och med tillägg för eventuella uppskrivningar.

Räntebärande finansiella tillgångar värderas till anskaffningsvärde.

Värdering av finansiella skulder

Finansiella skulder värderas till upplupet anskaffningsvärde.

Ersättningar till anställda

Ersättningar till anställda efter avslutad anställning

Planer för ersättningar efter avslutad anställning klassificeras som avgiftsbestämda

Vid avgiftsbestämda planer betalas fastställda avgifter till ett annat företag, normalt ett försäkringsföretag, och företaget har inte längre någon förpliktelse till den anställde när avgiften är betald. Storleken på den anställdes ersättningar efter avslutad anställning är beroende av de avgifter som har betalats och den kapitalavkastning som avgifterna ger.

Ersättningar vid uppsägning

Ersättningar vid uppsägningar redovisas endast när företaget har en detaljerad plan för uppsägningen och inte har någon realistisk möjlighet att annullera planen. 4

Skatt

Skatt på årets resultat i resultaträkningen består av aktuell skatt och uppskjuten skatt. Aktuell skatt är inkomstskatt för innevarande räkenskapsår som avser årets skattepliktiga resultat och den del av tidigare räkenskapsårs inkomstskatt som ännu inte har redovisats. Uppskjuten skatt är inkomstskatt för skattepliktigt resultat avseende framtida räkenskapsår till följd av tidigare transaktioner eller händelser.

Uppskjuten skatteskuld redovisas för alla skattepliktiga temporära skillnader, dock inte för temporära skillnader som härrör från första redovisningen av goodwill. Uppskjuten skattefordran redovisas för avdragsgilla temporära skillnader och för möjligheten att i framtiden använda skattemässiga underskottsavdrag. Värderingen baseras på hur det redovisade värdet för motsvarande tillgång eller skuld förväntas återvinnas respektive regleras. Beloppen baseras på de skattesatser och skatteregler som är beslutade per balansdagen och har inte nuvärdeberäknats.

Uppskjutna skattefordringar har värderats till högst det belopp som sannolikt kommer att återvinnas baserat på innevarande och framtida skattepliktiga resultat. Värderingen omprövas varje balansdag.

I koncernbalansräkningen delas obeskattade reserver upp på uppskjuten skatt och eget kapital.

Avsättningar

En avsättning redovisas i balansräkningen när företaget har en legal eller informell förpliktelse till följd av en inträffad händelse och det är sannolikt att ett utflöde av resurser krävs för att reglera förpliktelsen och en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras.

Vid första redovisningstillfället värderas avsättningar till den bästa uppskattningen av det belopp som kommer att krävas för att reglera förpliktelsen på balansdagen. Avsättningarna omprövas varje balansdag.

Eventualförpliktelser

En eventualförpliktelse är:

- En möjlig förpliktelse som till följd av inträffade händelser och vars förekomst endast kommer att bekräftas av en eller flera osäkra framtida händelser, som inte helt ligger inom företagets kontroll, inträffar eller uteblir, eller
- En befintlig förpliktelse till följd av inträffade händelser, men som inte redovisas som skuld eller avsättning eftersom det inte är sannolikt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera förpliktelsen eller förpliktelsens storlek inte kan beräknas med tillräcklig tillförlitlighet.

Eventualförpliktelser är en sammanfattande beteckning för sådana garantier, ekonomiska åtaganden och eventuella förpliktelser som inte tas upp i balansräkningen.

Intäkter

Det inflöde av ekonomiska fördelar som företaget erhållit eller kommer att erhålla för egen räkning redovisas som intäkt. Intäkter värderas till verkliga värdet av det som erhållits eller kommer att erhållas, med avdrag för rabatter.

Ränta och utdelning

Intäkt redovisas när de ekonomiska fördelarna som är förknippade med transaktionen sannolikt kommer att tillfalla företaget samt när inkomsten kan beräknas på ett tillförlitligt sätt.

