

Årsredovisning 2014



VD's kommentar

Ytterligare ett solvarv har förflutit och året 2014 kan läggas till de tidigare solvarven som ett bra år för hallänningarna med en väl fungerande och utvecklingsinriktad kollektivtrafik.

Verksamheten kan naturligtvis ses ur olika perspektiv. Ett kan vara hur verksamheten fungerar och succesivt utvecklas genom att linjesträckningar, turutbud och restider än mer passar fler och fler av invånarna i Halland. Detta anser jag att vi genom ett gediget arbete och i samklang med Region Halland lyckats bra med. Resandet i länet har fortsatt att öka trots några mindre bra externa händelser.

Ekonomi i Hallandstrafiken har däremot varit en följetong sedan mitten på maj. En extern händelse som inträffade är naturligtvis SJ:s återkomst på Västkustbanan med snabbtågs- trafiken.

Hallandstrafiken välkomnar att vi åter fått snabbtåg mellan Sveriges andra och tredje största stad med stopp i Halmstad. Under den tid snabbtågstrafiken var borta började Hallands- trafiken och Region Halland diskutera om vi inte själva skulle behöva starta upp motsvarande trafik eftersom det fanns en efterfrågan. Det visade sig också att så var fallet när SJ började köra igen. Vad som hände var att nya kunder kom in i systemet men även att en del valde att lämna Öresundstågstrafiken och söka sig till det andra systemet.

Med återkomsten ökade samtidigt det totala turutbudet längs banan vilket innebar att resenärerna blev vinnarna med fler turer att välja mellan. Det blev även så att man åkte med det ena systemet i en riktning och det andra i den andra riktningen. Systemen kompletterar varandra. Det är endast Öresundstågen som går över bron till Kastrup och Köpenhamn med undantag för något enstaka snabbtåg.

Den andra externa händelse som påverkat Hallandstrafikens ekonomi under året var den tre veckor långa tågstrejk som pågick under tre veckor i juni. Under dessa tre veckor gick inga Öresundståg. För att behålla kunderna till efter strejken var över valde Hallandstrafiken att återlösa redan köpta biljetter samt att periodkortsresenärer skulle hållas skadeslösa genom att Hallandstrafiken ersatte för de dagar periodkortet inte kunde användas.

Dessa externa händelser hade stor inverkan på Hallandstrafikens ekonomi, vilket Hallandstrafiken flaggade för till ägarna i början av juni. Detta gjorde att Hallandstrafiken tillsammans med Region Halland arbetade fram en Åtgärdsplan för att få ekonomin på fötter igen till 2016. Som framgår av denna Årsredovisning slutade resultatet på -23 mkr, en nivå som får anses vara hanterbar eftersom Hallandstrafiken har ett fritt eget kapital på ca 104 mkr, medel som skall användas för att balansera eventuella fluktuationer som inträffar mellan åren.

Resandet med Öresundstågstrafiken i Halland har trots de ovan beskrivna händelserna ökat med 4,9% under året vilket utan strejk hade gett en resandeökning på ca 11,5%. Totalt i Halland ökade resandet i buss- och tågtrafiken med 2,4%.

Den enskilt största ökningen har skett i Varbergs stadstrafik sedan linje 10 till Sjukhuset startade. Linje 10 bidrog till att resandet i stadstrafiken ökade med 18%.

Under 2015 genomförs en omläggning av stadstrafiken i Kungsbacka kommun med trafikering enligt nya tankegångar; snabbt, rakt och ofta.

Samma tänk kommer att genomföras i Varbergs stadstrafik från december. Trafiken kommer att koncentreras till två huvudlinjer kompletterat med några linjer med lägre frekvens i turutbudet. Huvudnätet kommer att anpassas till Öresundstågstrafiken.

Succén med Företag FLEX och personalerbjudanden har bara fortsatt. Vi ser även under de första månaderna 2015 hur utvecklingen fortsätter. Fler och fler företag inser fördelen med Flex-kortet. Det är enkelt, liten administration, man kan minska antalet tjänstebilar och man gör en insats för miljön, många bra argument att lämna bilen då man skall göra tjänsteresor längs kusten.

Även företagets intresse för personalerbjudanden ökar vilka ger personalen rabatt på periodkortet med mellan 25–30%, med ett årskort i stället för lösa månadsperioder. Försäljningen 2014 uppgick till 5,7 mkr.

Utvecklingen av försäljningen av mobila biljetter fortsätter under det kommande året. Tester kommer att ske med optisk läsning via QR koder som i sin tur ger möjligheter till ett gränslöst resande med mobila biljetter. På lite längre sikt ser vi över möjligheterna att även sälja periodkort via mobilerna.

Under hösten 2015 inför vi en ny funktion inom Hallandstrafiken, störningsinfo. Vi ser att det vi är som sämst på är just information vid störningar. Från september kommer detta att bli mycket bättre.

Under 2015 kommer marknadsföringen att intensifieras ytterligare. ”Fria resor” projektet kommer att utökas. Dessa har visat sig ge positiva effekter i resandet genom att flera av de som ”provat på” fortsätter att resa med oss.

Vi har redan producerat en reklamfilm som visas i TV och som visar fördelarna och möjligheterna med att resa kollektivt och med Öresundstågen. Även detta är insatser som vi tror mycket på, att få en ”igenkännings-känsla” och att upptäcka fördelarna med vad kollektivtrafiken kan erbjuda. Försättning kommer att ske genom att vi följer personerna mer i deras tankar och göranden. Vi eftersträvar en känsla, en ”feel-good” känsla som skall få hallänningen att i framtiden välja kollektivtrafiken.



BRUNO ANDERSSON
VD Hallandstrafiken



Styrelsen och verkställande direktören för Hallandstrafiken AB (556225-2998) avger följande årsredovisning för verksamheten under kalenderåret 2014.

Om inte annat särskilt anges, redovisas alla belopp i tusental kronor. Uppgifter inom parentes avser föregående år.

INFORMATION OM VERKSAMHETEN

Hallandstrafiken AB är ett helägt bolag inom Region Halland sedan 1 juli 2011. Fram till årsskiftet 2012 var Hallandstrafiken AB även huvudman för kollektivtrafiken i Hallands län vilken övergått till Region Halland som tillika är Regional Kollektivtrafikmyndighet. Verksamheten bedrivs genom trafik som upphandlas från fristående trafikföretag i konkurrens.

