

ÅRSREDOVISNING 2015



Hallandstrafiken
Ett bolag inom Region Halland

Årsredovisning för räkenskapsåret 2015

Styrelsen och verkställande direktören avger följande årsredovisning. Om inte annat särskilt anges, redovisas alla belopp i tusental kronor. Uppgifter inom parentes avser föregående år.

innehåll

VD's kommentar	3
Förvaltningsberättelse	4
Resultaträkning	7
Balansräkning	7
Kassaflödesanalys	8
Noter	9
Revisionsrapport	16
Granskningsrapport	17

styrelse

Ordförande: Gösta Bergenheim (M)
Vice ordförande: Per Stané Persson (S)
Magnus Ackerot (M)
Ingemar Johansson (C)
Tommy Rydfeldt (FP)
Tove Bergman (MP)
Mikael Delin (S)
Catharina Berghorn (S)
Tore Johansson (SD)

VD'S KOMMENTAR

Undertecknad har varit anställd på Hallandstrafiken i ca 28 år. Anställdes den 1 oktober 1988 som Planeringschef och fick 1 april 2012 möjligheten att gå in som VD. Då var Hallandstrafiken AB ombildat till att bli en del av Region Halland. Undertecknad lämnar sin tjänst den 31 mars i år och går i pension.

Hallandstrafiken var fram till 1 januari 2012 trafikhuvudman för kollektivtrafiken i Hallands län, detta sedan den 1 juli 1983. Från 2012 övergick huvudmannskapet till Region Halland och den nybildade Regionala Kollektivtrafikmyndigheten. Hallandstrafikens roll förändrades så till vida att bolaget blev upphandlare, utförare och planerare av kollektivtrafiken i länet på uppdrag av myndigheten.

Ägare av Hallandstrafiken fram till januari 2012 var länets kommuner (50%) och landstinget (50%). Under 2011 genomfördes en skatteväxling mellan regionen och kommunerna som gjorde att regionen blev ensam ägare.

Några milstolpar har det blivit under ett långt liv på Hallandstrafiken:

- Avreglering av busstrafiken 1989. Möjliggjorde för bolaget att upphandla all trafik i konkurrens, vilket också gjordes.
- Tillgänglighetsanpassningen 1989/90. Halland var bland de första länen där bussarna anpassades till alla resenärer, bl a genom införandet av låggolvsbussar och införandet av digitala hållplatsutrop och realtidssystem.
- Avreglering av viss järnvägstrafik, de sk olönsamma järnvägarna fördes över till länen att hantera, tillsammans med ett tidsbegränsat stasbidrag. För Halland avsåg detta Viskadalsbanan och Halmstad-Nässjö järnväg. Detta banade väg för privata tågoperatörer när dessa bandelar upphandlades 1990. Första privata att vinna ett anbud var BK Tåg i Vetlanda som vann uppdraget på HNJ-banan.
- Avregleringen av taxi var början till att Hallandstrafiken började samordningen av färdtjänst och sjukresor i länet, vilket fortgår än idag.
- Nytt samordnat biljettsystem 1993. Samordnad upphandling med Malmöhus-, Blekinge, Kristianstad-, Kronoberg- och Jönköpings län. Innebar att det gick att resa gränslöst mellan länen i södra Sverige.
- Införandet av Resegaranti som första län i Sverige i konkurrens med Stockholm. Satte direkt avtryck i kundmätningarna där Halland rusade upp i topp.
- 11 januari 2009 började Öresundstågen trafikera i regional regi. Hallandstrafiken, Västtrafik, Skånetrafiken, Blekingetrafiken, Länstrafiken Kronoberg samt Kalmar länstrafik hade fått möjligheten att upphandla Interregional tågtrafik i ett samordnat system för hela södra Sverige. Öresundstågen blev en omedelbar succé och resandet har i Halland ökat med ca 130% fram t o m 2015. Utvecklingen fortsätter och närmast står en upprustning av samtliga 111 fordon.
- Region Halland övertar ägandet av Hallandstrafiken från 2012 men behålls som ett eget bolag inom Region Halland.

