

ÅRSREDOVISNING 2022

BRAATHENS REGIONAL AIRWAYS AB

Bromma den 30/6 2023

Fredrik Matseng

Styrelsen och verkställande direktören för Braathens Regional Airways avger härmed årsredovisning för verksamheten under räkenskapsåret 1 januari 2022 - 31 december 2022.

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Koncernuppgifter

Bolaget är ett av Braathens Regional Airlines (BRA) AB (org.nr.556747-6592, säte i Stockholm) helägt dotterbolag.

Braathens Regional Airlines (BRA) AB är moderbolag i en koncern där Braganza AB (org.nr. 556930-1541, säte i Stockholm) är det slutliga moderbolaget. Bolaget ägs sedan 15 oktober, 2021 till 80,95% av Braganza II AB (org.nr. 556575-4438, säte i Stockholm) och till 19,05% av AMF Tjänstepension AB (org.nr. 502033-2259, säte i Stockholm).

För information om den ekonomiska ställningen och resultatet för BRA-koncernen hänvisas till koncernredovisningen för Braathens Regional Airlines (BRA) AB.

Verksamheten

Braathens Regional Airways ABs verksamhet omfattar linjetrafik inrikes åt BRA Sverige AB och charterflygningar med turbopropflygplan samt ACMI-lease (Aircraft, Crew, Maintenance, Insurance) åt externa flygbolag. Bolaget omfattar även den flygoperationella organisationen som bedriver flygtekniskt underhåll, försäljning av flygplansreservdelar/-komponenter samt utbildning för flygande personal och tekniker. Den tekniska underhållsverksamheten och utbildningen görs primärt för bolag inom BRA-koncernen men även för andra svenska och utländska flygbolag.

Bromma Stockholm Airport är navet i koncernens flygverksamhet och knyter samman 12 svenska städer.

Väsentliga händelser under räkenskapsåret

Under perioden april – september 2020, genomgick sju av bolagen i BRA-koncernen en företagsrekonstruktion. Som en konsekvens av detta samt covid-pandemin, var all reguljärtrafik pausad från april 2020 till maj 2021. Den 12 maj 2021 återupptog BRA reguljärflyg från sin bas på Bromma flygplats i Stockholm. Detta påverkar jämförelsen mellan 2022 och 2021 för flera nyckeltal.

Den mycket smittsamma omikron-varianten av covid-19 och efterföljande restriktioner påverkade resandet och biljettförsäljningen mycket negativt under inledningen av 2022 och hämmade resandet även under andra kvartalet. Bolaget vidtog en mängd aktiviteter under första och andra kvartalet, för att så långt som möjligt mitigera de negativa finansiella effekterna. Trots dessa åtgärder påverkades resultatet negativt av det lägre resandet.

Den 9 februari släpptes samtliga restriktioner i Sverige och våren och sommaren var framgångsrik med bra kabinfaktor och en positiv trend för snittintäkten.

I februari beviljades flera bolag inom koncernen anstånd med skattebetalning som är en del av Regeringens stödåtgärder till företag som drabbas ekonomiskt av coronapandemin. Sammantaget uppgår beviljade anstånd till 94 MSEK i koncernen.

Vi har under 2022 följt marknadsutvecklingen noga och löpande anpassat vårt utbud till efterfrågan som påverkats av såväl återgången efter pandemin, Rysslands invasion i Ukraina den 24 februari, 2022 och begynnande lågkonjunktur.

Den 27 april lanserade BRA, som ett av världens första flygbolag ett helt nytt biljettalternativ, Bioflygbiljetter.

BRA vann Grand Travel Awards Hållbarhetspris i konkurrens med bolag från alla delar av resebranschen.

ÅRSREDOVISNING 2022

BRAATHENS REGIONAL AIRWAYS AB

Styrelsen och verkställande direktören för Braathens Regional Airways avger härmed årsredovisning för verksamheten under räkenskapsåret 1 januari 2022 - 31 december 2022.

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Koncernuppgifter

Bolaget är ett av Braathens Regional Airlines (BRA) AB (org.nr.556747-6592, säte i Stockholm) helägt dotterbolag.

Braathens Regional Airlines (BRA) AB är moderbolag i en koncern där Braganza AB (org.nr. 556930-1541, säte i Stockholm) är det slutliga moderbolaget. Bolaget ägs sedan 15 oktober, 2021 till 80,95% av Braganza II AB (org.nr. 556575-4438, säte i Stockholm) och till 19,05% av AMF Tjänstepension AB (org.nr. 502033-2259, säte i Stockholm).

För information om den ekonomiska ställningen och resultatet för BRA-koncernen hänvisas till koncernredovisningen för Braathens Regional Airlines (BRA) AB.

Verksamheten

Braathens Regional Airways ABs verksamhet omfattar linjetrafik inrikes åt BRA Sverige AB och charterflygningar med turbopropflygplan samt ACMI-lease (Aircraft, Crew, Maintenance, Insurance) åt externa flygbolag. Bolaget omfattar även den flygoperationella organisationen som bedriver flygtekniskt underhåll, försäljning av flygplansreservdelar/komponenter samt utbildning för flygande personal och tekniker. Den tekniska underhållsverksamheten och utbildningen görs primärt för bolag inom BRA-koncernen men även för andra svenska och utländska flygbolag.

Bromma Stockholm Airport är navet i koncernens flygverksamhet och knyter samman 12 svenska städer.

Väsentliga händelser under räkenskapsåret

Under perioden april – september 2020, genomgick sju av bolagen i BRA-koncernen en företagsrekonstruktion. Som en konsekvens av detta samt covid-pandemin, var all reguljärtrafik pausad från april 2020 till maj 2021. Den 12 maj 2021 återupptog BRA reguljärflyg från sin bas på Bromma flygplats i Stockholm. Detta påverkar jämförelsen mellan 2022 och 2021 för flera nyckeltal.

Den mycket smittsamma omikron-varianten av covid-19 och efterföljande restriktioner påverkade resandet och biljettförsäljningen mycket negativt under inledningen av 2022 och hämmade resandet även under andra kvartalet. Bolaget vidtog en mängd aktiviteter under första och andra kvartalet, för att så långt som möjligt mitigera de negativa finansiella effekterna. Trots dessa åtgärder påverkades resultatet negativt av det lägre resandet.

Den 9 februari släpptes samtliga restriktioner i Sverige och våren och sommaren var framgångsrik med bra kabinfaktor och en positiv trend för snittintäkten.

I februari beviljades flera bolag inom koncernen anstånd med skattebetalning som är en del av Regeringens stödåtgärder till företag som drabbas ekonomiskt av coronapandemin. Sammantaget uppgår beviljade anstånd till 94 MSEK i koncernen.

Vi har under 2022 följt marknadsutvecklingen noga och löpande anpassat vårt utbud till efterfrågan som påverkats av såväl återgången efter pandemin, Rysslands invasion i Ukraina den 24 februari, 2022 och begynnande lågkonjunktur.

Den 27 april lanserade BRA, som ett av världens första flygbolag ett helt nytt biljettalternativ, Bioflygbiljetter.

BRA vann Grand Travel Awards Hållbarhetspris i konkurrens med bolag från alla delar av resebranschen

Den 16 juni tecknade BRA och VING ett tre-årigt avtal om partnerskap inom charterproduktion med flygstart 27 april 2023. Affären innebär att BRA återupptar ett affärsområde med fokus på längre flygresor mellan Skandinavien och Medelhavet och Kanarieöarna. Flygningarna kommer göras med jetflyg som tar minst 145 passagerare. BRA och Ving är två parter med ambitiösa hållbarhetsmål som nu tillsammans ska ta nästa steg i omställningen av charterresor. BRA vill tillsammans med Ving, driva på flygets omställningsarbete inom ännu en del av flyget.

Den 17 juni presenterade Regeringens utredare sina slutsatser och förslag till utveckling av Arlanda flygplats. (länk till utredningen: https://www.regeringen.se/49d7c5/contentassets/41e2191269154184882eb46afbc05514/ds202211_web.pdf). Utredningen konstaterar bland annat att Bromma flygplats från år 2030 enbart bör användas för fossilfritt flyg.

Den 21 juni genomförde BRA världens första flygning med ett kommersiellt flygplan med 100% bioflygbränsle i båda motorerna. Demoflygningen gjordes i samarbetet mellan flygplanstillverkaren ATR, BRA och bränsleleverantören Neste, och var ett första steg i en certifieringsprocess för att i framtiden kunna fylla tankarna med 100% förnybart bränsle. Vid flygningen ersattes fossilt jetbränsle med NesteMY förnybart flygbränsleTM som minskar utsläppen av växthusgaser med ca 80%.

Under augusti levererades en 13:e ATR till BRA. Utöver det tecknades wetlease-avtal om tre månader med spanska Volotea samt med estniska NyxAir fram till sommaren 2023..

I september fortsatte BRAs strategiska tillväxtsatsningar med ett antal aktiviteter:

- Linjen Malmö – Bromma förstärktes med jetkapacitet i tillägg till befintlig ATR produktion
- Växjö-Bromma fick tre dagliga avgångar mot dåvarandes mer begränsade tidtabell
- Ängelholm-Bromma fick dubbelt så många avgångar
- Östersund gick från helgtrafik till dagliga avgångar till Bromma
- En ny linje mellan Helsingfors/Vantaa och Stockholm Bromma lanserades med dagliga avgångar
- En ny direktlinje mellan Bromma och danska Århus

BRA vann Transportföretagens hållbarhetspris för 2022 i konkurrens med finalister från olika branscher. Priset bestod av 50 000 kronor som fick skänkas till valfritt hållbarhetsprojekt. BRA valde att skänka pengarna till nätverksorganisationen f3 som är ett innovationskluster där myndigheter, industri, institut och högskolor samverkar för en faktisk omställning till förnybara drivmedel.