Region Halland är myndighet för kollektivtrafiken i Hallands län. Det ankommer på Region Halland att ta fram ett Trafikförsörjningsprogram i enlighet med Kollektivtrafiklagen. Programmet har tagits fram och även uppdaterats i nära samarbete mellan regionen och Hallandstrafiken. Utöver detta har Hallandstrafiken fått ansvaret att ta fram en Kollektivtrafikplan som beskriver utvecklingen de kommande tre åren. Denna innehåller bl a förslag till trafikförändringar för det kommande året samt en budget. Bolagets framtida verksamhet präglas av att öka resandet inom kollektivtrafiken, såväl med buss som med tåg. Inriktningen för planeringen skall enligt Trafikförsörjningsprogrammet vara ”snabbt, rakt och ofta” för att möjliggöra ett ökat resande i länet. Hallandstrafiken skall vara det ”Bästa resvalet” och kärnvärdena utmärks av SPETS (säkert, pålitligt, enkelt, tillgängligt och samhällsnyttigt).

Trafiken i och till/från Kungsbacka kommun bedrivs operativt av Västtrafik AB, genom ett särskilt upprättat Samverkansavtal mellan Hallandstrafiken AB och nämnda bolag samt ett Samverkansavtal mellan Region Halland och Västra Götalandsregionen. Detta Samverkansavtal reglerar huvudmannafrågorna beträffande trafiken i och mellan Kungsbacka och Västra Götaland. Västtrafik upphandlar på uppdrag på motsvarande sätt trafiken från fristående trafikföretag i konkurrens.

Hallandstrafikens utbud omfattar busstrafik i tätorter och på landsbygden, Närtrafik med taxi på landsbygden respektive tågtrafik på regionala järnvägar, pendeltågtrafik på Västkustbanan mellan Kungsbacka och Göteborg samt Öresundstågstrafiken på Västkustbanan. Det senare för resor inom länet respektive till/från Västra Götaland och Skåne. Linjenätet är primärt uppbyggt för att tillgodose utbildnings- och arbetspendling samt service- och fritidsresor, sk vardagsresande.

Sedan januari 2009 är Hallandstrafiken (sedan 2013 Region Halland) tillsammans med huvudmännen i Västra Götaland, Skåne, Kronoberg, Kalmar och Blekinge huvudmän för den svenska delen av Öresundstågstrafiken. En länsöverskridande taxa tillämpas för hela systemet, den sk Sydtaxan, och som utöver att biljett och periodkort kan köpas för valfri relation i Öresundstågssystemet erhålls även fria resor inom zon 1, stadszonen, på start- och målorten. Trafiken utförs sedan december 2011 av Veolia Transport Sverige AB och DSB Öresund A/S utför fordonsunderhållet. Efter ny genomförd

upphandling vann Veolia (numera Transdev Sverige AB) upphandlingen och trafikstart var den 14 december 2014. Avtalet löper till december 2019 med möjlig förlängning till dec 2021.

Hallandstrafiken har uppdraget att upphandla och samordna färdtjänst i de halländska kommunerna, med undantag för Kungsbacka, samt sjukresorna på uppdrag av Region Halland. På uppdrag av regionen utförs även beställningsmottagning för de angivna resorna.

VÄSENTLIGA HÄNDELSER UNDER RÄKENSKAPSÅRET

SJ AB startade under december 2013 snabbtågstrafik mellan Göteborg och Malmö. Man trafikerar med sju dubbelturer vardagar samt sex på helgerna. Uppehållsbilden är att man endast stannar i Halmstad, Helsingborg och Lund och att man inte går över bron till Danmark. SJ har under året varit aggressiva i sin prissättning samtidigt som man har hög komfort och relativt kort restid mellan huvudorterna och har på så sätt tagit över en stor del av de långväga resenärerna. Hallandstrafikens intäkter har på grund av detta minskat kraftigt trots en total resandeökning i Öresundstågstrafiken i Halland med ca 4,9%. Resandet har ökat genom att fler personer börjat pendla till arbete och utbildning. Intäkten per resa för en pendlare uppgår till ca 40% av vad en ordinarie kontantbiljett ger, därav det stora intäktsbortfallet som under året uppgår till 33 mkr jämfört med föregående år.

Intäktsbortfallet hänger även samman med den strejk som bröt ut bland tågpersonalen under juni månad och varade under 20 dagar. Intäktsbortfallet för denna period uppgick till ca 7,5 mkr. Dessa faktorer har inte kunnat förutses i förväg. Trots intäktsminskningen har underskottet i verksamheten för 2014 kunnat hållas på en hanterlig nivå. Hallandstrafiken har tillsammans med regionen tagit fram en åtgärdsplan för åren 2014–2016 med utblick över 2017–18 för att åter ha en ekonomi i balans under 2016.

FÖRVÄNTAD FRAMTIDA UTVECKLING, VÄSENTLIGA RISKER OCH OSÄKERHETSFAKTORER SAMT ANNAN ICKE-FINANSIELL INFORMATION

Västtågen

Samverkan inom Västtågen sker med Västtrafik och Jönköpings länstrafik och omfattar för Hallands del Viskadalsbanan samt Kungsbackapendeln. Operatör för Västtågen är SJ AB. SJ AB har bildat dotterbolaget Götalandståg AB. Avtalet med Götalandståg löper till december 2015. Under 2014 genomfördes en upphandling av Västtågen vilken vanns av SJ AB. Detta medför att SJ Götalandståg AB även fortsättningsvis kommer att bedriva trafiken. Avtalet löper från december 2015 till december 2024 med option ytterligare högst två år. Avtalsslut kommer att sammanfalla med öppnandet av Västlänken.

Krösatågen

För Krösatågssystemet, en samverkan mellan Halland, Jönköping, Kronoberg och Kalmar, gäller att avtalet med operatören DSB Småland AB blev föremål för en tvist som avgjorts av skiljemän. Resultatet av domen blev att DSB lämnade trafiken inom Krösatågssystemet från den 1 april 2014. En direktupphandling vidtog varvid Veolia Transport AB (numera Transdev) kontrakterades för en tid fram till att ny upphandling kan genomföras. Avtalet löper till dec 2017 med option till 2018. Hallandstrafikens del i detta system utgörs av delsträckan Halmstad–Nässjö, HNJ-banan.