Utvecklingen av kollektivtrafiken i länet har förbättrats sedan regionen tog över. Detta främst genom att det är mer en helikoptersyn på trafiken. Behövs ingen hänsyn till kommungränserna vilket var den största stötestenen tidigare. Hallandstrafiken och regionen har ett mycket nära samarbete, näst intill på daglig basis.

Hallandstrafiken får nu en ny VD, Andreas Almquist, som tillträder den 30 maj i år.

Andreas har en lång erfarenhet inom kollektivtrafiken inom Västtrafik där han började 2001. Han är Utvecklingschef på Västtrafik och ingår i ledningsgruppen.

Jag är säker på att Hallandstrafiken har gjort ett bra val av VD och är övertygad om att Hallandstrafikens starka utveckling kommer att fortgå och till och med i en snabbare takt. Jag önskar Andreas välkommen till Hallandstrafiken.

Hallandstrafikens verksamhet har under året som gick fortsatt utvecklas. Detta syns på resandesiffror, intäkter men inte minst på ekonomin. När vi gick in i år 2015 hade vi ett budgeterat underskott med oss på -38 mkr. Bokslutet visar att resultatet för året varit mycket bra för bolaget eftersom underskottet inte blev högre än -19 mkr, dvs en halvering. Det finns naturligtvis många orsaker till det goda resultatet där index varit en, men även det ökade resandet och därmed intäkterna.

Det känns skönt att lämna med en ekonomi i balans och en verksamhet vars betydelse bara ökar från år till år.



BRUNO ANDERSSON
VD Hallandstrafiken



Hallandstrafiken bästa resvalet!



Styrelsen och verkställande direktören för Hallandstrafiken AB (556225-2998) får härmed avge årsredovisning för verksamheten under kalenderåret 2015.

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. Översyn av Trafikförsörjningsprogrammet sker för närvarande och beräknas beslutas under april 2016.

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 och marknadsandelen 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 Kungäbacka 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 Kungäbacka 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 Kungäbacka och Göteborg samt Öresundstågstrafiken på Västkustbanan. Det senare för resor inom länet respektive till/från Västra Götaland och Skåne. Nytt från december 2015 är att trafiken även omfattar Pågatåg Halmstad–Helsingborg.

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 av Transdev Sverige AB sedan december 2014 och DSB Öresund A/S utför fordonsunderhållet. Avtalet med Transdev löper till december 2019 med möjlig förlängning till dec 2021.

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

Hallandstrafiken utför även på uppdrag från kommunerna planering och samordning av skolskjutsar. För Kungäbacka gäller att bolaget upphandlar skolskjutsarna under våren 2016 och kommer därefter att planera och samordna desamma.

VÄSENTLIGA HÄNDELSER UNDER RÅKENSKAPSÅRET

Sommaren 2015 startade ny stadstrafik i Kungäbacka. Ett nytt busslinjenät infördes med tätare trafik och linjerna fick tydligare linjedragning. Bussarna angör både resecentrum och Hede station för anslutning till tågtrafiken. Resandet har ökat väsentligt, på årsbasis med drygt 20%.

Sedan maj 2012 har SJ Götalandståg trafikerat Västtågen efter att ha tagit över trafiken via en begränsad upphandling med fem anbudsgivare. SJ Götalandståg tog över efter att avtalet med DSB First Väst sagts upp. Ny upphandling har genomförts och SJ Götalandståg vann denna upphandling och trafikstart skedde den 13 december. För Hallands del avser trafiken Viskadalsbanan samt KungäbackaPendeln.

I december startade Hallandstrafiken även Pågatågstrafik från Halmstad till Helsingborg. Trafiken är ett samarbete mellan Arriva som operatör och Skånetrafiken. Trafikupplägget möjliggör ett tåg i halvtimmen från Halmstad och Laholm vilket har varit mycket efterfrågat.

Ekonomi för 2015 har varit mycket ansträngd eftersom bolaget gick in i året med ett budgeterat underskott på 38 mkr. Intäkterna har inte fullt ut nått budget och detta förklaras med att Västkustbanan var avstängd för trafik under sex veckor november–december inför inkopplingen av Hallandsåstunneln.