Utdelning redovisas när ägarens rätt att erhålla betalningen har säkerställts. c

Offentliga bidrag

Ett offentligt bidrag som inte är förknippat med krav på framtida prestation redovisas som intäkt när villkoren för att få bidraget uppfyllts. Ett offentligt bidrag som är förenat med krav på framtida prestation redovisas som intäkt när prestationen utförs. Om bidraget har tagits emot innan villkoren för att redovisa det som intäkt har uppfyllts, redovisas bidraget som en skuld.

Redovisning av bidrag relaterade till anläggningstillgångar

Offentliga bidrag relaterade till tillgångar redovisas i balansräkningen genom att bidraget reducerar tillgångens redovisade värde.

Koncernredovisning

Dotterföretag

Dotterföretag är företag i vilka moderföretaget direkt eller indirekt innehar mer än 50 % av röstetalet eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande. Bestämmande inflytande innebär en rätt att utforma ett företags finansiella och operativa strategier i syfte att erhålla ekonomiska fördelar. Redovisningen av rörelseförvärv bygger på enhetssynen. Det innebär att förvärvsanalysen upprättas per den tidpunkt då förvärvaren får bestämmande inflytande. Från och med denna tidpunkt ses förvärvaren och den förvärvade enheten som en redovisningsenhet. Tillämpningen av enhetssynen innebär vidare att alla tillgångar (inklusive goodwill) och skulder samt intäkter och kostnader medräknas i sin helhet även för delägda dotterföretag.

Anskaffningsvärdet för dotterföretag beräknas till summan av verkligt värde vid förvärvstidpunkten för erlagda tillgångar med tillägg av uppkomna och övertagna skulder samt emitterade eget kapitalinstrument, utgifter som är direkt hänförliga till rörelseförvärvet samt eventuell tilläggsköpeskillning. I förvärvsanalysen fastställs det verkliga värdet, med några undantag, vid förvärvstidpunkten av förvärvade identifierbara tillgångar och övertagna skulder samt minoritetsintresse. Minoritetsintresse värderas till verkligt värde vid förvärvstidpunkten. Från och med förvärvstidpunkten inkluderas i koncernredovisningen det förvärvade företagens intäkter och kostnader, identifierbara tillgångar och skulder liksom eventuell uppkommen goodwill eller negativ goodwill.

Förändringar i ägarandel

Vid förvärv av ytterligare andelar i företag som redan är dotterföretag upprättas inte någon ny förvärvsanalys eftersom moderföretaget redan har bestämmande inflytande. Eftersom förändringar i innehavet i företag som är dotterföretag enbart är en transaktion mellan ägarna redovisas inte någon vinst eller förlust i resultaträkningen utan effekten av transaktionen redovisas enbart i eget kapital.

Avyttras andelar i ett dotterföretag eller bestämmande inflytande upphör på annat sätt, anses andelarna som avyttrade i koncernredovisningen och vinst eller förlust vid avyttringen redovisas i koncernresultaträkningen. Om andelar finns kvar efter att bestämmande inflytande har upphört redovisas dessa med det verkliga värdet vid förvärvstidpunkten som anskaffningsvärde.

Eliminering av transaktioner mellan koncernföretag, intresseföretag och gemensamt styrda företag

Koncerninterna fordringar och skulder, intäkter och kostnader och realiserade vinster eller förluster som uppkommer vid transaktioner mellan koncernföretag elimineras i sin helhet.

Redovisningsprinciper i moderföretaget

Redovisningsprinciperna i moderföretaget överensstämmer med de ovan angivna redovisningsprinciperna i koncernredovisningen utom i nedanstående fall. *a*

Leasing

Finansiella leasingavtal redovisas som operationella leasingavtal i moderföretaget.

Andelar i dotterföretag, intresseföretag och gemensamt styrda företag

Andelar i dotterföretag, intresseföretag och gemensamt styrda företag redovisas till anskaffningsvärde minskat med ackumulerade nedskrivningar.

Skatt

I moderföretaget särredovisas inte uppskjuten skatt som är hänförlig till obeskattade reserver.