IT lösningar

Olika IT-lösningar fortsätter att utvecklas, bland annat möjligheter att betala med mobiltelefon. Hallandstrafiken, tillsammans med 13 andra länstrafikbolag, har utvecklat en ny mobilapplikation. Fortsatt utveckling sker genom att försöka sammankoppla mobillösningen över större områden såsom med giltighet mot Göteborg och Skåne. Arbete pågår även med att via projekt bevaka den kommande utvecklingen inom biljettlösningar för att söka ett mer flexibelt sätt att sälja biljetter även över länsgränser och nationellt.

I december 2014 introducerades mobiltjänsten ”Buss på karta” där man i realtid kan se var bussen befinner sig samt att få tidtabellen i realtid. Detta innebär att papperstidtabellerna inte längre har samma betydelse som tidigare. På försök togs därför papperstidtabellerna bort i december för att utvärderas under våren 2015.

Resandeutveckling

Det totala resandet i Halland, inklusive Öresundståg, uppgick till 16,4 milj. resor under 2014. Detta innebär en ökning med 2,39% jämfört med 2013. Resandet med Hallandstrafiken, exklusive Kungsbacka, ökar med 3,3%. Tätortstrafiken i Falkenberg har fortsatt att öka under 2014 och slutade på 482 000 resor, vilket är en ökning med 5% jämfört med året innan. Skall nämnas att strejken bland tågpersonalen under tre veckor i juni påverkade resandet på den sk tågpendeln med ca 30 000 resor. I Halmstad tätortstrafik vände den nedåtgående resandetrenden från tidigare år. 2014 slutade med en ökning på 2,7%. Kungsbackas tätortstrafik ligger kvar oförändrat från föregående år samtidigt som Varberg har ökat med 18%. En

stor del av resandeökningen beror på linje 10, som binder ihop sjukhuset med stationen. Öresundstågen har fortsatt att öka, trots 20 dagars strejk under juni. En bidragande faktor till detta är Åsa station, som öppnades under december 2013. Totalt reste det 4,5 miljoner resenärer med Öresundstågen i Halland under 2014, en ökning med 4,9% trots ett stort tapp till SJ.

Färdbevis och avgifter

Den 20 juni 2010 infördes kontantfri hantering i länets busstrafik. Åtgärden medförde att externa återförsäljare- och ombud etablerades genom att kiosker och butiker ingick avtal med Hallandstrafiken för försäljning av färdbevis. Även biljettförsäljningsautomater placerades ut på strategiska platser i länet och betalning kan även ske i bussarna genom användning av betal- och kreditkort samt med mobilappen. Hallandstrafiken har nu 28 st (34) återförsäljare och 81 st (87) ombud runt om i länet. Minskningen beror på att ett antal återförsäljare och ombud med låg omsättning tagits bort.

Utveckling av företagserbjudandena är fortsatt goda. Fler och fler upptäcker fördelarna med både Företag Flex-kortet och möjligheten att kunna göra nettolöneavdrag via arbetsgivaren för årskorten. Totalt 2014 gjordes det 10 203 resor med Företag Flex-kortet till en total intäkt av drygt 1,2 mkr. Bolaget sålde årskort till anställda för drygt 5,7 mkr, vilket är en ökning med 56% från 2013.

I december justerades förhållandet mellan långa och korta resor när en ny prismodell för färdbevis infördes. Prismodellen, ett grundpris med fast påslag för tillkommande zoner, innebar att korta resor fick bibehållet eller sänkt pris medan långa resor fick ett högre pris. Historiskt sett har priserna för långa resor varit proportionerligt sett lägre än för de kortare. Prisjusteringen låg inom ramen för den generella prishöjning om 5% som regionen fastslagit.

I december infördes studentrabatt på periodkort. Både för lokal resa men även vid resa i Sydtaxan. Rabatten (25%) ges till den som går en eftergymnasial vuxenutbildning på universitet, högskola eller vuxenutbildning som är studiemedelsberättigand av CSN och med en studietakt på minst 75% –22,5 poäng – över en hel termin. Samtidigt som studentrabatten infördes togs rabatten som tidigare givits personer under 26 år bort.

Försäljningen av Sommarkortet ökade även i år. Totalt såldes 7161 sommarkort, vilket är en ökning med 15% från föregående år.

Färdtjänst och sjukresor

Under året har ca 570 000 färdtjänst- och sjukresor genomförts, jämfört med 560 000 år 2013.

Resegaranti och Nöjd-Kund-Index (NKI) (se definition under not 1)

Hallandstrafikens resegaranti är uppdelad i tre moment. Vi håller vad vi lovar i tidtabellen, Du skall alltid kunna få rätt information och Du får ersättning om du riskerar att komma mer än 30 minuter för sent. Under året har 3 995 (3 233)

resenärer använt resegarantin, en ökning med 23,6%. Orsaken är framförallt kännedomen om hur resegarantin fungerar samt att resandet i tågtrafiken ökar samtidigt som kvaliteten i infrastrukturen har varit sämre. Om även de resegarantier som betalades ut till följd av tågstrejken i juni medräknas har totalt 6 001 resegarantier betalats ut under året. Hallandstrafiken valde att hålla våra resenärer skadeslösa och återbetalade redan laddade periodkort och köpta biljetter för att genom ”good-will” hålla kvar kunderna inom verksamheten även då strejken var över. Numera kan man ansöka om resegaranti via webben, hlt.se. Detta kan på sikt öka antalet ansökningar.

Andelen kunder som är nöjda med senaste resan uppgår till 84% vilket kan ses som ett mycket bra värde. Däremot är vi inte nöjda med utfallet av hur kunderna upplever Hallands- trafiken totalt sett, dvs vår image. Punktligheten och den undermåliga infrastrukturen i Öresundstågtrafiken tros ligga bakom nedgången. Allmänhetens ökade nöjdhet är däremot glädjande för det är där våra presumtiva kunder finns.

Miljö
Hallandstrafikens miljöarbete är i huvudsak inriktat på tre områden; teknik- och bränslefrågor, miljöledning men framförallt på att få så många resenärer som möjligt. Genom det senare kan de allra största positiva miljöeffekterna uppnås med totalt sett mindre utsläpp respektive hushållning med resurser. Vår miljöprofil har kraftigt utvecklats och förbättrats i samband med att de nya trafikeringsavtalen började gälla vid halvårsskiftet 2010. I Halmstad tätort utförs all trafik med bussar som drivs med s.k. ”grön gas”. Även i Falkenberg används samma teknik för huvuddelen av fordonsflottan. I övriga delar av länet gäller Rapsmetylester (RME). Under året har vi ökat andelen förnyelsebara drivmedel. Stadstrafikens bussar har under 2014 drivits med 69% förnyelsebara drivmedel, vilket är en ökning med 3 procentenheter från föregående år. Regiontrafiken utfördes till 72% med förnyelsebara drivmedel. Detta har medfört att utsläppen av koldioxid minskade i länet med nästan 1000 ton jämfört med året innan.