Kostnadssidan har samtidigt varit mycket gynnsam bl a att vissa trafikeringsobjekt senarelagts, underhållskostnaderna på Öresundstågen blivit lägre än budgeterat, personalkostnaderna kunnat hållas nere liksom konsulttjänster, försäljningskostnader mm. Hallandstrafiken har trots det svåra ingångsläget i princip lyckats halvera det budgeterade underskottet och hamnar till slut på -19,6 mkr. Genomförandet av den upprättade Åtgärdsplanen har gett resultat.

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 Kungäbackapendeln. Operatör för Västtågen är SJ AB. SJ AB har bildat dotterbolaget Götalandståg AB. 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 det planerade 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 Transdev Sverige AB kontrakterades för en tid fram till att ny upphandling kan genomföras. Avtalet löper till dec 2018.

Upphandling kommer att ske genom att förfrågningsunderlaget kommer att publiceras maj/juni 2016 och trafikstart december 2018.

Hallandstrafikens del i detta system utgörs av delsträckan Halmstad–Nässjö, HNJ-banan. Innan förfrågningsunderlaget publiceras ska Region Halland och Hallandstrafiken ta ställning till om delen genom Halland ska ingå i upphandlingen och i så fall, i vilken omfattning. Beslut beräknas komma under våren i samband med fastställandet av Trafikförsörjningsprogrammet.

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.

Ett försök genomförs i en buss mellan Halmstad och Hyltebruk med att använda maskinell avläsning av mobilbiljetten, ett krav för att även kunna visa periodkort i mobilen.

Uppdaterad mobilapp lanseras under februari månad 2016.

Resandeutveckling

Det totala resandet i Halland, inklusive Öresundståg, uppgick till 16,9 milj. resor under 2015. Detta innebär en ökning med ca 3% jämfört med 2014.

Öresundstågsresandet ökade med 3,1% till ca 4,6 milj resor inom Halland. Sedan 2009 har resandet ökat med 128%. Resandet i Halland, exklusive Öresundståg, ökar med 4,5%. Tätortstrafiken i Falkenberg har fortsatt att öka under 2015 med 6,9% jämfört med året innan. I Halmstad tätortstrafik blev ökningen 4,1%. Avstängningen av Brogatan i oktober–november hade negativ påverkan.

Kungäbackas tätortstrafik har fått en stor resandeökning pga den nya trafiken som infördes i juni, ökning 20,2% på ett halvår.

Även resandet i Varberg har fortsatt att öka, nu med 5,6%. I december 2015 infördes ett nytt linjenät i Varberg och resandet efter ca en månad har gått upp drygt 30%.

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 31st (28) återförsäljare och 59 st (81) ombud runt om i länet. Minskningen av ombud beror på att ett antal återförsäljare 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 2015 gjordes det 19 397 (10 203) resor med Företag Flex-kortet till en total intäkt av drygt 2,6 (1,2) mkr. Bolaget sålde årskort till anställda för drygt 7,8 (5,7) mkr, vilket är en ökning med 36,8% från 2014.

I december justerades priserna med i genomsnitt 2%. Priserna för enkelbiljetter i stadszonen hölls även denna gång oförändrade. Prisjusteringen låg inom ramen för den generella prishöjning som regionen fastslagit.

Försäljningen av Sommarkortet ökade även i år. Totalt såldes 8 018 (7161) sommarkort, vilket är en ökning med 12% från föregående år.

Färdtjänst och sjukresor

Under året har ca 570 000 färdtjänst- och sjukresor genomförts vilket är samma som 2014.

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 8 255 (6 001) resenärer använt resegarantin, en ökning med 37,6%. Av dessa är 7 961 orsakade av händelser i tågtrafiken, såsom signalfel, tekniska fel samt sk. spårspring. Orsaken till den

stora ökningen är framförallt kännedomen om hur resegaran-
tin fungerar samt att resandet i tågtrafiken ökar samtidigt som
kvaliteten i infrastrukturen har varit sämre. Numera kan man
även ansöka om resegaranti via webben, hlt.se och Mina sidor
vilket underlättar för kunderna att ansöka och därmed bidrar
till ökningen.