BRA kom på 17:e plats på tidskriften Fortunes lista "Change the world", som uppmärksammar kommersiella företag som genom sin kärnverksamhet bidrar till en hållbar framtid. Listans kriterier baseras på tre områden: mätbar samhällspåverkan, affärsresultat samt grad av innovation.

BRA har sedan 2019 samarbetat med Heart Aerospace och det samarbetet fortsatte genom tecknandet av ett nytt Expression of Interest. Samtidigt gick BRA in i Hearts advisory board.

I november lanserade BRA i samarbete med Volvokoncernen, världens första flyglinje med 50% biobränsle. Med två avgångar per vecka mellan Göteborg Landvetter Airport och Lyon-Saint Exupéry flyger Volvokoncernen sina anställda med BRAs flygplan med 50% biobränsle inblandat i tankarna, vilket idag är det mest hållbara sättet att flyga. Den nya linjen mellan Göteborg och Lyon är den första kommersiella linjen i världen som flygs med 50% biobränsle. Vilket är den högsta möjliga inblandningen av biobränsle som idag är tillåtet för kommersiellt flyg. BRA och Volvokoncernen hoppas att detta kan vara en inspirationskälla för andra företag att ställa om till ett mer hållbart sätt att resa.

Arbetet med att etablera organisation och kompetens samt att utöka flygplansflottan inför vårens satsning tillsammans med Ving pågick under hela hösten.

Under fjärde kvartalet påbörjades processen med ansökan om operativ licens, AOC, för Braathens International Airways AB (prefix BIX) samt sourcingprocessen för nya jetplan A319.

Flygoperationen har gått bra under året, 22 134 (10 587) flygningar har genomförts med 99,0% (99,3) regularitet. Punktligheten (andel avgångar inom 15 min) låg på 90% (85) i snitt under året. Antalet passagerare uppgick under året till 928 826 (433 756). Snittintäkten per passagerare har ökat successivt, men låg fortsatt på något lägre än historiska nivåer. Kundnöjdheten mättes och i slutet av perioden låg NPS- index på höga 61.

Rekrytering av nyckelpersoner, inklusive kabinpersonal och piloter fortsatte under året. Under perioden uppgick antalet anställda (FTE) till 290 (249) i BRA koncernen.

BRA hade likvida medel om 281 (351) MSEK per 31 december, 2022.

Geir Stormoken valde under året att lämna styrelsen.

Den svaga svenska kronan jämfört med USD samt EUR tillsammans med höga bränslepriser, har påverkat resultatet mycket negativt under året.

Poster av engångskaraktär uppgick totalt till 1 MSEK (25), som avser advokatkostnader 0 MSEK (-3), ackordsvinst 1 MSEK (10) samt erhållet omställningsstöd MSEK 0 (18).

Bolagets resultat efter finansiella poster uppgick till 0 MSEK (0).

Finansiell utveckling i sammandrag

(TSEK)	2022	2021	2020	2019	2018
Nettoomsättning	1 427 562	677 954	223 667	721 795	748 310
Rörelseresultat	21 765	14 895	-79 025	21 588	-15 210
Resultat efter finansiella poster	-	-	-84 278	22 300	-7 692
Balansomslutning	1 045 145	1 082 234	291 123	199 847	279 223
Soliditet %	14	14	26	5	4,4
Medelantal anställda	96	91	217	185	197

Händelser efter balansdagen

I slutet på januari erhöll BRA sitt operativa tillstånd, AOC, för Braathens International Airways AB (prefix BIX).

Det första flygplanet av modell Airbus 319 levererades liksom ytterligare en ATR 72-600. BRA har således 14 ATR 72-600 i flottan.

I januari presenterades att BRA fortsätter satsa på Växjö genom att placera en fabriksny ATR 72-600 på Småland Airport och förbättra tidtabellen ytterligare. Satsningen på Helsingfors fortsätter också genom att antalet avgångar mellan Bromma och Helsingfors dubblades.

Den 16 februari offentliggjordes att BRA utökar den nya charterdelen av verksamheten genom ett strategiskt samarbetsavtal med charterleverantören Apollo. Det treåriga samarbetet motsvarar ett kontraktvärde om ca. 1,6 miljarder SEK. Flygplansflottan kommer således utökas med ytterligare två flygplan av typen Airbus 320. I avtalet finns också möjlighet att utöka samarbetet med fler Airbus 319 och Airbus 320. Flygningarna startar 8 oktober 2023 och sker på året runt-basis från Stockholm Arlanda och Göteborg Landvetter till ett tiotal destinationer runt Medelhavet.

I februari beviljades flera bolag inom koncernen ytterligare anstånd med skattebetalning som är en del av Regeringens stödåtgärder till företag som drabbas ekonomiskt av coronapandemin. Sammantaget uppgår beviljade anstånd till 133 MSEK i koncernen.

I februari meddelade Regeringen att man under mandatperioden inte går vidare med planerna att stänga Bromma flygplats. Man ser i stället att Bromma flygplats kan vara en omställningshub för det gröna flyget, som kommer i snabb takt.

I februari och mars presenterades att BRA ingått ACMI samarbete med Wideröe respektive Air Corsica under våren och sommaren. Produktionen kommer genomföras med flygplan från ATR-flottan.

BRA utsågs till "Sveriges bästa inrikestransport" på Grand Travel Award i mars, 2023.

BRA ingick i mars ett samarbete med ZeroAvia, Skellefteå Airport och Skellefteå Kraft för att kunna leverera vätgasflygningar. Det är ett fyrpartsavtal för att analysera och utveckla kommersiella rutter med hjälp av ZeroAvias vätgasbaserade drivlina. ZeroAvia kommer samarbeta med BRA, flygplatsen och energibolaget för att demonstrera flygningar och utforska lansering av kommersiell verksamhet.

Förväntad framtida utveckling

Marknadstillväxten visade en tydlig positiv trend under våren, sommaren och början av hösten. Under hösten blev det en successiv avmattning i ekonomisk aktivitet i kombination med ökad inflation och stigande bolåneräntor vilket medförde att marknadstillväxten mattades av. Det är i nuläget mycket svårt att förutspå när oron på marknaden lägger sig och efterfrågan kan fortsätta öka. Sammanfattningsvis är det fortsatt ett svårbedömt läge.

Konkurrensen hårdnar med fler konkurrenter som söker nya möjligheter framförallt internationellt men till viss del även inrikes i Sverige

BRA har successivt fortsatt utöka antal destinationer, linjer och frekvenser under året, och linjenätet består nu av 19 linjer. Fortsatt expansion planeras så fort marknaden tillåter. Både med mer frekvenser på de starka inrikeslinjerna i kombination med nya destinationer i närområdet.

Trenden ser positiv ut för intjäningsförmågan då snittintäkten ökar successivt. Verksamheten växer med nya affärer vilket är positivt, samtidigt som det innebär stora investeringar i verksamheten även under 2023. På den negativa sidan ser vi fortsatta externa opåverkbara kostnadsökningar samt en utveckling av valutakurser som påverkar BRA negativt. Sammantaget gör detta att vi inte når målsättningen om positivt resultat under 2023.

Fortlevnadsprincipen

Styrelsens bedömning av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten innebär att göra en bedömning, vid datumet för denna rapport, om i sig osäkra framtida utfall av händelser och förhållanden.

I slutet på 2021 investerade AMF Tjänstepension AB 200 MSEK i BRA genom en nyemission och blev därmed ägare till 19,05% av BRA tillsammans med Braganza II AB som äger 80,95%. Båda ägarna är långsiktiga ägare i BRA.

I februari 2022 beviljades flera bolag i koncernen tillfälligt anstånd med skattebetalningar motsvarande 94 MSEK. Detta är en del av Regeringens stödåtgärder till företag som drabbas ekonomiskt av coronapandemin. I februari 2023 beslutade Regeringen om ytterligare utökning av stödåtgärden tillfälligt anstånd med skattebetalningar varmed flera bolag i koncernen beviljades ytterligare tillfälligt anstånd motsvarande 133 MSEK. Sammantaget uppgår beviljade anstånd till 281 MSEK i koncernen.

Sammantaget stärkte dessa åtgärder samt tidigare vidtagna åtgärder under 2020 och 2021, avsevärt balansräkningen och koncernens finansiella likvida ställning. En stabil och långsiktig ägarstruktur i BRA är ytterligare en positiv faktor i bedömningen av den finansiella ställningen på både kort och lång sikt.

Återstarten av den planerade verksamheten har i de flesta avseenden blivit bättre än beräknat. Vi har en ambitiös expensionsplan där vi bygger ett helt nytt affärsområde och ett utmanande mål att bli första flygbolaget att nå netto-noll år 2030 för inrikestrafiken. Efter övervägande av status och framtidsutsikter har styrelsen dragit slutsatsen att basera redovisningen häri på ett antagande om fortsatt drift.

Risk- och osäkerhetsfaktorer

De i särklass största osäkerhetsfaktorerna är fortsatt marknadsutvecklingen men även de externa opåverkbara kostnadsökningarna. På längre sikt finns den sedvanliga osäkerheten kring om Bromma flygplats ska stängas i förtid eller fortsätta vara i drift fram till 2038 enligt de beslut och planer som är fastlagda.