Personal
Antalet anställda med varierande tjänstgöringsgrad och anställningsform var vid årsskiftet 73 (71). Trafikavdelningen har under året förstärkts med en Trafikutredare och IT-avdelningen med en Utvecklingstekniker.

Ekonomi och framtida utveckling
För att möjliggöra finansieringen av utökningen av tågtrafiken på Väst kustbanan från januari 2006 har Hallandstrafikens ägare redan 2004 tillskjutit 85,5 mkr som ett villkorat

aktieägartillskott. I samband med att Region Halland i juli månad 2011 övertog samtliga aktier i bolaget och då blev ensam ägare, beslöts att det villkorade aktieägartillskottet från Kommunerna skulle återbetalas under 2011, vilket gjordes i december månad. Region Hallands villkorade aktieägartillskott på 42,7 mkr kvarstår. Under 2014 beslöt Region Halland att skjuta till ytterligare kapital i form av ett aktieägartillskott på 50 mkr.

2014 har i hög utsträckning präglats av minskade biljettintäkter pga konkurrensen av SJ på Väst kustbanan som nämnts tidigare. Kostnadsutvecklingen har samtidigt varit gynnsam för vår del med bl a en låg indexutveckling vilket bidragit till att resultatet inte hamnar i nivå med intäktsbortfallet. En generell återhållsamhet i bolaget har också bidragit.

Hallandstrafiken har tillsammans med regionen tagit fram en åtgärdsplan för åren 2014–2016 med utblick över 2017–18 för att åter ha en ekonomi i balans under 2016. Åtgärdsplanen innehåller en del tuffa åtgärder såsom att inte öka trafikutbudet, översyn av lågfrekvent resande samt ökade intäkter genom dels omfördelning av trafik till linjer där förutsättningar för ökat resande finns samt ökade marknadsinsatser. Hallandstrafikens uppdrag är att stå för kontinuiteten gentemot vardagsresenärerna.

Det finns hot mot verksamheten framöver om ytterligare kommersiella operatörer slår sig in på marknaden eller att befintlig operatör börjar köra fler tåg. Med dagens lagstiftning behöver en kommersiell operatör inte ta något samhälleligt ansvar utan det åvilar Hallandstrafiken och Region Halland.

För verksamhetsåret 2014 redovisas ett negativt resultat på 23 062 750 kronor.

FÖRSLAG TILL VINSTDISPOSITION (I KR)

Till årsstämman förfogande står följande vinstmedel:

Balanserade vinstmedel	77 828 157
Erhållna aktieägarskott	50 000 000
Årets förlust	-23 062 750
	kronor 104 765 407
Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras så att i ny räkning överförs	104 765 407
	kronor 104 765 407

Belopp i tkr om inget annat anges.	Not	2014	2013
Rörelsens intäkter			
Nettoomsättning	2	594 783	628 100
Övriga rörelseintäkter	3	342 896	310 000
Summa rörelsens intäkter		937 679	938 100
Rörelsens kostnader			
Trafikkostnader	4	-834 766	-813 259
Övriga externa kostnader	5, 6	-86 190	-85 874
Personalkostnader	7	-33 795	-30 804
Av- och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	8	-13 480	-10 733
Summa rörelsens kostnader		-968 231	-940 670
Rörelseresultat		-30 552	-2 570
Resultat från finansiella poster			
Ränteintäkter och likande resultatposter		6	81
Räntekostnader och liknande resultatposter	9	-4 733	-3 868
Summa resultat från finansiella poster		-4 727	3 787
Resultat efter finansiella poster		-35 279	-6 357
Bokslutsdispositioner	10	12 216	6 360
Årets resultat		-23 063	3

Belopp i tkr om inget annat anges.	Not	2014-12-31	2013-12-31
Tillgångar			
Anläggningstillgångar			
<u>Materiella anläggningstillgångar</u>			
Maskiner och andra tekniska anläggningar	8	88 273	93 354
<u>Finansiella anläggningstillgångar</u>			
Andelar i intresseföretag	11	62	62
Fordringar hos Region Halland	12	92 700	42 700
		92 762	42 762
Summa anläggningstillgångar		181 035	136 116
Omsättningstillgångar			
<u>Kortfristiga fordringar</u>			
Kundfordringar		54 171	44 423
Aktuella skattefordringar		733	733
Övriga kortfristiga fordringar		4 161	19 647
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	13	41 544	64 443
		100 609	129 246
Summa omsättningstillgångar		100 609	129 246
Summa tillgångar		281 644	265 362



Balansräkning

Belopp i tkr om inget annat anges.			2014-12-31	2013-12-31
Eget kapital och skulder				
Eget kapital	14			
<u>Bundet eget kapital</u>				
Aktiekapital			2 500	2 500
Reservfond			500	500
			3 000	3 000
<u>Fritt eget kapital</u>				
Balanserad vinst eller förlust			127 828	77 825
Årets resultat			-23 063	3
			104 765	77 828
Summa eget kapital			107 765	80 828
Obeskattade reserver	10		-	12 216
Avsättningar				
Avsättning för pensioner och liknande förpliktelser	7		6 013	6 001
Summa avsättningar			6 013	6 001
Kortfristiga skulder				
Skulder till Region Halland			50 716	43 676
Leverantörsskulder			66 660	63 203
Övriga kortfristiga skulder			525	511
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	15		49 965	58 927
Summa kortfristiga skulder			167 866	166 317
Summa eget kapital och skulder			281 644	265 362
Ställda säkerheter			Inga	Inga
Ansvarsförbindelser			Inga	Inga

Kassaflödesanalys

Belopp i tkr om inget annat anges.		2014	2013
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat före finansiella poster		-30 552	-2 570
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet, mm		13 492	11 264
Erhållen ränta		6	81
Erlagd ränta		-4 733	-3 868
		-21 787	4 907
Ökning/minskning kundfordringar		-9 748	1 451
Ökning/minskning övriga kortfristiga fordringar		38 386	4 389
Ökning/minskning leverantörsskulder		3 457	-16 886
Ökning/minskning övriga kortfristiga rörelseskulder		-8 949	-9 650
Kassaflöde från den löpande verksamheten		1 359	-15 789
Investeringsverksamheten			
Investeringar i materiella anläggningstillgångar		-8 399	-7 127
Avyttring/amortering av övriga finansiella anläggningstillgångar		-	99
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-8 399	-7 028
Årets kassaflöde		-7 040	-22 817
Likvida medel vid årets början		-43 676	-20 859
Likvida medel vid årets slut		-50 716	-43 676

Noter

Belopp i tkr om inget annat anges.