Andelen kunder som är nöjda med senaste resan uppgår till
86% (84) vilket kan ses som ett mycket högt värde. Att det
dessutom ökat från året innan är ett bevis på att kvaliteten
inom kollektivtrafiken i Halland är bra.

Miljö
Hallandstrafikens miljöarbete är i huvudsak inriktat på tre
områden; teknik- och bränslefrågor, miljöledning men fram-
förallt 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 förbätt-
rats i samband med att de nya trafikeringsavtalen började
gälla vid halvårsskiftet 2010. I Halmstad utfördes under 2015
64% av trafiken med förnyelsebara drivmedel. Merparten av
bussarna drivs på biogas. Under andra halvåret 2016 räknar
Hallandstrafiken med att stadstrafiken kommer att framföras
med 100% förnyelsebara drivmedel. I både Falkenberg och
Kungsbacka stadstrafik körs bussarna på 100% förnyelsebara
drivmedel, i Falkenberg är det lokal producerad biogas och
RME. I Regiontrafiken används Rapsmetylester (RME) till
stor del. I Halland (HLT+KB) så utfördes 62% av trafiken av
förnyelsebara drivmedel. Under 2016 ökar Hallandstrafikens
krav på att entreprenörerna ska köra en större andel av sina
fordon på förnyelsebara drivmedel. Även antalet bussar som
möter Euro 6 standarden har ökat i länet. En Euro 6 buss
släpper ut betydligt färre partiklar och mindre kväveoxider än
tidigare generationer av Euro-klasser, detta bidrar till minskad
försurning och bättre luftkvalitet i våra städer.

94% av tågtrafiken utfördes med sk. ”grön el”, resterade del
är Krösatågens andel. Dessa tåg körs på diesel.

Personal
Hallandstrafiken hade den 31 december 81 (73) anställda.
Av dessa var 67 tillsvidareanställda och 14 visstidsanställda.
Jämfört med föregående år har vi ökat antalet anställda med
5 tillsvidareanställda och 3 visstidsanställda. Ökningen har
framförallt skett på vår kommunikationsavdelning – där vi
har stärkt upp med en ny informationsenhet för att tillgodose
ett ökat behov av information vid trafikstörningar bland våra
resenärer.

Vi har också haft ett ökat behov av visstidsanställda p.g.a. av
föräldra- och tjänstledigheter samt sjukdom.

Ekonomi och framtida utveckling
Biljettintäkterna har under året återhämtat sig från det svaga
året 2014 med konkurrensen från SJ Snabbtågstrafik samt en
fem veckor lång tågstrejk under juni månad. Totalt hamnade
biljettintäkterna på 39 mkr över föregående år och strax
under budget. Detta trots att Västkustbanan under november-
december var avstängd och tågen ersatta med bussar över
Hallandsås under tiden som Hallandsåstunneln anslöts till
Västkustbanan. Detta har påverkat intäkterna negativt.

Den planerade stora omläggningen av trafiken i Varbergs
stadstrafik flyttades fram från juli till 13 december. Det bidrog
till lägre kostnader 2015. En låg utveckling av index har
också bidragit till lägre kostnader än väntat för trafiken.

Resultatet för Öresundståg har i princip följt budget, en ökad
kostnad för ersättningstrafik har kompenserats av lägre kost-
nader för banavgifter.

Den åtgärdsplan som togs fram under 2014 har genomförts
trots att förutsättningarna till viss del har förändrats. En sats-
ning på tågtrafiken söderut från Halmstad med Pågatåg har
genomförts och kommer att få genomslag i ekonomin fullt ut
2016.

Hoten mot verksamheten är liksom tidigare år framförallt om
snabbtågstrafiken på Västkustbanan utvecklas än mer. Hal-
landstrafiken välkomnar emellertid att snabbtågen komplet-
terar den regionala trafiken genom att ett större samlat utbud
ger ett totalt större resandeunderlag som gynnar bägge parter.