Koncernbidrag och aktieägartillskott

Koncernbidrag som erhållits/lämnats redovisas som en bokslutsdisposition i resultaträkningen. Det erhållna/lämnade koncernbidraget har påverkat företagets aktuella skatt.

Not 2 Nettoomsättningens fördelning

Koncernen

	2019	2018
Nettoomsättningen per rörelsegren		
Finansieringsbidrag regioner och kommuner	188 083	151 200
Intäkter tjänster	13 159	12 873
Intäkter Trafikverket	17 015	25 195
Intäkter personbefordran	140 520	143 932
Intäkter serviceresor	142 297	144 046
Intäkter godsbefordran	44 748	45 553
	545 822	522 799

Moderbolaget

	2019	2018
Nettoomsättningen per rörelsegren		
Finansieringsbidrag regioner och kommuner	188 083	151 200
Intäkter tjänster	13 159	12 873
Intäkter Trafikverket	17 015	25 182
Intäkter personbefordran	142 440	143 932
Intäkter serviceresor	139 557	140 195
Intäkter godsbefordran	10 640	10 500
	510 894	483 882

Not 3 Arvode till revisorer Koncernen

Med revisionsuppdrag avses granskning av årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning, övriga arbetsuppgifter som det ankommer på bolagets revisor att utföra samt rådgivning eller annat biträde som föranleds av iakttagelser vid sådan granskning eller genomförandet av sådana övriga arbetsuppgifter.

	2019	2018
Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB		
Revisionsuppdrag	439	493
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget	0	13
Övriga tjänster	765	0
	1 204	506

Moderbolaget

Med revisionsuppdrag avses granskning av årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning, övriga arbetsuppgifter som det ankommer på bolagets revisor att utföra samt rådgivning eller annat biträde som föranleds av iakttagelser vid sådan granskning eller genomförandet av sådana övriga arbetsuppgifter.

	2019	2018
Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB		
Revisionsuppdrag	224	258
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget	0	8
Skatterådgivning	115	0
	339	266

Not 4 Operationell leasing Koncernen

Årets leasingkostnader avseende leasingavtal, uppgår till 4 180 tkr (4 381 tkr).

Framtida leasingavgifter, för icke uppsägningsbara leasingavtal, förfaller till betalning enligt följande:

	2019	2018
Inom ett år	4 031	2 355
Senare än ett år men inom fem år	7 738	8 468
Senare än fem år	0	105
	11 769	10 928

Moderbolaget

Årets leasingkostnader avseende leasingavtal, uppgår till 1 635 tkr (1 669 tkr).

Framtida leasingavgifter, för icke uppsägningsbara leasingavtal, förfaller till betalning enligt följande:

	2019	2018
Inom ett år	1 159	1 777
Senare än ett år men inom fem år	3 172	7 112
Senare än fem år	0	0
	4 331	8 889

Not 5 Anställda och personalkostnader

Koncernen

	2019	2018
Medelantalet anställda		
Kvinnor	52	64
Män	46	29
	98	93
Löner och andra ersättningar		
Styrelse och verkställande direktör	438	62
Övriga anställda	35 324	33 969
	35 762	34 031
Sociala kostnader		
Pensionskostnader för styrelse och verkställande direktör	131	0
Pensionskostnader för övriga anställda	1 551	2 541
Övriga sociala avgifter enligt lag och avtal	10 646	10 149
	12 328	12 690
Totala löner, ersättningar, sociala kostnader och pensionskostnader	48 090	46 721
Könsfördelning bland ledande befattningshavare		
Andel kvinnor i styrelsen	40 %	66 %
Andel män i styrelsen	60 %	34 %
Andel kvinnor bland övriga ledande befattningshavare	50 %	60 %
Andel män bland övriga ledande befattningshavare	50 %	40 %