Not 1 Redovisnings- och värderingsprinciper

Allmänna redovisningsprinciper

Från och med räkenskapsåret 2014 upprättas årsredovisningen med tillämpning av årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens allmänna råd BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3). Tidigare tillämpades årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens allmänna råd förutom BFNAR 2008:1 (K2) och BFNAR 2012:1 (K3). Övergången har gjorts i enlighet med föreskrifterna i K3s kapitel 35. K3-övergången har inte inneburit några omräkningar varför det inte heller finns några brister i jämförbarheten mellan åren.

Intresseföretagsredovisning

Som intresseföretag betraktas de företag som inte är dotterföretag men där bolaget direkt eller indirekt innehar minst 20% av rösterna för samtliga andelar, eller på annat sätt har ett betydande inflytande.

I bolagets bokslut redovisas andelar i intresseföretag till anskaffningsvärde med avdrag för eventuella nedskrivningar. Som intäkt från intresseföretag redovisas endast erhållen utdelning av vinstmedel som intjänats efter förvärvet.

Intäkter

Försäljning redovisas vid leverans av produkter/tjänster till kunden, i enlighet med försäljningsvillkoren. Försäljningen redovisas efter avdrag för moms och rabatter.

Övriga intäkter som intjänats intäktsredovisas i den period intjänandet skett. Sålda årskort periodiseras och redovisas som en skuld i balansräkningen. Även förladdade ej utnyttjade belopp på resekort (reskassa) redovisas som en skuld i balansräkningen.

Verksamheten i bolaget är skattefinansierad via driftbidrag från ägaren Region Halland.

Lånekostnader

I bolaget redovisas samtliga lånekostnader som kostnader i den period till vilken de hänför sig.

Inkomstskatter

Redovisade inkomstskatter innefattar skatt som skall betalas eller erhållas avseende aktuellt år, justeringar avseende tidigare års aktuella skatt, förändringar i uppskjuten skatt samt andel i intressebolags skatt.

Värdering av samtliga skatteskulder/-fordringar sker till nominella belopp och görs enligt de skatteregler och skattesatser som är beslutade eller som är aviserade och med stor säkerhet kommer att fastställas.

För poster som redovisas i resultaträkningen, redovisas även därmed sammanhängande skatteeffekter i resultaträkningen. Skatteeffekter av poster som redovisas direkt mot eget kapital, redovisas mot eget kapital.

Uppskjuten skattefordran avseende underskottsavdrag eller andra framtida skattemässiga avdrag redovisas i den utsträckning det är sannolikt att avdraget kan avräknas mot överskott vid framtida beskattning.

I bolaget redovisas – på grund av sambandet mellan redovisning och beskattning – den uppskjutna skatteskulden på obeskattade reserver, som en del av de obeskattade reserverna.

Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde minskat med avskrivningar. Utgifter för förbättringar av tillgångars prestanda, utöver ursprunglig nivå, ökar tillgångens redovisade värde. Utgifter för reparation och underhåll redovisas som kostnader.

Materiella anläggningstillgångar skrivs av systematiskt över tillgångens bedömda nyttjandeperiod. När tillgångarnas avskrivningsbara belopp fastställs, beaktas i förekommande fall tillgångens restvärde.

Linjär avskrivningsmetod används för samtliga typer av materiella tillgångar. Följande avskrivningstider tillämpas:

Datorutrustningar	5 år
Biljettsystem	8 år
Hållplatsutrustningar	10 år
Fordonsdatorer	10 år
Trafikutrustningar	10 år
Övriga inventarier	7–10 år
Motorvagnståg	15 år

Inga låneutgifter aktiveras.

Nedskrivningar

När det finns en indikation på att en tillgång eller en grupp av tillgångar minskat i värde görs en bedömning av dess redovisade värde. I de fall det redovisade värdet överstiger det beräknade återvinningsvärdet skrivs det redovisade värdet omedelbart ner till detta återvinningsvärde.

En tidigare nedskrivning av en tillgång återförs när det har skett en förändring i de antaganden som vid nedskrivningstillfället låg till grund för att fastställa tillgångens återvinningsvärde. Det återförda beloppet ökar tillgångens redovisade värde, dock högst till det värde tillgången skulle ha haft (efter avdrag för normala avskrivningar) om ingen nedskrivning gjorts.

Statliga stöd

Statliga stöd redovisas till verkligt värde när det finns rimlig säkerhet att stödet kommer att erhållas och att bolaget kommer att uppfylla alla därmed sammanhängande villkor.

Statligt stöd som hänför sig till förväntade kostnader redovisas som förutbetalda intäkter. Stödet intäktsförs i den period då de kostnader uppkommer som det statliga stödet är avsett att kompensera.

Statliga stöd för anskaffning av materiella anläggningstillgångar reducerar tillgångens redovisade värde.

Statsbidrag erhålls för att driva tågtrafik på de sk länsjärnvägarna. Dessa bidrag löper tom 2015 för Viskadalsbanan samt med viss reduktion fram till 2018 för Krösatåget. Statsbidrag erhålls även för halva leasingkostnaden för 3 tåg och löper tom 2015.

Leasingavtal

Samtliga leasingavtal, oavsett om de är finansiella eller operationella, redovisas som hyresavtal (operationella leasingavtal). Leasingavgiften kostnadsförs linjärt över leasingperioden.

Finansiella anläggningstillgångar

Finansiella tillgångar som är avsedda för långsiktigt innehav redovisas till anskaffningsvärde. Har en finansiell anläggningstillgång på balansdagen ett lägre värde än det bokförda värdet skrivs tillgången ner till detta lägre värde om det kan antas att värdenedgången är bestående.