För verksamhetsåret 2015 redovisas ett negativt resultat på
19 616 067 kronor.

FÖRSLAG TILL VINSTDISPOSITION (I KR)
Till årsstämman förfogande står följande vinstmedel:

Balanserade vinstmedel	104 765 407
Årets förlust	<u>-19 616 067</u>
	<u>85 149 340</u>
Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras så att	
i ny räkning överförs	<u>85 149 340</u>

Belopp i tkr om inget annat anges.	Not	2015	2014
Rörelsens intäkter			
Nettoomsättning	2	633 718	594 783
Övriga rörelseintäkter	3	342 900	342 896
Summa rörelsens intäkter		976 618	937 679
Rörelsens kostnader			
Traffikkostnader	4	-853 591	-834 766
Övriga externa kostnader	5, 6	-88 412	-86 190
Personalkostnader	7	-35 693	-33 795
Av- och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	8	-12 689	-13 480
Summa rörelsens kostnader		-990 385	-968 231
Rörelseresultat		-13 767	-30 552
Resultat från finansiella poster			
Ränteintäkter och likande resultatposter		4	6
Räntekostnader och liknande resultatposter	9	-5 853	-4 733
Summa resultat från finansiella poster		-5 849	-4 727
Resultat efter finansiella poster		-19 616	-35 279
Bokslutsdispositioner	10		12 216
Årets förlust		-19 616	-23 063

Belopp i tkr om inget annat anges.	Not	2015-12-31	2014-12-31
Tillgångar			
Anläggningstillgångar			
<u>Materiella anläggningstillgångar</u>			
Maskiner och andra tekniska anläggningar	8	81 534	88 273
<u>Finansiella anläggningstillgångar</u>			
Andelar i intresseföretag	11	62	62
Fordringar hos Region Halland	12	92 700	92 700
		92 762	92 762
Summa anläggningstillgångar		174 296	181 035
Omsättningstillgångar			
<u>Kortfristiga fordringar</u>			
Kundfordringar		43 990	54 171
Aktuella skattefordringar		733	733
Övriga kortfristiga fordringar		6 283	4 161
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	13	60 941	41 544
		111 947	100 609
Kassa och bank		6 239	
Kassa och bank			
Summa omsättningstillgångar		118 186	100 609
Summa tilgångar		292 482	281 644



BALANSRÄKNING

Belopp i tkr om inget annat anges.	Not	2015-12-31	2014-12-31
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		104 765	127 828
Årets förlust		-19 616	-23 063
		85 149	104 765
Summa eget kapital		88 149	107 765
Avsättningar			
Avsättning för pensioner och liknande förpliktelser	7	5 760	6 013
Summa avsättningar		5 760	6 013
Kortfristiga skulder			
Skulder till Region Halland		51 674	50 716
Leverantörsskulder		91 230	66 660
Övriga kortfristiga skulder		543	525
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	15	55 126	49 965
Summa kortfristiga skulder		198 573	167 866
Summa eget kapital och skulder		292 482	281 644
Ställda säkerheter		Inga	Inga
Ansvarsförbindelser		Inga	Inga

KASSAFLÖDESANALYS

Belopp i tkr om inget annat anges.	Not	2015	2014
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat före finansiella poster		-13 767	-30 552
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet, mm	16	12 436	13 492
Erhållen ränta		4	6
Erlagd ränta		-5 853	-4 733
		-7 180	-21 787
Ökning/minskning kundfordringar		10 181	-9 748
Ökning/minskning övriga kortfristiga fordringar		-21 519	38 386
Ökning/minskning leverantörsskulder		24 570	3 457
Ökning/minskning övriga kortfristiga rörelseskulder		5 179	-8 949
Kassaflöde från den löpande verksamheten		11 231	1 359
Investeringsverksamheten			
Investeringar i materiella anläggningstillgångar		-5 950	-8 399
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-5 950	-8 399
Årets kassaflöde		5 281	-7 040
Likvida medel vid årets början		-50 716	-43 676
Likvida medel vid årets slut	17	-45 435	-50 716

NOTER

Not 1 Redovisnings- och värderingsprinciper

Allmänna redovisningsprinciper
Årsredovisningen är upprättad i enlighet med Årsredovisningslagen och BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3). Principerna är oförändrade jämfört med föregående år.