Moderbolaget

	2019	2018
Medelantalet anställda		
Kvinnor	35	33
Män	12	14
	47	47
Löner och andra ersättningar		
Styrelse och verkställande direktör	426	9
Övriga anställda	15 977	14 748
	16 403	14 757
Sociala kostnader		
Pensionskostnader för styrelse och verkställande direktör	131	0
Pensionskostnader för övriga anställda	1 163	1 370
Övriga sociala avgifter enligt lag och avtal	5 036	4 639
	6 330	6 009
Totala löner, ersättningar, sociala kostnader och pensionskostnader	22 733	20 766
Könsfördelning bland ledande befattningshavare		
Andel kvinnor i styrelsen	44 %	56 %
Andel män i styrelsen	56 %	44 %
Andel kvinnor bland övriga ledande befattningshavare	67 %	50 %
Andel män bland övriga ledande befattningshavare	33 %	50 %

**Not 6 Aktuell och uppskjuten skatt
Koncernen**

	2019	2018		
Skatt på årets resultat				
Aktuell skatt	-5	0		
Uppskjuten skatt	-5	7		
Totalt redovisad skatt	-10	7		
	2019	2018		
	Procent	Belopp	Procent	Belopp
Redovisat resultat före skatt		-7 539		11
Skatt enligt gällande skattesats	21,40	1 613	22,00	-2
Skatteeffekt av ej avdragsgilla kostnader		-596		-2 145
Under året utnyttjande av tidigare års underskottsavdrag vars skattevärde ej redovisats som tillgång		1 112		2 154
Underskottsavdrag var skattevärde ej redovisas som tillgång		-2 139		0
Totalt redovisad skatt		-10		7

Moderbolaget

	2019		2018	
	Procent	Belopp	Procent	Belopp
Skatt på årets resultat				
Aktuell skatt		0		0
Uppskjuten skatt		3		11
Totalt redovisad skatt		3		11
Redovisat resultat före skatt		-10 003		-11
Skatt enligt gällande skattesats	21,40	2 141	22,00	2
Skatteeffekt av ej avdragsgilla kostnader		-2 658		-2 132
Under året utnyttjande av tidigare års underskottsavdrag vars skattevärde ej redovisats som tillgång		517		2 141
Totalt redovisad skatt		0		11

Not 7 Uppskjuten skatt på temporära skillnader

Koncernen

**Uppskjuten skatt på temporära skillnader
 2019**

Temporära skillnader	Uppskjuten skatteskuld	Netto
Byggnader och mark	-37	-37
	-37	-37

2018

Temporära skillnader	Uppskjuten skatteskuld	Netto
Byggnader och mark	-30	-30
	-30	-30

Förändring av uppskjuten skatt

	Belopp vid årets ingång	Redovisas i resultaträk.	Belopp vid årets utgång
Byggnader och mark	-30	-7	-37
	-30	-7	-37

**Moderbolaget
2019**

Temporära skillnader	Uppskjuten skatteskuld	Netto
Byggnader och mark	-230	-230
	-230	-230

2018

Temporära skillnader	Uppskjuten skatteskuld	Netto
Byggnader och mark	-233	-233
	-233	-233

Förändring av uppskjuten skatt

	Belopp vid årets ingång	Redovisas i resultaträk.	Belopp vid årets utgång
Byggnader och mark	-233	3	-230
	-233	3	-230

**Not 8 Byggnader och mark
Koncernen**

	2019-12-31	2018-12-31
Ingående anskaffningsvärden	5 878	5 878
Inköp	694	0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	6 572	5 878
Ingående avskrivningar	-2 644	-2 462
Årets avskrivningar	-253	-182
Utgående ackumulerade avskrivningar	-2 897	-2 644
Utgående redovisat värde	3 675	3 234

Moderbolaget

	2019-12-31	2018-12-31
Ingående anskaffningsvärden	6 983	6 983
Inköp	694	0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	7 677	6 983
Ingående avskrivningar	-2 895	-2 729
Årets avskrivningar	-230	-166
Utgående ackumulerade avskrivningar	-3 125	-2 895
Utgående redovisat värde	4 552	4 088 ^g