BRA arbetar strategiskt med riskhantering för att hantera stora svängningar i verksamheten. Koncernen tillämpar flertalet analysmetoder för att minimera risker i verksamheten. Följande risker har identifierats som de mest relevanta för företaget i dagsläget.

Marknad och konkurrenter

BRA är i huvudsak verksam på den svenska inrikes flygmarknaden och är därför primärt känsligt för konjunkturutvecklingen i Sverige, men också för den globala konjunkturutvecklingen. En risk är att konkurrenter förstärker sin närvaro på de största mest lönsamma linjerna och pressar priserna och därigenom vinner volym, detta i kombination med kostnadsrisker kopplat till bränsle, regulatoriska avgifter, flygplatsavgifter samt valutarisker mm.

Under våren 2023 startar BRA ny verksamhet inom charter. Främsta risker kopplade till ny charteraffär är valutaförändringar, förseningar som föranleder EU261-ersättningar, reseavrådan från UD som föranleder stora avbokningar från kund. Riskerna har så långt möjligt hanterats i avtal med kund.

Politiska och regulatoriska risker

Bolagets verksamhet är baserad på och beroende av den fortsatta verksamheten på Bromma flygplats (BMA). Bromma flygplats framtid har diskuterats flitigt i över två årtionden och i april 2021 tillsattes en ny utredning av en eventuell stängning av flygplatsen. I februari 2022 tillsatte regeringen ytterligare en utredning i syfte att ta fram en plan för utveckling av Arlanda flygplats för att säkra tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsområdet, för att på sikt kunna stänga Bromma flygplats. I februari, 2023 meddelade regeringen att man under mandatperioden inte går vidare med planerna att stänga BMA. Nuvarande regering ser istället att BMA kan vara en omställningshub för det gröna flyget som kommer i snabb takt. Det finns emellertid motstridiga intressen varför det inte går att utesluta att ett beslut om utveckling av Arlanda kan röstas igenom och därmed möjliggöra en stängning av Bromma flygplats på sikt. Ett sådant scenario skulle inverka på BRAs förmåga att upprätthålla samma linjer med önskat tidsschema och även innebära ett hinder i den tänkta expansionen av nätverket. Det kan således ha en märkbar påverkan på bolagets mål och ambition att vara Net-Zero 2030 på inrikestrafiken. Bedömningen är emellertid i nuläget att sannolikheten är liten att ett beslut om förtida nedläggning av Bromma skulle fattas.

ReFuelEU är ett initiativ som har utropats av den Europeiska unionen som en del av de 82 initiativ som ingår i Action plan for sustainable and smart mobility strategy. Initiativet innehåller harmoniserade regler på en europeisk nivå som syftar att bibehålla en konkurrensmässig marknad och samtidigt öka användningen av hållbart flygbränsle (*Sustainable aviation fuel, SAF*) hos flygbolagen och distributionen av SAF till flygplatser inom unionen. Initiativet är skickat på remiss under hösten. Utfallet av detta är ännu inte känt men det går inte att utesluta att ett beslut i enlighet med initiativet kommer att innebära ökade kostnader och begränsa tillgängligheten av SAF.

Kompetens och bemanning

Flera konkurrenter har intensiva rekryteringsaktiviteter av kabin- samt servicepersonal med attraktiva villkor vilket gör att vi riskerar att förlora både kabinpersonal samt stationspersonal på Bromma.

Covid-19 pandemin

Regeringen och Folkhälsomyndigheten bedömde läget avseende covid-19 som tillräckligt stabilt för att den 9 februari, 2022 lyfta samtliga restriktioner i samhället. Detta besked tog naturligtvis emot positivt av BRA. Flygindustrin förväntas fortsatt vara påverkad av covid-19 pandemins efterverkningar en tid framåt. Att samhället långsamt öppnar upp kommer synas i ökat resande. Vi ser samtidigt en risk att flygandet aldrig återvänder till pre-covid-19 nivåer framför allt inom affärssegmentet där digital teknik har blivit ett naturligt inslag under denna period.

Omvärld

Den 24 februari påbörjade Ryssland en invasion i Ukraina som vi inte kan förutse konsekvenserna av. Bolaget följer utvecklingen på sin marknad kontinuerligt för att vidta eventuella anpassningar som kan bli nödvändiga i vår verksamhet som en konsekvens av detta.

Valutarisker

BRA är exponerad för transaktionsrisker genererade av flöden i utländsk valuta, primärt USD för flygbränsle samt USD och EUR för flygplanslease. Gällande policy för säkring av USD och EUR innebär att cirka 50% av beräknat behov för kommande 12 månader ska vara säkrat. Under hela 2020, 2021 och 2022 samt första kvartalet 2023 har avsteg från inriktningen i säkringspolicyn gjorts då inga säkringar är genomförda.

Bränsleprisrisk

BRA är exponerad för förändringar i priset för flygbränsle. Exponeringen hanteras genom policy för säkring av flygbränsle som innebär att cirka 50% av beräknat behov för kommande 12 månader ska vara säkrat. Under hela 2020, 2021 och 2022 samt första kvartalet 2023 har avsteg från inriktningen i säkringspolicyn gjorts då inga säkringar är genomförda.

Pris- och volymrisk biobränsle

BRAs mål att vara Net-Zero 2030 på inrikestrafiken, förutsätter tillgång till biobränsle. BRA är exponerad för att det finns tillräcklig volym biobränsle tillgängligt på marknaden men även för förändringar i priset på biobränsle. Exponeringen hanteras genom aktivt arbete och dialog med olika intressenter kopplat till främst tillgången på biobränsle på både kort och lång sikt.

Pris- och volymrisk utsläppsrätter

BRA är exponerad för förändringar i priset på utsläppsrätter (EU-ETS) samt de regulatoriska beslut som fattas kopplat till utsläppsrätter inom EU. Utöver prisrisken finns även en volymrisk då EU fattat beslut om utfasning av fritt tilldelade utsläppsrätter. Den fria tilldelningen av utsläppsrätter reduceras med 25% från och med 2024 för att upphöra helt 2027. Vad gäller prisexponeringen hanteras den genom policy som säger att bolaget löpande ska köpa motsvarande 1/12 av årsbehovet exklusive eventuell fri tilldelning.

Kreditrisk

Kreditrisken är generellt utspridd över ett stort antal kunder, såväl privatpersoner som företag inom olika branscher. Kreditbedömning och kreditupplysning erfordras för försäljning på kredit i syfte att minimera risken för kundförluster.

Likviditetsrisk

Flygindustrin är säsongmässig vilket påverkar kassaflödet över året. Koncernen arbetar löpande med övervakning av likvida medel samt likviditets- och kassaflödesprognoser.

Finansieringsrisk

BRA har inga investeringsplaner som kräver finansiering. Behov av kapital kan dock aktualiseras av ändrade planer eller nya förutsättningar. Tillgången till externt kapital från befintliga ägare, nya ägare eller externa lån är därmed väsentlig. Koncernen arbetar löpande med kassaflödesprognoser på både kortare och längre sikt för att hantera detta.

Flygplansflotta

Bolagets flygplansflotta per den 31 december 2022:

	Ägda	Leasade	Wetlease	Totalt	Varav i egen trafik
ATR 72-600	-	13	-	13	13
SAAB2000	-	-	1	1	-
Summa	-	13	1	14	13

Av koncernens 13 ATR-72-600 flygplan är sex finansiellt leasade och tas således upp i balansräkningen. Resterande sju ATR flygplan är operationellt leasade och SAAB2000 är en wetlease fram till sommaren 2023. BRA har framtida åtaganden relaterat till nya flygplan för ytterligare ett ATR 72-600 till reguljärtrafiken samt fyra stycken Airbus 319 till Ving charterproduktion.

Koncernens turbopropflotta är en av marknadens modernaste och mest bränsleeffektiva, med en genomsnittsålder av bara 5,6 år. Det har uppmärksammats internationellt att BRA har den femte yngsta flottan i Europa i ch-aviations "Youngest Aircraft Fleet Award 2022".

Hållbarhet

Forma den framtida tillväxten som en föregångare inom netto-noll

Hållbarhet är ett av våra kärnvärden och det är integrerat i allt vi gör. Vi vill fortsätta att vara en föregångare inom hållbarhet i flygbranschen, utveckla våra medarbetare och minska vår påverkan på vår planet samtidigt som vi skapar en framtida tillväxt med de mest hållbara lösningarna för våra kunder. På så sätt blir vi långsiktigt lönsamma.

Vi anammar alla hållbarhetsperspektiv med utgångspunkt i – people, planet och profit och vi kommer under kommande kvartal fortsätta utveckla och ytterligare konkretisera kortsiktiga och långsiktiga verksamhetsmål för vårt hållbarhetsarbete.

People / Socialt

Vi agerar med respekt för mänskliga rättigheter i hela vår verksamhet och värdekedja, och omfattar mångfald och inkludering.

Målsättningar inom People

Vi når i stort sett våra övergripande målsättningar inom People under 2022. En medarbetarundersökning genomfördes under april 2022 och resulterade i ett eNPS om 9/10. Ledarindex låg något under vår målsättning och landade på 60/67.

Trots Omikron under Q1, influensa och en hög arbetsbelastning under 2022 ligger den totala frisknärvaron på 97,2% vilket är mycket positivt och en bit över vår målsättning om 95% frisknärvaro. Vi arbetar aktivt med inkludering, jämställdhet och har nolltolerans när det gäller kränkande särbehandling. Vi bibehåller en jämställd organisation under 2022 och fördelningen stannar på samma siffra som 2021, 47% kvinnor och 53% män. Medelåldern för kvinnor är 43 år och för män ligger medelåldern på 42 år. Vår ledningsgrupp består av 50% kvinnor och 50% män och vi är stolta över vår kvinnliga VD.