Finansiella instrument

Finansiella instrument som redovisas i balansräkningen inkluderar värdepapper, kundfordringar och övriga fordringar, leverantörsskulder, och låneskulder. Instrumenten redovisas i balansräkningen när bolaget blir part i instrumentets avtalsmässiga villkor.

Finansiella tillgångar tas bort från balansräkningen när rätten att erhålla kassaflöden från instrumentet har löpt ut eller överförs och bolaget har överfört i stort sett alla risker och förmåner som är förknippade med äganderätten.

Finansiella skulder tas bort från balansräkningen när förpliktelserna har reglerats eller på annat sätt upphört.

Derivatinstrument

Hallandstrafiken utnyttjar derivatinstrument för att hantera ränterisken som uppstår vid upptagande av lån till rörlig ränta. För dessa transaktioner tillämpas normalt säkringsredovisning. När transaktionen ingås, dokumenteras förhållandet mellan säkringsinstrumentet och den säkrade posten, liksom även företagets mål för riskhanteringen och riskhanteringsstrategin avseende säkringen. Bolaget dokumenterar också företagets bedömning, både när säkringen ingås och fortlöpande, av huruvida de derivatinstrument som används i säkringstransaktioner i hög utsträckning är effektiva när det gäller att motverka förändringar i kassaflöden som är hänförliga till de säkrade posterna.

Dokumenterade säkringar av bolagets räntebindning (säkringsredovisning). Avtal om en så kallad ränteswap skyddar bolaget mot ränteförändringar. Genom säkringen erhåller Hallandstrafiken AB en fast ränta och det är denna ränta som redovisas i resultaträkningen i posten Räntekostnader och liknande resultatposter.

De transaktioner som inte uppfyller kraven för säkringsredovisning värderas löpande i enlighet med lägsta värdets princip, varvid de värdeförändringar som uppkommer inom ramen för lägsta värdets princip omedelbart redovisas i resultaträkningen. Värdeförändringar på derivatinstrument som utgör kortfristiga och långfristiga skulder och inte uppfyller kriterierna för säkringsredovisning redovisas i olika poster i resultaträkningen beroende på syftet med innehavet av derivatinstrumentet.

Ränteinstrument redovisas i posten Räntekostnader och liknande resultatposter. Upplupna intäkter och kostnader hänförliga till derivattransaktioner redovisas brutto i balansräkningen.

Säkringsredovisningens upphörande: Säkringsredovisningen avbryts om

- säkringsinstrumentet förfaller, säljs, avvecklas eller löses in; eller
- säkringsrelationen inte längre uppfyller villkoren för säkringsredovisning

Eventuellt resultat från en säkringstransaktion som avbryts i förtid redovisas omedelbart i resultaträkningen, utom i de fall säkringsrelationen fortlever i enlighet med koncernens dokumenterade strategi för riskhantering.

Kundfordringar

Kundfordringar redovisas som omsättningstillgångar till det belopp som förväntas bli inbetalt efter avdrag för individuellt bedömda osäkra kundfordringar.

Låneskulder

Låneskulder redovisas initialt till erhållet belopp efter avdrag för transaktionskostnader. Skiljer sig det redovisade beloppet från det belopp som skall återbetalas vid förfallotidpunkten periodiseras mellanskillnaden såsom räntekostnad eller ränteintäkt över lånets löptid. Härigenom överensstämmer vid förfallotidpunkten det redovisade beloppet och det belopp som skall återbetalas.

Fordringar

Fordringar med förfallodag mer än 12 månader efter balansdagen redovisas som anläggningstillgångar, övriga som omsättningstillgångar. Fordringar upptas till det belopp som efter individuell prövning beräknas bli betalt.

Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalysen upprättas enligt indirekt metod. Det redovisade kassaflödet omfattar endast transaktioner som medför in- eller utbetalningar.

Som likvida medel klassificeras, förutom kassa- och banktillgodohavanden, kortfristiga finansiella placeringar som dels är utsatta för endast en obetydlig risk för värdefluktuationer, dels – handlas på en öppen marknad till kända belopp eller – har en kortare återstående löptid än tre månader från anskaffningstidpunkten.

Avsättningar

Företaget gör en avsättning när det finns en legal eller informell förpliktelse och en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras. Den pensionsskuld bolaget har till tidigare VD redovisas i not 7.

Rapportering för verksamhetsgrenar och geografiska marknader

Bolagets huvudsakliga verksamhetsgrenar utgörs av Allmän kollektivtrafik med tåg och buss, Anropsstyrd trafik (färdtjänst och sjukresor) samt Skolskjutstrafik. Länsöverskridande resor intäktsavräknas månadsvis till/från våra grannlän samt län i Öresundstågssamarbetet.

Ersättningar till anställda

Kortfristiga ersättningar: Kortfristiga ersättningar i bolaget utgörs av lön, sociala avgifter, betald semester, betald sjukfrånvaro samt förmåner i form av periodkort (resekort), lunchkuponger och friskvårdsbidrag. Kortfristiga ersättningar redovisas som en kostnad och en skuld då det finns en legal eller informell förpliktelse att betala ut en ersättning. Ersättningar efter avslutad anställning: I Hallandstrafiken förekommer såväl avgiftsbestämda som förmånsbestämda pensionsplaner. I avgiftsbestämda planer betalar företaget fastställda avgifter till ett annat företag och har inte någon legal eller informell förpliktelse att betala något ytterligare även om det andra företaget inte kan uppfylla sitt åtagande. Bolagets resultat belastas för kostnader i takt med att de anställdas tjänster utförs. Övriga långfristiga ersättningar: I bolaget förekommer inga långfristiga ersättningar till anställda. Ersättningar vid uppsägning: Ersättningar vid uppsägning utgår då någon beslutar att avsluta en anställning före den normala tidpunkten för anställningens upphörande eller då en anställd accepterar ett erbjudande om frivillig avgång i utbyte mot sådan ersättning. Om ersättningen inte ger företaget någon framtida ekonomisk fördel redovisas en skuld och en kostnad när företaget har en legal eller informell förpliktelse att lämna sådan ersättning. Ersättningen värderas till den bästa uppskattningen av den ersättning som skulle krävas för att reglera förpliktelsen på balansdagen. Aktierelaterade ersättningar: Bolaget tillämpar inte aktierelaterade ersättningar.