**Not 9 Nedlagda utgifter på annans fastighet
Koncernen**

	2019-12-31	2018-12-31
Ingående anskaffningsvärden	2 835	2 835
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	2 835	2 835
Ingående avskrivningar	-1 009	-725
Årets avskrivningar	-322	-284
Utgående ackumulerade avskrivningar	-1 331	-1 009
Ingående nedskrivningar	0	0
Årets nedskrivningar	-1 504	0
Utgående ackumulerade nedskrivningar	-1 504	0
Utgående redovisat värde	0	1 826

**Not 10 Inventarier, verktyg och installationer
Koncernen**

	2019-12-31	2018-12-31
Ingående anskaffningsvärden	56 335	54 813
Inköp	1 942	2 972
Försäljningar/utrangeringar	-7 702	-3 107
Omklassificeringar	293	1 657
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	50 868	56 335
Ingående avskrivningar	-45 469	-38 470
Försäljningar/utrangeringar	6 877	1 883
Omklassificeringar	0	-1 657
Årets avskrivningar	-6 165	-7 225
Utgående ackumulerade avskrivningar	-44 757	-45 469
Utgående redovisat värde	6 111	10 866

Inventarier som innehas under finansiella leasingavtal ingår med ett redovisat värde om 2 428 tkr (1 969 tkr).

Under övriga kort- respektive långfristiga skulder i koncernen redovisas nuvärdet av framtida betalningar avseende skuldförda finansiella leasingförpliktelser.ζ

Moderbolaget	2019-12-31	2018-12-31
Ingående anskaffningsvärden	44 191	42 123
Inköp	766	2 399
Försäljningar/utrangeringar	-2 805	-331
Omklassificeringar	293	0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	42 445	44 191
Ingående avskrivningar	-36 549	-30 421
Försäljningar/utrangeringar	2 201	16
Årets avskrivningar	-5 256	-6 144
Utgående ackumulerade avskrivningar	-39 604	-36 549
Utgående redovisat värde	2 841	7 642

Not 11 Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningar

Koncernen	2019-12-31	2018-12-31
Ingående redovisat värde	293	79
Under året nedlagda utgifter	0	214
Under året omförda belopp	-293	0
Redovisat värde vid årets slut	0	293
Utgående redovisat värde	0	293

Moderbolaget	2019-12-31	2018-12-31
Ingående redovisat värde	293	79
Under året nedlagda utgifter	0	214
Under året omförda belopp	-293	0
Utgående redovisat värde	0	293
Utgående redovisat värde	0	293

**Not 12 Andra långfristiga fordringar
Koncernen**

	2019-12-31	2018-12-31
Ingående anskaffningsvärden	30	30
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	30	30
Utgående redovisat värde	30	30

Moderbolaget

	2019-12-31	2018-12-31
Ingående anskaffningsvärden	30	30
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	30	30
Utgående redovisat värde	30	30

**Not 13 Fordringar hos koncernföretag
Koncernen**

	2019-12-31	2018-12-31
Ingående anskaffningsvärden	120	1 591
Tillkommande fordringar	1 906	0
Avgående fordringar	0	-1 471
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	2 026	120
Utgående redovisat värde	2 026	120

Moderbolaget

	2019-12-31	2018-12-31
Ingående anskaffningsvärden	15 943	10 420
Tillkommande fordringar	2 919	5 523
Avgående fordringar	-15 908	0
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	2 954	15 943
Utgående redovisat värde	2 954	15 943_q

**Not 14 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter
Koncernen**

	2019-12-31	2018-12-31
Förutbetalda leverantörsfakturor	3 333	2 118
Upplupna intäkter persontrafik	43 753	14 520
Övriga poster	1 696	2 406
	48 782	19 044

Moderbolaget

	2019-12-31	2018-12-31
Förutbetalda leverantörsfakturor	2 672	2 345
Upplupna intäkter persontrafik	43 753	14 520
	46 425	16 865

**Not 15 Antal aktier och kvotvärde
Koncernen**

	Antal aktier	Kvot- värde
Namn		
Antal Aktier	10 000	1 000
	10 000	

Moderbolaget

	Antal aktier	Kvot- värde
Namn		
Antal Aktier	10 000	1 000
	10 000	

**Not 16 Uppskjuten skatteskuld
Koncernen**

	2019-12-31	2018-12-31
Belopp vid årets ingång	30	38
Årets avsättningar	7	0
Under året återförda belopp	0	-8
Belopp vid årets utgång	37	30

Moderbolaget

	2019-12-31	2018-12-31
Belopp vid årets ingång	233	245
Under året återförda belopp	-3	-12
Belopp vid årets utgång	230	233

Not 17 Långfristiga skulder

Koncernen

Det finns inga skulder som förfaller till betalning senare än fem år efter balansdagen.