Andelen chefer i relation till samtliga anställda ökar något, från 6% chefer 2021 till 7% under 2022. Till viss del är ökningen kopplad till nytt affärsområde Charter.

Företagskultur och värderingar

Vi har fantastiska medarbetare i BRA som kännetecknas av högt engagemang, energi och drivkraft, men vi kan se tecken på för hög arbetsbelastning inom vissa grupper.

Under andra kvartalet 2022 slutförde vi vårt värderingsarbete och våra ledord lyder "Vi bryr oss – Tillsammans är vi BRA". Vi flyttade in i nya lokaler under juni-22, Hangar 5. Detta blev ett stort lyft för en gemensam kultur, ökat samarbete och interaktion mellan alla våra kollegor. Lokalen har möjliggjort att vi på ett naturligt och prestigelöst sätt kan interagera tillsammans. Vår arbetsplats ger möjlighet till samarbete över avdelningsgränserna och vår nya lokal har utvecklats till en naturlig mötesplats för alla kollegor i BRA oavsett vad man jobbar med eller var man är stationerad.

Vi genomförde ett lyckat firande av Braathens 75 år i september där runt 250 av drygt 300 kollegor hade möjlighet att delta.

Ledarna.

Vi har påbörjat ett långsiktigt arbete med att utveckla våra ledare och har haft tre ledarsamlingar under 2022. Styrkan i ledargruppen kännetecknas av ett högt engagemang och motivation att utveckla BRA samt att skapa rätt förutsättningar för våra medarbetare. Utmaningen för våra ledare under 2022 kan kort sammanfattas i att vi befinner oss i en snabb tillväxt som kräver ett agilt arbetssätt och ledarskap vilket har resulterat i en hög arbetsbelastning och hårda prioriteringar. Vi har duktiga ledare i BRA vilket vi är mycket stolta över.

Kollektivavtal för piloter

Under senare delen av 2022 tecknade vi ett Kollektivavtal för piloter inom Braathens People AB. En viktig milstolpe i utvecklingen av BRA samt för att skapa en bra plattform för en hållbar och nöjd pilotgrupp

Planet / Miljömässigt

Vårt syfte med vårt hållbarhetsarbete är att ge inspiration i det dagliga arbetet, i våra beslut och när vi sätter våra mål. Mål som ska bidra till att vi inte går över 1,5 graders uppvärmning som vi beslutat om tillsammans i FN. Våra övergripande mål är att nå:

- Fossilfri inrikestrafik 2030
- Fossilfri utrikestrafik 2045

Vi har inte alla svar och vi kan inte nå våra mål själva. Därför är det viktigt att vi är transparenta i vårt arbete och arbetar tillsammans med våra partners i vårt ekosystem. Vi vill både lära av andra och dela med oss av det vi lär oss under vår resa. Vi måste börja göra och förändra redan idag, vi kan inte vänta tills vi har alla lösningar färdiga. Vi ska vara i framkant med att tänka framtid!

Våra mål och aktiviteter mäter vi enligt GHG-protokollet (greenhouse gas) för att kunna följa vår utveckling. För att underlätta arbetet har vi lagt in inrapporteringen via Position Green. Det gör att vi nu lättare både kan rapportera in våra måttal samt få fram vad vi släppte ut i respektive scope. GHG-protokollet är den mest använda redovisningsstandarden, som används av både nationer och företag globalt. Det är ett beräkningsverktyg för att förstå, kvantifiera och hantera utsläppen av växthusgaser. Utsläppen delas upp i Scope 1, direkta utsläpp, Scope 2, indirekta utsläpp genom utsläpp från inköpt energi och Scope 3, övriga indirekta utsläpp.

Till skillnad mot många andra branscher så har vi de stora utsläppen i scope 1, det vill säga våra egna utsläpp. Det gör också att vi har större möjlighet att påverka dem själva. Hela 85% av våra utsläpp kommer från vårt bränsle. Vi har under året både gått med i projekt, samt varit med i ansökan av projekt för att reda ut vad vi kan göra för att minska våra utsläpp i framtiden. Det är projekt både inom bioflygbränsle, vätgas samt elflyg.

Det är också detta vi bygger våra mål och resan dit i SBTi (science based targets initiative) på. Arbetet görs i samarbete med företaget 2050.

"The 1.5°C Business Playbook" och "Carbon Law"

Vi följer Carbon Law och "The 1.5°C Business Playbook". Det ger oss ramverk för att säkra att vi bidrar till att Parisavtalet nås. Vi har under året tagit fram en strategi med tillhörande färdplan fram till 2030.

Netto-noll standard

Vi har också anslutit oss till Netto-noll standarden som tagits fram av SBTi.

SBTi's Netto-noll standard är det första ramverket i världen för företag att följa för att nå netto-noll som är i linje med Carbon Law och forskningen som lett fram till den.

Vi har en historia av framgångsrika hållbarhetsåtgärder, som det första flygbolaget certifierat enligt ISO 14001, som endast flyger de mest bränsleeffektiva regionala flygplanen, erbjuder SAF-biljetter till passagerare och har det första grönfinansierade turbopropplanet. Det gör att BRA redan är en bit på väg.

Aktiviteter inom Planet:

December 2022 genomfördes certifieringen av ISO 14001.

1. Vi har arbetat aktivt i projektansökan för Nordic Innovation projektet Nordic Network Electric Aviation 2.0, samt ELISE Elflyg i Sverige som är ett Vinnovaprojekt.
2. Vi har tillsammans med Volvo startade världens första flyglinje med 50% biobränsle
3. Vi vann Transportföretagens hållbarhetspris
4. Vi tecknade ett nytt avtal med Heart Aerospace och går därmed med i deras industry advisory board
5. Vi vann Grand Travel Awards hållbarhetspris 2022 (och 2018)
6. Som första företag i världen började vi sälja bioflygbiljetter som garanterar 50% bioflygbränsle till resan
7. Vi genomförde världens första flygning med 100% bioflygbränsle med kommersiellt flygplan
8. Vi var topp 20 på Fortunes lista Change the world 2022

Hållbarhet är högsta prioritet för oss och våra kunder. Vi vill vara förändringsskaparen i vår bransch, och vi är övertygade om att det kommer ge oss konkurrensfördelar och skapa lönsamhet samt hållbara lösningar som bidrar till ett hållbart samhälle till förmån för framtida generationer.

FN:s 17 globala mål för hållbar utveckling

BRA har också utformat hållbarhetsarbete för att bidra till den globala agenda som representeras av FN:s mål för hållbar utveckling. Vi kommer att fokusera på ett antal mål där våra möjligheter att påverka är goda. Hittills har huvudfokus legat på mål nummer 13, Bekämpa de negativa klimatförändringarna, men räckvidden kommer att breddas i vårt arbete mot netto-noll.

Fossilfritt Sverige

BRA är medlem i regeringsinitiativet Fossilfritt Sverige. Fossilfritt Sverige arbetar för att öka takten i klimatomställningen. Målet är att bygga en stark industrisektor och skapa fler jobb och exportmöjligheter genom att bli fossilfri. Fossilfritt Sverige startades på initiativ av den svenska regeringen 2015 inför FN:s stora klimatkonferens i Paris och samlar aktörer i form av företag, kommuner, regioner och organisationer som ger sitt stöd till deklARATIONEN att Sverige ska bli ett av det första fossilfria landet i världen.

Nordic Network for Electric Aviation

Nordic Network for Electric Aviation (NEA) blir en plattform där nordiska aktörer går samman för att påskynda introduktionen av elflyg i Norden. Det kommer att underlätta samverkan inom infrastruktur, industri och affärsmodeller.

Mål True Zero

BRA är medlem i World Economic Forums initiativ Target True Zero. Initiativet arbetar för att påskynda utbyggnaden och skalningen av nollutsläppsflyg genom att utnyttja elektriska flyg- och vätgasflygtekniker.

f3 – innovationskluster för hållbara biodrivmedel

Vi är en av 20 medlemmar i innovationsklustret. Övriga medlemmar är industri, högskolor, institut och myndigheter. Tillsammans skapar vi nya samarbeten, ökar kunskapen och identifierar hinder och möjliga lösningar för en faktisk och snabb omställning till förnybara drivmedel i transportsektorn.

Läs mer om koncernens hållbarhetsarbete och resa för att bli ett av världens första flygbolag som når netto-noll utsläpp i hållbarhetsredovisningen på www.flygbra.se/hallbarhet/

Braathens Regional Airlines (BRA) / BRA

BRA-koncernen består av olika företag med anknytning till flygverksamhet och marknadsförs under det gemensamma varumärket BRA, som är en förkortning av Braathens Regional Airlines. BRA Sverige AB, som är koncernens säljbolag, bedriver primärt regional linjetrafik inrikes i Sverige. Braathens Support AB bedriver så kallade shared services för olika supporttjänster inom BRA-koncernen. Braathens People AB bedriver verksamhet inom bemanning av flight crew och övriga specialisttjänster inom flygbolag. Braathens Regional Airways AB är en flygoperationell organisation som också bedriver flygtekniskt underhåll och utbildningsverksamhet samt flyger linjetrafik inrikes och charterflygningar åt BRA Sverige AB, med turbopropflygplan. Braathens Regional Airways AB säljer även flygkapacitet åt externa flygbolag. Braathens Leasing AB är moderbolag i en underkoncern som hyr ut turbopropflygplan till Braathens Regional Airways AB.