Likvida medel

Bolaget har likvida medel på koncernkonto hos Region Halland. Dessa klassificeras som fordran/skuld i balansräkningen och som likvida medel i kassaflödesanalysen.

Obeskattade reserver

Obeskattade reserver redovisas med bruttobelopp i balansräkningen, inklusive den uppskjutna skatteskuld som är hänförlig till reserverna.

Bokslutsdispositioner

Förändringar av obeskattade reserver redovisas som bokslutsdispositioner i resultaträkningen.

Nyckeltalsdefinitioner

Soliditet

Eget kapital och obeskattade reserver (med avdrag för uppskjuten skatt) i förhållande till balansomslutningen.

NKI

Kundnöjdhetsindex mäts genom en telefonundersökning som genomförs en gång per månad där 100 personer får svara på 18 frågor och där svaren graderas 1–5. Svaren kategoriseras i kund och allmänhet och redovisas i procent.



Not 2 Nettoomsättning

Nettoomsättningen fördelar sig på verksamhetsgrenar enligt följande:

	2014	2013
Färdbevis	317 900	351 266
Anropsstyrd trafik (färdtjänst och sjukresor)	123 695	120 292
Skolskjutstrafik	120 409	118 709
Statsbidrag, länsvägar	3 994	4 372
För- och grundskolekort	5 237	4 697
Gymnasiekort	19 061	18 913
Övrigt	4 487	9 852
Summa	594 783	628 101
Nettoomsättningen fördelar sig på geografiska marknader enligt följande:		
Sverige	594 783	628 101

Not 3 Övriga rörelseintäkter

	2014	2013
Driftbidrag från Region Halland	342 690	310 000
Vinst försäljning inventarier	206	-
Summa	342 896	310 000

Not 4 Trafikkostnader

	2014	2013
Linjelagd trafik	601 361	581 581
Anropsstyrd trafik	109 393	108 766
Skolskjutstrafik	118 962	117 630
Övriga kostnader	5 049	5 281
Summa	834 765	813 258

Not 5 Ersättning till revisorerna

	2014	2013
Öhrlings PricewaterhouseCoopers		
Revisionsuppdraget	159	149
Revisionsverksamhet utöver Revisionsuppdraget	106	28
Skatterådgivning	3	4
Övriga tjänster	23	34
Summa	291	215

Not 6 Operationella leasingavtal

	2014	2013
Leasingkostnader (exkl hyra för lokaler)	38 043	38 045
Återstående kostnader leasingavtal 1–5 år	167 105	195 511
Återstående kostnader leasingavtal >5 år	136 000	144 000

I bolagets redovisning utgörs den operationella leasingen i allt väsentligt av 11 hyrda tåg samt 5 företagsbilar. Avtal om leasing av 5 bilar tecknades 2014 och löper på 3 år. När det gäller hyra av tåg finns två avtal, ett omfattande 3 tåg (löper tom år 2036) och ett gällande 8 tåg (gäller tom 2018 därefter ev förlängning med 5 år var gång).

Not 7 Personal

	2014	2013
Medelantalet anställda		
Kvinnor	39	40
Män	25	23
Totalt	64	63
Löner, ersättningar, sociala avgifter och pensionskostnader		
Löner och ersättningar till styrelsen och verkställande direktören	1 142	1 116
Löner och ersättningar till övriga anställda	21 650	19 404
Totalt	22 792	20 520
Sociala avgifter enligt lag och avtal	9 260	8 847
Övriga personalrelaterade kostnader	1 744	1 438

Totala löner, ersättningar, sociala avgifter och pensionskostnader*

* Varav pensionskostnader inkl. särskild löneskatt och avkastningsskatt.

Pensionskostnad avseende VD	957	184
Avsatt till pensioner:	6 012	6 001

För tidigare VD Lars-Börje Björfäll gällde särskilt visstidsförordnande. Avsatt till pensioner avser pensionsförpliktelser för ålderspension enligt beräkning av Kommunens Pensionsanstalt. Under vissa förutsättningar kan även visstidspension utgå fram till 65 års ålder.

Styrelseledamöter och ledande befattningshavare

	2014	2013
Antal styrelseledamöter på balansdagen		
Kvinnor	4	4
Män	5	5
Totalt	9	9
Antal verkställande direktörer och andra ledande befattningshavare		
Kvinnor	4	3
Män	3	4
Totalt	7	7

Not 8 Maskiner och andra tekniska anläggningar

	2014	2013
Ingående anskaffningsvärden	145 421	138 294
Årets förändringar		
– Inköp	8 399	7 127
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	153 820	145 421
Ingående avskrivningar	-52 067	-41 335
Årets förändringar		
– Avskrivningar	-13 480	-10 733
Utgående ackumulerade avskrivningar	-65 547	-52 068
Utgående restvärde enligt plan	88 273	93 353

Not 9 Räntekostnader

	2014	2013
Upplysning om verkliga värden		
Hallandstrafiken AB har via ägaren Region Halland 2012 tecknat en ränteswap (derivat) om nominellt 168 111 325 kr och med löptid fram till och med december 2034. För vidare upplysning om användning av derivat se not 1.		
Redovisade och verkliga värden på ränteswap (derivat) är enligt följande:		
Verkliga värden, upplupna ränteintäkter	16 506	10 708
Summa	16 506	10 708

Not 10 Obeskattade reserver

	2014-12-31	2013-12-31
Avskrivningar utöver plan		12 216
Summa	0	12 216

Not 11 Andelar i intresseföretag

Direkt ägda	Org nr	Säte	Kapitalandel	Rösträttsandel
Samtrafiken AB	556467-7598	Stockholm	2 %	3 %
AScan EkFör	716426-3035	Hässleholm	14 %	14 %

	Kapital-andel %	Rösträtts-andel %	Bokfört värde	Antal andelar
Samtrafiken AB	2	3	30	30
AScan EkFör	14	14	32	1
Summa			62	

Skillnaden mellan bokfört värde och bolagets andel i intresseföretagens eget kapital uppgår till 568 tkr (465 tkr)

Not 12 Fordringar Region Halland

Hallandstrafikens ägare fattade under 2004 beslut att dels genom ett villkorat aktieägartillskott tillskjuta kapital för att möjliggöra finansiering av utökning av tågtrafiken på Väst kustbanan genom anskaffning av tre Öresundståg, dels att ikläda sig ett solidariskt borgensansvar för finansieringen av den utökade trafiken. Av de 85,5 mkr i aktieägartillskott reglerades 42,8 tillbaka till kommunerna 2012 då Region Halland blev ensam ägare till bolaget. Under 2014 beslöt Region Halland att skjuta till ytterligare kapital i form av ett aktieägartillskott på 50 mkr.