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	5 alt 10 år
Trafikutrustningar	5 alt 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 länsjärnvägar. 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 tills dess att totalramen på 64,9mkr är utbetald.

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 förpliktelse 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 utförts.

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:

	2015	2014
Färdbevis	357 101	317 900
Anropsstyrd trafik (färdtjänst och sjukresor)	120 409	123 695
Skolskjutstrafik	122 827	120 409
Statsbidrag, länsvägar	3 518	3 994
För- och grundskolekort	5 903	5 237
Gymnasiekort	18 746	19 061
Övrigt	5 214	4 487
Summa	633 718	594 783
Nettoomsättningen fördelar sig på geografiska marknader enligt följande:		
Sverige	633 760	594 783

Not 3 Övriga rörelseintäkter

	2015	2014
Driftbidrag från Region Halland	342 900	342 690
Vinst försäljning inventarier	-	206
Summa	342 900	342 896

Not 4 Trafikkostnader

	2015	2014
Linjelagd trafik	619 441	601 361
Anropsstyrd trafik	105 727	109 393
Skolskjutstrafik	121 169	118 962
Övriga kostnader	7 254	5 049
Summa	853 591	834 765

Not 5 Ersättning till revisorerna

	2015	2014
Öhrlings PricewaterhouseCoopers		
Revisionsuppdraget	195	159
Revisionsverksamhet utöver Revisionsuppdraget	27	106
Skatterådgivning	4	3
Övriga tjänster	11	23
Summa	237	291

Not 6 Operationella leasingavtal

	2015	2014
Leasingkostnader (exkl hyra för lokaler)	39 497	38 043
Återstående kostnader leasingavtal 1–5 år	124 427	167 105
Återstående kostnader leasingavtal >5 år	123 157	136 000

I bolagets redovisning utgörs den operationella leasingen i allt väsentligt av 11 hyrda tåg, 4 företagsbilar och hyra av lokaler. Avtal om leasing av 4 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).

I bolagets årsredovisning 2014 ingick inte hyrorna i uppgifterna om innevarande år eller återstående avtalad hyrestid. Innevarande år (2014) utgjordes hyran av 3 026 tkr, 1-5 år 13 296 tkr och >5 år 18 162 tkr.

Not 7 Personal

	2015	2014
Medelantalet anställda		
Kvinnor	41	39
Män	24	25
Totalt	65	64

Löner, ersättningar, sociala avgifter och pensionskostnader

Löner och ersättningar till styrelsen och verkställande direktören	1 037	1 142
Löner och ersättningar till övriga anställda	22 924	21 650

Totalt	23 961	22 792
Sociala avgifter enligt lag och avtal	9 282	9 260
Övriga personalrelaterade kostnader	2 450	1 744

Totala löner, ersättningar, sociala avgifter och pensionskostnader*

* Varav pensionskostnader inkl. särskild löne-skatt och avkastningsskatt.	1 877	2 709
---	-------	-------

Pensionskostnad avseende VD	303	957
Avsatt till pensioner:	5 760	6 012

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

Antal styrelseledamöter på balansdagen

	2015	2014
Kvinnor	4	4
Män	7	5
Totalt	11	9

Antal verkställande direktörer och andra ledande befattningshavare

Kvinnor	4	4
Män	3	3
Totalt	7	7

Not 8 Maskiner och andra tekniska anläggningar

	2015	2014
Ingående anskaffningsvärden	153 820	145 421
Årets förändringar		
– Inköp	5 950	8 399
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	159 770	153 820
Ingående avskrivningar	-65 547	-52 067
Årets förändringar		
– Avskrivningar	-12 689	-13 480
Utgående ackumulerade avskrivningar	-78 236	-65 547
Utgående restvärde enligt plan	81 534	88 273

Not 9 Räntekostnader

	2015	2014
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
Verkliga värden, upplupna räntekostnader	8 258	-
Summa	8 258	16 506

Not 10 Obeskattade reserver

	2015-12-31	2014-12-31
Upplösning av obeskattade reserver		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 600 tkr (568 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 Västkustbanan genom anskaffning av tre Öresundståg, dels att ikläda sig ett solidariskt borgensansvar för finansieringen av den utökade trafi-ken. 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.