Förslag till disposition beträffande bolagets resultat (kronor)

Till årsstämman förfogande står följande vinstmedel:	
Balanserade vinstmedel från föregående år	148 275 719
Årets resultat	-
Summa	148 275 719

Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras på följande sätt:	
I ny räkning överföres	148 275 719
Summa	148 275 719

Beträffande bolagets resultat och ställning i övrigt hänvisas till efterföljande resultat- och balansräkningar, kassaflödesanalyser samt tilläggsupplysningar. Alla belopp i tusentals svenska kronor (TSEK) där ej annat anges.

RESULTATRÄKNING
(Belopp i TSEK)

	Not	2022	2021
Nettoomsättning	1, 2	1 427 562	677 954
Övriga rörelseintäkter	3, 7	15 161	47 078
Rörelsens intäkter		1 442 723	725 032
Övriga externa kostnader	2, 5, 6, 7	-1 292 651	-656 042
Personalkostnader	4	-90 977	-38 942
Avskrivningar immateriella och materiella anläggningstillgångar	13, 14	-6 991	-8 276
Övriga rörelsekostnader	8	-30 338	-6 877
Rörelsens kostnader		-1 420 958	-710 137
Rörelseresultat		21 765	14 895
<i>Resultat från finansiella poster</i>			
Ränteintäkter och liknande resultatposter	9	2 946	4 193
Räntekostnader och liknande resultatposter	10	-24 711	-19 087
Finansiella poster		-21 765	-14 895
Resultat efter finansiella poster		-	-
Bokslutsdispositioner	11	0	-
Resultat före skatt		0	-
Skatt på årets resultat	12	-	-
ÅRETS RESULTAT		-	-

BALANSRÄKNING
(Belopp i TSEK)

TILLGÅNGAR	Not	2022-12-31	2021-12-31
Anläggningstillgångar			
<i>Immateriella anläggningstillgångar</i>	13		
Systeminvesteringar		228	254
Summa immateriella anläggningstillgångar		228	254
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>	14		
Maskiner och andra tekniska anläggningar		21 222	24 737
Inventarier, verktyg och installationer		3 927	4 728
Summa materiella anläggningstillgångar		25 149	29 465
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>			
Andelar i koncernföretag	15	415 143	415 143
Andra långfristiga fordringar	16	55 958	40 359
Summa finansiella anläggningstillgångar		471 101	455 502
Summa anläggningstillgångar		496 478	485 221
Omsättningstillgångar			
<i>Varulager</i>			
Färdiga varor och handelsvaror		2 805	7 849
Utsläppsrätter		60 358	29 290
Summa varulager		63 163	37 139
<i>Kortfristiga fordringar</i>			
Kundfordringar		8 783	169
Fordringar hos koncernföretag		387 117	515 102
Övriga fordringar		9 659	14 704
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	17	3 345	1 542
Summa kortfristiga fordringar		408 903	531 517
Kassa och bank	18	76 600	28 357
Summa omsättningstillgångar		548 667	597 013
SUMMA TILLGÅNGAR		1 045 145	1 082 234

BALANSRÄKNING
(Belopp i TSEK)

EGET KAPITAL OCH SKULDER	Not	2022-12-31	2021-12-31
Eget kapital			
<i>Bundet eget kapital</i>			
Aktiekapital	19	1 660	1 660
Reservfond		346	346
Summa bundet eget kapital		2 006	2 006
<i>Fritt eget kapital</i>			
Balanserat resultat		148 276	148 276
Årets resultat		-	-
Summa fritt eget kapital		148 276	148 276
Summa eget kapital		150 282	150 282
Skulder			
<i>Avsättningar</i>			
Tyngre underhåll		98 021	98 721
Summa Avsättningar		98 021	98 721
<i>Långfristiga skulder</i>			
Långfristig räntebärande skuld	21	201 177	208 476
Summa långfristiga skulder		201 177	208 476
<i>Kortfristiga skulder</i>			
Leverantörsskulder		47 481	42 832
Skulder till koncernföretag		299 685	389 291
Övriga skulder		22 152	24 452
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	20	168 686	130 680
Kortfristig räntebärande skuld	21	57 663	37 500
Summa kortfristiga skulder		595 665	624 756
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		1 045 145	1 082 234

RAPPORT ÖVER FÖRÄNDRING I EGET KAPITAL
(Belopp i TSEK)

	Aktie- kapital	Reserv- fond	Balanserat resultat	Årets resultat	Summa
Ingående balans 2021-01-01	1 660	346	108 155	-34 278	75 883
Disposition av föregående års resultat			-34 278	34 278	-
Årets resultat				-	-
Aktieägartillskott			100 000		100 000
Fusionsresultat			-25 601		-25 601
Utgående balans 2021-12-31	1 660	346	148 276	-	150 282

	Aktie- kapital	Reserv- fond	Balanserat resultat	Årets resultat	Summa
Ingående balans 2022-01-01	1 660	346	148 276	-	150 282
Disposition av föregående års resultat			-	-	-
Årets resultat			-	-	-
Utgående balans 2022-12-31	1 660	346	148 276	-	150 282

KASSAFLÖDESANALYS

(Belopp i TSEK)

	Not	2022	2021
Resultat efter finansiella poster		0	0
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet		-62 628	-3 743
Betald inkomstskatt		-	-4 179
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital		-62 628	-7 922
<i>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</i>			
Ökning/minskning av varulager		43 254	12 225
Ökning/minskning kortfristiga fordringar		-77 551	-113 496
Ökning/minskning kortfristiga skulder		164 361	273 717
Kassaflöde från den löpande verksamheten		67 436	164 524
<i>Investeringsverksamheten</i>			
Förvärv av materiella och immateriella anläggningstillgångar	13, 14	-3 958	-2 784
Kassaflöde från investeringsverksamheten		- 3 958	-2 784
<i>Finansieringsverksamheten</i>			
Ökning/minskning av långfristiga fordringar	16	-15 599	15 589
Ökning/minskning av långfristiga skulder		37 864	45 975
Amortering		-37 500	-
Upptagna lån		-	200 000
Andelar i dotterbolag		-	-415 142
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		-15 235	-153 578
Årets kassaflöde		48 243	8 162
Likvida medel vid årets början		28 357	20 195
Likvida medel vid årets slut	23	76 600	28 357

TILLÄGGSUPPLYSNINGAR TILL KASSAFLÖDESANALYS
(Belopp i TSEK)

	Not	2022	2021
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet			
Avskrivningar	13,14	6 991	8 276
Ackordsvinst		-951	-9 603
Kursdifferenser		-89	-
Justering av utsläppsrätter		-69 278	-35 614
Justering av tyngre underhåll		699	33 198
Summa		-62 628	-3 743

BOKSLUTSKOMMENTARER

Allmän information

Braathens Regional Airways AB med organisationsnummer 556228-6368 är ett aktiebolag registrerat i Sverige med säte i Stockholm. Adressen är Box 61, 161 26 Bromma.

Bolaget är ett av Braathens Regional Airlines (BRA) AB (org.nr.556747-6592, säte i Stockholm) helägt dotterbolag.

Braathens Regional Airlines (BRA) AB med organisationsnummer 556747-6592 är ett aktiebolag registrerat i Sverige med säte i Stockholm. Adressen är Box 61, 161 26 Bromma. Braathens Regional Airlines (BRA) AB är moderbolag i en koncern där Braganza AB (org.nr. 556930-1541, säte i Stockholm) är det slutliga moderbolaget. Bolaget ägs sedan 15 oktober, 2021 till 80,95% av Braganza II AB (org.nr. 556575-4438, säte i Stockholm) och till 19,05% av AMF Tjänstepension AB (org.nr. 502033-2259, säte i Stockholm).

För information om den ekonomiska ställningen och resultatet för BRA-koncernen hänvisas till koncernredovisningen för Braathens Regional Airlines (BRA) AB.

Redovisningsprinciper

Braathens Regional Airways AB tillämpar Årsredovisningslagen (1995:1554) och Bokföringsnämndens vägledning BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning ("K3").

Intäkter

Bolagets intäkter består i huvudsak av intäkter för att utföra linjetrafik inrikes och charterflygningar med turboprop-flygplan åt BRA Sverige AB. Merparten av charteruppdragen är på så kallad ad hoc-basis, då ett företag eller en organisation hyr flygplanet för en resa till en eller flera destinationer. Vid utförande av linjetrafik och charterflygningar redovisas intäkten den månad då utförandet äger rum.

Leasingavtal

Ett finansiellt leasingavtal är ett avtal enligt vilket de ekonomiska risker och fördelar som förknippas med ägandet av en tillgång i allt väsentligt överförs från leasegivaren till leasetagaren. Övriga leasingavtal klassificeras som operationella leasingavtal. Bolagets leasingavtal är operationella. Leasingavgifter kostnadsförs linjärt över leasingperioden, såvida inte ett annat systematiskt sätt bättre återspeglar användarens ekonomiska nytta över tiden.

Vissa av koncernens operationella leasingavtal innehåller villkor/klausuler om vilket fysiskt skick flygplanen ska ha när de återlämnas samt hur lease givaren ska kompenseras baserat på när i service/check- och underhållsintervallen som flygplanen befinner sig vid tidpunkten för återlämnande. Kostnaden för att kompensera leasegivaren för förbrukad service/check och underhåll estimeras och reserveras löpande under leaseperioden baserat på antal flygtimmar och antal landningar och redovisas såsom avsättning för tyngre underhåll.