Moderbolaget

Det finns inga skulder som förfaller till betalning senare än fem år efter balansdagen.

Not 18 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

Koncernen

	2019-12-31	2018-12-31
Interima skulder trafikutövare	728	3 452
Förutbetalda finansieringsbidrag	81 675	80 450
Personalkostnader	3 865	4 809
Övriga poster	12 637	12 961
	98 905	101 672

Moderbolaget

	2019-12-31	2018-12-31
Interima skulder trafikutövare	728	3 452
Förutbetalda finansieringsbidrag	81 675	80 450
Personalkostnader	2 531	2 101
Övriga poster	12 126	11 689
	97 060	97 692

Not 19 Justering för poster som inte ingår i kassaflödet

Koncernen

	2019-12-31	2018-12-31
Avskrivningar	6 596	7 692
Nedskrivningar	1 504	0
Förändring avsättningar	7 946	0
	16 046	7 692

Moderbolaget

	2019-12-31	2018-12-31
Avskrivningar	5 486	6 310
Nedskrivningar	12 419	9 436
	17 905	15 746

**Not 20 Likvida medel
Koncernen**

2019-12-31 **2018-12-31**

Följande delkomponenter ingår i likvida medel

Kassamedel	91 371	70 488
	91 371	70 488

Ovanstående poster har klassificerats som likvida medel med utgångspunkten att:

- De har en obetydlig risk för värdefluktuationer
- De kan lätt omvandlas till kassamedel
- De har en löptid om högst 3 månader från anskaffningstidpunkten

Moderbolaget

2019-12-31 **2018-12-31**

Följande delkomponenter ingår i likvida medel

Kassamedel	86 184	67 434
	86 184	67 434

Ovanstående poster har klassificerats som likvida medel med utgångspunkten att:

- De har en obetydlig risk för värdefluktuationer
- De kan lätt omvandlas till kassamedel
- De har en löptid om högst 3 månader från anskaffningstidpunkten

**Not 21 Resultat från andelar i koncernföretag
Moderbolaget**

2019 **2018**

Nedskrivningar	-12 419	-9 436
	-12 419	-9 436

**Not 22 Bokslutsdispositioner
Moderbolaget**

2019 **2018**

Lämnat koncern bidrag	-11 505	0
	-11 505	0 €

**Not 23 Andelar i koncernföretag
Moderbolaget**

	2019-12-31	2018-12-31
Ingående anskaffningsvärden	2 769	2 769
Villkorat aktieägartillskott	10 000	9 436
Nedskrivning av andelar	-12 419	-9 436
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	350	2 769
Utgående redovisat värde	350	2 769

**Not 24 Specifikation andelar i koncernföretag
Moderbolaget**

Namn	Kapital- andel (%)	Rösträtts- andel (%)	Antal andelar	Redovisat värde 191231	Redovisat värde 181231
Serviceresor i Norr AB	100	100	50 000	350	350
Bussgods i Norrbotten AB	51	51	1 020	0	0
				350	350

	Org.nr	Säte
Serviceresor i Norr AB	559042-0492	Överkalix
Bussgods i Norrbotten AB	556256-4590	Luleå

**Not 25 Disposition av vinst eller förlust
Moderbolaget**

2019-12-31

Förslag till behandling av ansamlad förlust
Styrelsen föreslår att den ansamlade förlusten:

balanserad vinst	710
årets förlust	-10 000
	-9 290
behandlas så att från reservfond upplöses i ny räkning överföres	-10 000
	710
	-9 290 €

**Not 26 Skulder till koncernföretag
Moderbolaget**

	2019-12-31	2018-12-31
Belopp vid årets ingång	9 812	0
Tillkommande skulder	0	9 812
Avgående skulder	-7 271	0
	2 541	9 812

**Not 27 Ställda säkerheter
Koncernen**

Det finns inga ställda säkerheter 2018 eller 2019.