	2015	2014
Ingående värde	92 700	42 700
Årets förändring	-	50 000

Utgående värde fordring Region Halland	92 700	92 700
---	---------------	---------------

Not 13 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	2015-12-31	2014-12-31
Förutbetalda kostnader		
IT systemunderhåll	2 017	1 462
Västtrafik	12 662	9 292
Trafikkostnader	370	2 255
Övriga förutbetalda kostnader	23 307	13 625
Summa	38 356	26 634
Upplupna intäkter		
Upplupna biljettintäkter	22 585	12 422
Västtrafik/Kungsbacka	-	848
Övriga upplupna intäkter	-	1 640
Summa	22 585	14 910
Totalt	60 941	41 544



Not 14 Förändring av eget kapital

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

	2015-12-31	2014-12-31
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	104 765	77 828
Erhållna aktieägartillskott	-	50 000
Årets resultat	-19 616	-23 063
Summa	85 149	104 765
Summa eget kapital	88 149	107 765

Not 15 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2015-12-31	2014-12-31
Löneskuld, semesterlöneskuld	930	937
Upplupna sociala avgifter	915	879
Försäljningsintäkter färdbevis	28 977	29 609
Entreprenadersättningar	7 202	4 688
Kungsbacka/Västtrafik	2 807	2 052
Övriga poster	14 295	11 800
Summa	55 126	49 965

Not 16 Justeringar för poster som inte ingår i kassaflöde, mm

	2015	2014
Avskrivningar	12 689	13 480
Avsättning till pensioner	-253	12
Summa justeringar	12 436	13 492

Not 17 Likvida medel

	2015	2014
Kassamedel	6 239	6 261
Medel på koncernkonto	-51 674	-56 977
Likvida medel i kassaflödesanalysen	-45 435	-50 716



Hallandstrafiken AB
556225-2998

Resultat- och balansräkningen kommer att föreläggas årsstämman 2016-03-23 för fastställelse.

Falkenberg 2016-03-04

Bruno Andersson
Verkställande Direktör

Per Stané Persson
Vice Ordförande

Tove Bergman
Tove Bergman

Magnus Ackerot

Mikael Delin

Heléne Bäck
Arbetsstagarrepresentant

Gösta Bergenheim
Ordförande

Catharina Berghorn

Ingemar Johansson

Tommy Rydfeldt

Tore Johansson

Cecilia Häagg
Arbetsstagarrepresentant

Vår revisionsberättelse har lämnats 2016 - 03 - 23.

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Peter Sjöberg
Auktoriserad revisor



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 2015. 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 2015 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 2015.

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 23 mars 2016

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB


Peter Sjöberg
Auktoriserad revisor



BÄSTA LIVSPLATSEN

Region Halland

Till årsstämman i Hallandstrafiken AB
Organisationsnummer 556225-2998

Till Regionfullmäktige

Granskningsrapport 2015

Jag har granskat Hallandstrafiken AB:s verksamhet under räkenskapsåret 2015.

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.

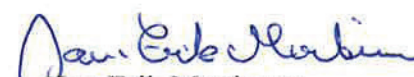
Granskningen har utförts enligt aktiebolagslagen, kommunallagen, regionens revisionsreglemente, god revisionssed i kommunal verksamhet samt utifrån bolagsordning och av Regionfullmäktige/årsstämman fastställt ägardirektiv.

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.

Varberg mars 2016


Jan-Erik Martinsen

Av regionfullmäktige utsedd lekmannarevisor

A woman with long, wavy blonde hair is seen from the back, looking out of a train window. The background is a blurred city street with buildings and lights, suggesting motion. The image is partially covered by a red circular graphic on the left side.

Hallandstrafiken AB
Box 269
311 23 Falkenberg
0346-712 500
hallandstrafiken.se