Utländsk valuta

Bolagets redovisningsvaluta är svenska kronor (SEK). Vid varje balansdag räknas monetära poster i utländsk valuta om till balansdagens kurs. Icke-monetära poster, som värderas till historiskt anskaffningsvärde i en utländsk valuta, räknas inte om. Valutakursdifferenser redovisas i rörelseresultatet eller som finansiell post utifrån den underliggande affärshändelsen i den period de uppstår.

Ersättningar till anställda

Ersättningar till anställda i form av löner, bonus, betald semester, betald sjukfrånvaro med mera samt pensioner redovisas i takt med intjänandet. Beträffande pensioner och andra ersättningar efter avslutad anställning klassificeras dessa som avgiftsbestämda eller förmånsbestämda pensionsplaner.

Avgiftsbestämda pensionsplaner

För avgiftsbestämda pensionsplaner betalar bolaget fastställda avgifter till en separat oberoende juridisk enhet och har ingen förpliktelse att betala ytterligare avgifter. Bolagets resultat belastas för kostnader i takt med att förmånerna intjänas vilket normalt sammanfaller med tidpunkten för när premier erläggs.

Förmånsbestämda pensionsplaner

Bolagets nettoförpliktelse avseende förmånsbestämda pensionsplaner beräknas genom en uppskattning av den framtida ersättning som de anställda intjänat genom sin anställning i både innevarande och tidigare

perioder. Denna ersättning diskonteras till ett nuvärde och det verkliga värdet på eventuella förvaltningstillgångar dras av. Ändringar i pensionsförpliktelser på grund av ändringar i pensionsplaner redovisas över den uppskattade återstående tjänstgöringsperioden.

Koncernbidrag

Erhållna och lämnade koncernbidrag redovisas som bokslutsdisposition i resultaträkningen.

Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisas till historiskt anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuell nedskrivning. Dessa tillgångar skrivs av linjärt till beräknat restvärde över den förväntade nyttjandeperioden. Avskrivningarna görs linjärt baserat på tillgångarnas anskaffningsvärden och bedömd nyttjande-period. Tillgångarnas restvärden, nyttjandeperioder och metoder prövas vid utgången av varje räkenskapsår och justeras vid behov. Tillgångar prövas med avseende på värdeminskning närhelst händelser eller förändringar i förhållanden indikerar att det redovisade värdet kanske inte är återvinningsbart. En nedskrivning görs med det belopp med vilket tillgångens redovisade värde överstiger dess återvinningsvärde. Återvinningsvärdet är det högre av en tillgångs verkliga värde minskat med försäljningskostnader och nyttjandevärdet. Nyttjandevärdet utgörs av nuvärdet av samtliga in- och utbetalningar som är hänförliga till tillgången under den period den förväntas nyttjas i verksamheten med tillägg av nuvärdet av nettoförsäljningsvärdet vid nyttjandeperiodens slut. Materiella anläggnings-tillgångar skrivs av med nedanstående avskrivningssatser:

Flygplan	5-20 år
Övriga inventarier	3-10 år

Redovisning av kostnader för tyngre underhåll

Flygplan är föremål för regelmässiga översyner, så kallat tungt underhåll. Utgifterna för översynen med täta intervall har kostnadsförts direkt. För de översyner som löper med glesare intervaller hanteras kostnaden olika beroende på om respektive flygplan är redovisat som en materiell anläggningstillgång eller såsom en operationell lease.

För flygplan som är klassificerade som materiella anläggningstillgångar (finansiell leasade och ägda plan) aktiveras kostnaderna för det tyngre underhållet i samband med översynen och avskrivning görs på perioden fram till nästa översynstillfälle. Det tyngre underhållet hanteras som en komponent till flygplanet.

För operationellt leasade flygplan, där det tyngre underhållet är nära förknippat med de återlämningsförpliktelser som finns inkluderade i leasingavtalen, redovisat kostnaden för det tyngre underhållet löpande baserat på kostnadsuppskattningar och datum för förväntad översyn. Avsättningarna för underhåll beräknas utifrån olika parametrar beroende på vilken del av flygplanet det avser. För motorer beräknas underhållsreserver utifrån antal landningar (cykler) och antal flygtimmar. För andra delar exempelvis skrovet sker det enligt rådande bestämmelser från Luftfartsverket som uppdateras på årsbasis.

Finansiella instrument

En finansiell tillgång eller finansiell skuld redovisas i balansräkningen när bolaget blir part till instrumentets avtalsenliga villkor. En finansiell tillgång bokas bort från balansräkningen när den avtalsenliga rätten till kassaflödet från tillgången upphör, regleras eller när bolaget förlorar kontrollen över den. En finansiell skuld, eller del av finansiell skuld, bokas bort från balansräkningen när den avtalade förpliktelsen fullgörs eller på annat sätt upphör. Vid det första redovisningstillfället värderas omsättningstillgångar och kortfristiga skulder till anskaffningsvärde.

Valuta- och bränsleprisrisk

Valutarisk

Med valutarisk avses risken att verkligt värde eller framtida kassaflöden fluktuerar till följd av ändrade valutakurser. Exponeringen för valutarisk härrör huvudsakligen från betalningsflöden i utländsk valuta, så kallad transaktionsexponering, från omräkning av balansposter i utländsk valuta samt vid omräkning av dotterbolags resultaträkningar och balansräkningar till koncernens presentationsvaluta som är svenska kronor, så kallad balanssexponering. Koncernens flöden i utländsk valuta består huvudsakligen av USD och EUR. Exponeringen hanteras genom policy för säkring av utländsk valuta som innebär att cirka 50% av beräknat behov av USD och EUR för kommande 12 månader ska vara säkrat. Koncernen använder terminer för att säkra kassaflöden i utländsk valuta och ingår därmed terminsavtal med syfte att hantera valutarisker. Koncernen tillämpar inte säkringsredovisning och värdeförändringar redovisas antingen

finansnettot eller i rörelseresultatet beroende på syftet med instrumentet. Under hela 2020, 2021, 2022 och första kvartalet 2023 har avsteg från inriktningen i säkringspolicyn gjorts vilket medförde att på balansdagen var 0% (0%) av nästkommande års beräknade EUR och USD-behov säkrat.

Bränsleprisrisk

Koncernen är exponerad för förändringar i priset för flygbränsle. Exponeringen hanteras genom policy för säkring av flygbränsle som innebär att cirka 50% av beräknat behov för kommande 12 månader ska vara säkrat. Koncernen använder terminer för att säkra flygbränsle och ingår därmed terminsavtal med syfte att hantera bränsleprisrisk. Värdeförändringar redovisas i rörelseresultatet i samband med att terminen löper ut. Koncernen tillämpar inte säkringsredovisning och värdeförändringar redovisas antingen i finansnettot eller i rörelseresultatet beroende på syftet med instrumentet. Under hela 2020, 2021, 2022 och första kvartalet 2023 har avsteg från inriktningen i säkringspolicyn gjorts vilket medförde att på balansdagen var 0% (0%) av nästkommande års beräknade flygbränslebehov säkrat.

Varulager

Varulager värderas till det lägsta av anskaffningsvärdet och nettoförsäljningsvärdet på balansdagen. Anskaffningsvärdet beräknas genom tillämpning av "average price" metoden. Nettoförsäljningsvärde är försäljningsvärdet efter avdrag för beräknade kostnader som direkt kan hänföras till försäljningstransaktionen.

Utsläppsrätter

Flygsektorn ingår i det europeiska utsläppshandelssystemet (EU-ETS), där koncernen betalar för sina utsläpp av koldioxid. Erhållna och inköpta utsläppsrätter redovisas från och med räkenskapsår 2018 som varulager. Fritt tilldelade utsläppsrätter som erhålls utan vederlag, marknadsvärderas och redovisas som intäkt när de erhålls. Förbrukade utsläppsrätter kostnadsförs till anskaffningsvärdet och bruttoredo visas såsom en upplupen kostnad till dess att inlämning sker till Naturvårdsverket efter respektive årsskifte. Om förbrukade utsläppsrätter överstiger innehavda utsläppsrätter värderas denna del till gällande marknadspris vid bokslutstillfället. Utsläppsrätterna redovisas enligt FIFO-metoden till lägsta av anskaffningspris och återanskaffningsvärde.

Likvida medel

Likvida medel inkluderar kassamedel och disponibla tillgodohavanden hos banker och andra kreditinstitut samt andra kortfristiga likvida placeringar som lätt kan omvandlas till kontanter och är föremål för en obetydlig risk för värdefluktuationer.

Skatter

Periodens skattekostnad eller skatteintäkt består av aktuell och uppskjuten skatt. Aktuell skatt är den skatt som beräknas på det skattepliktiga resultatet för en period. Det redovisade värdet på uppskjutna skattefordringar omprövas varje balansdag och reduceras till den del det inte längre är sannolikt att tillräckliga skattepliktiga resultat kommer att finnas tillgängliga för att utnyttjas, helt eller delvis, mot den uppskjutna skattefordran. Värderingen av uppskjuten skatt baseras på hur företaget, per balansdagen, förväntar sig att återvinna det redovisade värdet för motsvarande tillgång eller reglera det redovisade värdet för motsvarande skuld. Uppskjuten skatt beräknas baserat på de skattesatser och skatteregler som har beslutats före balansdagen.

Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalysen som har upprättats enligt den indirekta metoden visar bolagets förändringar av likvida medel under räkenskapsåret. Det redovisade kassaflödet omfattar endast transaktioner som medfört in- och utbetalningar.