Moderbolaget

Det finns inga ställda säkerheter 2018 eller 2019.

**Not 28 Eventualförpliktelser
Koncernen**

2019-12-31 2018-12-31

Det finns inga eventualförpliktelser per 2018 eller 2019.

Moderbolaget

2019-12-31 2018-12-31

Det finns inga eventualförpliktelser per 2018 eller 2019.

Not 29 Uppgifter om moderföretag

Moderbolaget

Företaget är helägt dotterföretag till Kommunalförbundet Norrbottens Läns Kollektivtrafikmyndighet, org nr 222000-2949 med säte i Luleå.

Inköp och försäljning inom koncernen; Av moderbolagets totala inköp och försäljning mätt i kronor avser 0,4 % (1,9%) av inköpen och 2,1 % (1,3%) av försäljningen andra företag inom hela den företagsgrupp som företaget tillhör.

Not 30 Väsentliga händelser efter räkenskapsårets slut Koncernen

Verksamheten i Länstrafiken Norrbotten AB påverkas genom att antalet passagerare i den allmänna kollektivtrafiken minskat i initialskedet av pandemin. Nuvarande passagerarbortfall innebär ett intäktsstapp om cirka 2 mnkr per vecka samtidigt som underliggande transportörsavtal är bundna i tid och volym vilket i princip inte medger någon omförhandling utan att åberopa force majeure.

Antalet passagerare i den särskilda kollektivtrafiken minskar också. Med nuvarande minskning passagerare i skrivande stund beräknas ett intäktsbortfall om cirka 0,3 mnkr per vecka då ersättning från kommuner och Region Norrbotten till en del är rörlig och ersätts per hanterad resa. Om stilleståndet är längre kan personal behöva permitteras vilket får vägas mot risken av att verksamheten i sig själv också drabbas av personalbortfall p.g.a. sjukdom. ⁹

Överkalix 2020-04-07



Anders Öberg
Ordförande



Kenneth Backgård



Christer Bergdahl



Robert Bernhardsson



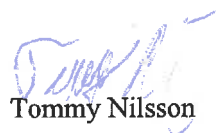
Elisabeth Bramfeldt Lestander



Lenita Ericson



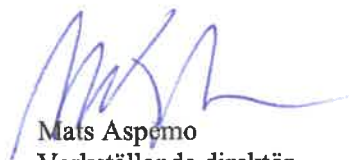
Britta Flinkfeldt



Tommy Nilsson



Helena Ölund



Mats Aspemo
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats 2020-05-11

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB



Conny Erkheikki
Auktoriserad revisor

Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Länstrafiken i Norrbotten AB, org.nr 556156-2058

Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för Länstrafiken i Norrbotten AB för år 2019.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen och koncernredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av moderbolagets och koncernens finansiella ställning per den 31 december 2019 och av dessas finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och koncernen.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen och koncernredovisningen upprättas och att de ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets och koncernens förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen och koncernredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen och koncernredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat

utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.

- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen och koncernredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen och koncernredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen och koncernredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen och koncernredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.
- inhämtar vi tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis avseende den finansiella informationen för enheterna eller affärsaktiviteterna inom koncernen för att göra ett uttalande avseende koncernredovisningen. Vi ansvarar för styrning, övervakning och utförande av koncernrevisionen. Vi är ensamt ansvariga för våra uttalanden.

Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Länstrafiken i Norrbotten AB för år 2019 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman behandlar förlusten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets och koncernens verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av moderbolagets och koncernens egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets och koncernens ekonomiska situation, och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i

övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt. Den verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Luleå den 11 maj 2020

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB



Conny Erkheikki
Auktoriserad revisor