	2014	2013
Ingående värde	42 700	42 700
Årets förändring	50 000	-
Utgående värde fordring Region Halland	92 700	42 700

Not 13 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	2014-12-31	2013-12-31
Förutbetalda kostnader		
ADB systemunderhåll	1 462	1 225
Västtrafik	9 292	19 205
Trafikkostnader	2 255	20 041
Övriga förutbetalda kostnader	13 625	4 433
Summa	26 634	44 904
Upplupna intäkter		
Upplupna biljettintäkter	12 422	19 403
Västtrafik/Kungsbacka	848	135
Övriga upplupna intäkter	1 640	-
Summa	14 910	19 539
Totalt	41 544	64 444

Not 14 Förändring av eget kapital

Aktiekapitalet består av 2 500 aktier med kvotvärde 1 000 kronor.

	2014-12-31	2013-12-31
Aktieägare (antal aktier)		
Region Halland	2 500	2 500
Summa	2 500	2 500
Bundet eget kapital:		
Aktiekapital	2 500	2 500
Reservfond	500	500
Summa	3 000	3 000
Fritt eget kapital:		
Balanserat resultat	77 828	77 825
Erhållna aktieägartillskott	50 000	-
Årets resultat	-23 063	3
Summa	104 765	77 828
Summa eget kapital	107 765	80 828

Not 15 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2014-12-31	2013-12-31
Löneskuld, semesterlöneskuld	937	882
Upplupna sociala avgifter	879	821
Försäljningsintäkter färdbevis	29 609	26 242
Entreprenadersättningar	4 688	12 670
Kungsbacka/Västtrafik	2 052	3 640
Övriga poster	11 800	14 673
Summa	49 965	58 928

Hallandstrafiken AB
556225-2998

Resultat- och balansräkningen kommer att föreläggas årsstämman 2015-03-20 för fastställelse.

Falkenberg 2015- 02-26

Bruno Andersson
Verkställande Direktör

Per Persson
Vice Ordförande

Tove Bergman
Tove Bergman

Gun-Britt Löfdahl
Gun-Britt Löfdahl

Roger Kardemark
Roger Kardemark

Catherine Borg
Arbetstagarrepresentant

Christer Andersson
Auktoriserad revisor

GunMarie Stenström
GunMarie Stenström
Ordförande

Catharina Berghorn
Catharina Berghorn

Ingemar Johansson
Ingemar Johansson

Tommy Rydfeldt
Tommy Rydfeldt

Per Ödman
Per Ödman

Cecilia Häagg
Arbetstagarrepresentant

Vår revisionsberättelse har lämnats 2015- 03-19.

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB





Revisionsberättelse

Till årsstämman i Hallandstrafiken AB, org.nr 556225-2998

Rapport om årsredovisningen

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Hallandstrafiken AB för år 2014. Bolagets årsredovisning ingår i den tryckta versionen av detta dokument på sidorna 4-16.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar för årsredovisningen

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att upprätta en årsredovisning som ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och för den interna kontroll som styrelsen och verkställande direktören bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att uttala oss om årsredovisningen på grundval av vår revision. Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige. Dessa standarder kräver att vi följer yrkesetiska krav samt planerar och utför revisionen för att uppnå rimlig säkerhet att årsredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter.

En revision innefattar att genom olika åtgärder inhämta revisionsbevis om belopp och annan information i årsredovisningen. Revisorn väljer vilka åtgärder som ska utföras, bland annat genom att bedöma riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel. Vid denna riskbedömning beaktar revisorn de delar av den interna kontrollen som är relevanta för hur bolaget upprättar årsredovisningen för att ge en rättvisande bild i syfte att utforma granskningsåtgärder som är ändamålsenliga med hänsyn till omständigheterna, men inte i syfte att göra ett uttalande om effektiviteten i bolagets interna kontroll. En revision innefattar också en utvärdering av ändamålsenligheten i de redovisningsprinciper som har använts och av rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen, liksom en utvärdering av den övergripande presentationen i årsredovisningen.

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

Uttalanden

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Hallandstrafiken AB:s finansiella ställning per den 31 december och av dess finansiella resultat och kassaflöden för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att årsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Hallandstrafiken AB för år 2014.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust, och det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för förvaltningen enligt aktiebolagslagen.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att med rimlig säkerhet uttala oss om förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust och om förvaltningen på grundval av vår revision. Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige.

Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Som underlag för vårt uttalande om ansvarsfrihet har vi utöver vår revision av årsredovisningen granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i bolaget för att kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören är ersättningsskyldig mot bolaget. Vi har även granskat om någon styrelseledamot eller verkställande direktören på annat sätt har handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

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

Uttalanden

Vi tillstyrker att årsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Falkenberg den 19 mars 2015

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Christer Andersson
Auktoriserad revisor



Till årsstämman i Hallandstrafiken AB
Organisationsnummer 556225-2998

Till Regionfullmäktige

Granskningsrapport 2014

Jag har granskat Hallandstrafiken AB:s verksamhet under räkenskapsåret 2014.

Styrelse och VD ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt gällande bolagsordning, ägardirektiv och beslut samt de föreskrifter som gäller för verksamheten. Lekmannarevisorernas ansvar är att granska verksamhet och intern kontroll samt pröva om verksamheten bedrivits enligt fullmäktiges uppdrag och mål samt de föreskrifter som gäller för verksamheten.

Granskningen har utförts enligt aktiebolagslagen, kommunallagen, regionens revisionsreglemente, god revisionssed i kommunal verksamhet samt utifrån bolagsordning och av Regionfullmäktige/årsstämman fastställt ägardirektiv.

Granskningen av bolaget har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för bedömning och prövning.

Samråd har skett med den auktoriserade revisorn som en del i en samordnad revision.

Jag bedömer sammantaget att bolagets verksamhet i allt väsentligt har skötts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt. Jag bedömer därtill att bolagets interna kontroll har varit tillräcklig.

Falkenberg mars 2015

Hans Bertilsson

Hans Bertilsson
Av regionfullmäktige utsedd lekmannarevisor



**Hallandstrafiken
bästa resvalet!**