Eventualförpliktelser

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

Viktiga uppskattningar och bedömningar

För att upprätta årsredovisningen och de finansiella rapporterna krävs att företagsledningen gör bedömningar och uppskattningar samt gör antaganden som påverkar tillämpningen av redovisningsprinciperna och de redovisade beloppen av tillgångar, skulder, intäkter och kostnader. Dessa bedömningar och uppskattningar samt antaganden i samband med dessa baseras på tidigare erfarenheter

och andra faktorer som anses vara relevanta. Uppskattningarna och antagandena ses över regelbundet. Det verkliga utfallet kan trots det komma att avvika från dessa uppskattningar och antaganden. Förändringar i uppskattningarna redovisas i den period ändringen görs om ändringen endast påverkar denna period, eller i den period ändringen görs och framtida perioder om ändringen påverkar både aktuell period och framtida perioder.

NOTER

(Samtliga belopp i TSEK, om ej annat anges)

Not 1. Nettoomsättning

	2022	2021
Nettoomsättningens fördelning på geografiska marknader		
Sverige	1 380 029	672 744
Utlandet	47 533	5 210
Summa	1 427 562	677 954

Not 2. Inköp och försäljning mellan koncernföretag

Av årets totala inköp och försäljning mätt i kronor avser 25% (14) av inköpen och 91% (90) av försäljningen andra företag inom hela den företagsgrupp som bolaget tillhör (Braganza AB med dotterbolag). 19% (29) av inköpen och 91% (90) av försäljningen avser företag inom den koncern som omfattas av Årsredovisningslagens bestämmelser (Braathens Regional Airlines (BRA) AB med dotterbolag).

Not 3. Övriga rörelseintäkter

	2022	2021
Övriga rörelseintäkter	2 307	19 305
Vinst vid försäljning av anläggningstillgångar	-	380
Valutavinst av rörelsekaraktär	11 903	35
Erhållet ackord externt	952	9 603
Erhållet omställningsstöd	-	17 755
Summa	15 161	47 078

Not 4. Personal

Medelantalet anställda fördelat på kvinnor och män	2022	2021
Kvinnor	40	26
Män	56	65
Totalt	96	91

Fördelning ledande befattningshavare per balansdagen	2022-12-31	2021-12-31
Kvinnor:		
- Styrelseledamöter	1	1
- Andra personer i företagets ledning inkl. VD	-	-
Män:		
- Styrelseledamöter	1	2
- Andra personer i företagets ledning inkl. VD	1	1
Totalt	3	4

Forts Not 4. Personal

	2022	2021
Löner och ersättningar		
Styrelsen och VD	1 417	1 680
(varav tantiem och därmed jämställd ersättning)	-	-
Övriga anställda	59 031	30 134
Totala löner och ersättningar	60 448	31 814
Sociala kostnader enligt lag och avtal	19 556	12 959
Pensionskostnader	6 905	2 983
Övriga personalkostnader	4 068	-8 814
Totala löner, ersättningar, sociala kostnader och pensionskostnader	90 977	38 942

Av bolagets pensionskostnader avser 379 TSEK (401) VD. Styrelsearvoden har utgått med 0 (0). I fg års personalkostnader ingår upplösning av reserver avseende rekonstruktion med -36 890 tkr, (-11 029 tkr löner och ersättningar, -2 587 tkr sociala kostnader, -11 129 tkr pensionskostnader och -12 145 tkr övriga personalkostnader)

Not 5. Arvode till revisorer

	2022	2021
Deloitte AB		
Revisionsuppdrag	490	603
Övriga tjänster, t.ex. juridiska tjänster vid sidan av revisionsverksamheten som rör annat än skatt	195	190
Summa	685	793

Not 6. Leasingavtal

Bolagets leasade flygplansflotta består av 14 stycken (12) flygplan där framtida avtalade minimileaseavgifter för operationell leasing förfaller till betalning:

År 2023	245 790
År 2024 - 2027	784 056
År 2028-	184 920

För räkenskapsåret 2022 uppgår leasingkostnaden för operationell leasing till 127 857 tkr (78 144). Framtida minimileaseavgifter i utländsk valuta är omräknade till balansdagens kurs.

Not 7. Exceptionella intäkter och kostnader

	2022-12-31	2021-12-31
Erhållet omställningsstöd	-	17 755
Erhållet ackord	952	9 603
Advokatkostnader	-	-2 820
Skadestånd rekonstruktion	-	30
Summa	952	24 568

Not 8. Övriga rörelsekostnader

	2022-12-31	2020-12-31
Avyttring anläggning	31	-
Kursdifferenser	30 307	6 877
Summa	30 338	6 877

Not 9. Ränteintäkter och liknande resultatposter

	2022	2021
Ränteintäkter övriga	106	-
Ränteintäkter koncernbolag	315	1 724
Valutakursvinster	2 525	2 469
Summa	2 946	4 193

Not 10. Räntekostnader och liknande resultatposter

	2022	2021
Räntekostnader, övriga	3 297	3 199
Räntekostnader koncernbolag	9 053	4 437
Räntekostnader, ej avdragsgill	1 372	316
Övriga finansiella kostnader	5 453	7 940
Valutakursförluster	5 536	3 195
Summa	24 711	19 087

Not 11. Bokslutsdispositioner

	2022	2021
Erhållet koncernbidrag	200 000	-
Lämnat koncernbidrag	-200 000	-
Summa	0	-

Not 12. Skatter

	2022	2021
Aktuell skatt	-	-
Uppskjuten skatt	-	-
Skatt på årets resultat	-	-

	2022	2021
Avstämning årets skattekostnad		
Redovisat resultat före skatt	-	-
Skatt beräknad enligt svensk skattesats (20,6%)	-	-
Skatteeffekt av:		
Ej avdragsgilla kostnader	-296	-3 318
Ej skattepliktiga intäkter	410	6 908
Skatteeffekt ej avdragsgillt räntenetto	-1 592	-
Förändring ej aktiverade underskottsavdrag och temporära skillnader	1 478	-3 590
Årets redovisade skattekostnad	-	-

	2022	2021
Uppskjutna skattefordringar		
Avseende ej utnyttjade underskottsavdrag	121 941	121 621
Bokförda uppskjutna skattefordringar	-	-
Uppskjutna skattefordringar, ej redovisade	121 941	121 621

Not 13. Immateriella anläggningstillgångar

Systeminvesteringar	2022-12-31	2021-12-31
Ingående anskaffningsvärden	15 887	-
Fusionerat ingående anskaffningsvärde	-	15 887
Årets inköp	289	-
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	16 176	15 887
Ingående ackumulerade avskrivningar	-15 633	-
Fusionerade ingående ackumulerade avskrivningar	-	-13 016
Årets avskrivningar	-315	-2 617
Utgående ackumulerade avskrivningar	-15 948	-15 633
UTGÅENDE PLANENLIGT RESTVÄRDE	228	254

Not 14. Materiella anläggningstillgångar

Maskiner och andra tekniska anläggningar	2022-12-31	2021-12-31
Ingående anskaffningsvärden	79 982	71 092
Fusion	-	6 627
Omklassificering	-21	-
Årets inköp	3 438	2 263
Utrangeringar	-1 471	-
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	81 928	79 982
Ingående ackumulerade avskrivningar	-55 245	-43 341
Fusion	-	-6 524
Omklassificering	21	-
Årets avskrivningar	-5 644	-5 380
Försäljningar/Utrangeringar	163	-
Utgående ackumulerade avskrivningar	-60 706	-55 245
UTGÅENDE PLANENLIGT RESTVÄRDE	21 222	24 737

Inventarier, verktyg och installationer	2022-12-31	2021-12-31
Ingående anskaffningsvärden	27 797	1 471
Fusion	-	21 977
Omklassificering	-	3 829
Årets inköp	231	520
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	28 028	27 797
Ingående ackumulerade avskrivningar	-23 069	-917
Fusion	-	-21 873
Årets avskrivningar	-1 032	-279
Utgående ackumulerade avskrivningar	-24 101	-23 069
UTGÅENDE PLANENLIGT RESTVÄRDE	3 927	4 728

Not 15. Andelar i koncernföretag

	Organisations- nummer	Säte	Antal andelar	INNEHAVETS OMFATTNING	
				Kapitalandel (rösträtts- andel) %	Bokfört värde
BRA Sverige AB	556966-5994	Stockholm	100 000	100	415 143
Summa					415 143
				2022-12-31	2021-12-31
Ingående anskaffningsvärde				415 143	-
Årets anskaffningar				-	415 143
Utgående anskaffningsvärde och redovisat värde				415 143	415 143

Not 16. Finansiella anläggningstillgångar

	2022-12-31	2021-12-31
Långfristiga fordringar		
Ingående anskaffningsvärden depositioner	40 359	54 839
Tillkommande depositioner	23 334	27 223
Reglerade fordringar	-9 005	-40 918
Omräkningseffekt	1 270	-785
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	55 958	40 359
UTGÅENDE REDOVISAT VÄRDE	55 958	40 359

Not 17. Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	2022-12-31	2021-12-31
Övriga förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	3 345	1 542
Summa	3 345	1 542

Not 18. Kassa och bank

Samtliga banktillgodohavanden är omräknade till balansdagens kurs. Bolaget har sedan hösten 2018 ingått i en koncernkontostruktur där moderbolaget Braathens Regional Airlines (BRA) AB är motpart till banken. I samband med att sju bolag i koncernen gick in i företagsrekonstruktion under 2020, upplöstes koncernkontostrukturen och den har ännu inte återinförts.

Not 19. Aktiekapital

Antal aktier uppgår till 16 600 aktier à kvotvärde 100 kronor.

Not 20. Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2022-12-31	2021-12-31
Upplupna personalrelaterade kostnader	12 745	9 709
Förbrukade utsläppsrätter	37 752	10 801
Upplupna kostnader lease	77 417	80 797
Upplupen ränta	2 788	1 613
Övriga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	37 983	27 760
Summa	168 686	130 680

Not 21. Räntebärande skulder förfallostruktur

	2023	2024	2025	2026	2027
Banklån	50 000	50 000	50 000	12 500	0
Anstånd Skatteverket	7 663	23 719	32 113	24 451	8 394
Summa	57 663	73 719	82 113	36 951	8 394

Bolagets räntebärande skulder uppdelade efter den tid som på balansdagen återstår fram till den avtalsenliga förfalldagen. Kortfristiga räntebärande skulder uppgår till 57 663 tkr (37 500) och långfristiga till 201 177 tkr (208 476).

Not 22. Ställda säkerheter och eventalförpliktelser

Ur ett koncernperspektiv sker avsättning i Braathens Regional Airways AB för planerat tekniskt tyngre underhåll (motorer, propellrar samt landställ) för de operationellt leasade flygplanen från 2019. Avsättningarna möter respektive underhåll när dessa sker och nya avsättningar görs därefter månatligen ur ett koncernperspektiv.

För de plan (sex stycken) som ur ett koncernperspektiv redovisas som en finansiell lease görs ingen löpande avsättning för tyngre underhåll trots att dessa plan utgör en operationell lease mellan koncernbolag. De koncerninterna återlämningsförpliktelserna blir bara aktuella när going concern inte kan säkerställas.

	2022-12-31	2021-12-31
Ställda säkerheter		
Medel på spärrkonto	952	2 950
Depositioner för leasingåtaganden m m	44 104	23 092
Summa	45 056	26 042
Eventalförpliktelser		
Återlämningsförpliktelse avseende Tekniskt tyngre underhåll reserverat i Braathens Regional Airways AB	98 022	98 721
Bankgarantier	2 609	2 261
Summa	100 631	100 982

Not 23. Likvida medel i kassaflödet

	2022-12-31	2021-12-31
Kassamedel	76 600	28 357
Summa	76 600	28 357

Not 24. Hållbarhetsrapport

Bolaget omfattas av den hållbarhetsrapport som upprättas av moderbolaget Braathens Regional Airlines (BRA) AB (org.nr. 556747-6592) och som avser hela BRA-koncernen.

Not 25. Händelser efter balansdagen

I slutet på januari erhöll BRA sitt operativa tillstånd, AOC, för Braathens International Airways AB (prefix BIX).

Det första flygplanet av modell Airbus 319 levererades liksom ytterligare en ATR 72-600. BRA har således 14 ATR 72-600 i flottan.

I januari presenterades att BRA fortsätter satsa på Växjö genom att placera en fabriksny ATR 72-600 på Småland Airport och förbättra tidtabellen ytterligare. Satsningen på Helsingfors fortsätter också genom att antalet avgångar mellan Bromma och Helsingfors dubblas.

Den 16 februari offentliggjordes att BRA utökar den nya charterdelen av verksamheten genom ett strategiskt samarbetsavtal med charterleverantören Apollo. Det treåriga samarbetet motsvarar ett kontraktvärde om ca. 1,6 miljarder SEK. Flygplansflottan kommer således utökas med ytterligare två flygplan av typen Airbus 320. I avtalet finns också möjlighet att utöka samarbetet med fler Airbus 319 och Airbus 320. Flygningarna startar 8 oktober 2023 och sker på året runt-basis från Stockholm Arlanda och Göteborg Landvetter till ett tiotal destinationer runt Medelhavet.

I februari beviljades flera bolag inom koncernen ytterligare anstånd med skattebetalning som är en del av Regeringens stödåtgärder till företag som drabbas ekonomiskt av coronapandemin. Sammantaget uppgår beviljade anstånd till 133 MSEK i koncernen.

I februari meddelade Regeringen att man under mandatperioden inte går vidare med planerna att stänga Bromma flygplats. Man ser i stället att Bromma flygplats kan vara en omställningshub för det gröna flyget, som kommer i snabb takt.

I februari och mars presenterades att BRA ingått ACMI samarbete med Wideröe respektive Air Corsica. Produktionen kommer genomföras med flygplan från ATR-flottan.

BRA utsågs till "Sveriges bästa inrikestransport" på Grand Travel Award i mars, 2023.

BRA ingick i mars ett samarbete med ZeroAvia, Skellefteå Airport och Skellefteå Kraft för att kunna leverera vätgasflygningar. Det är ett fyraptsavtal för att analysera och utveckla kommersiella rutter med hjälp av ZeroAvias vätgasbaserade drivlina. ZeroAvia kommer samarbeta med BRA, flygplatsen och energibolaget för att demonstrera flygningar och utforska lansering av kommersiell verksamhet



Braathens Regional Airways AB
Org.nr. 556228-6368

27 (27)

Stockholm den 30/6 2023



Ulrika Matsgård
Styrelseordförande



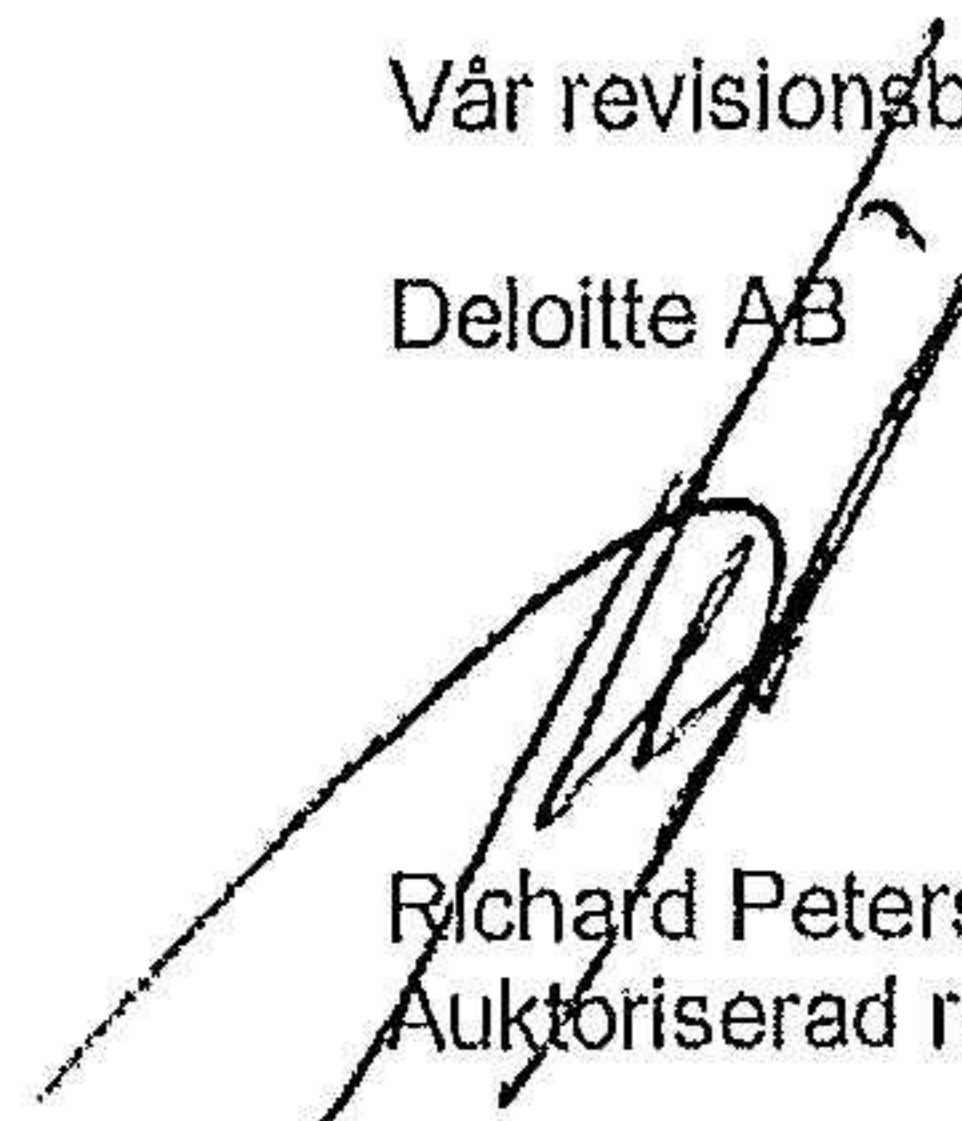
Jimmie Bergqvist
Styrelseledamot



Fredrik Matseng
Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har lämnats den 30/6 2023

Deloitte AB



Richard Peters
Auktoriserad revisor

REVISIONSBERÄTTELSE

Till bolagsstämman i Braathens Regional Airways AB
organisationsnummer 556228-6368

Rapport om årsredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Braathens Regional Airways AB för räkenskapsåret 2022-01-01 - 2022-12-31.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Braathens Regional Airways ABs finansiella ställning per den 31 december 2022 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

Grund för uttalanden

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

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

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

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

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

Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på

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

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

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag inte längre kan fortsätta verksamheten.

- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

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

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Braathens Regional Airways AB för räkenskapsåret 2022-01-01 - 2022-12-31 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

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

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionsssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till Braathens Regional Airways AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

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

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

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

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets ekonomiska situation och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt. Verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

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

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

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

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

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

Malmö 30 16 2023
Deloitte AB

Richard Peters
Auktoriserad revisor