

Hallandstrafiken AB, org. nr. 556225-2998

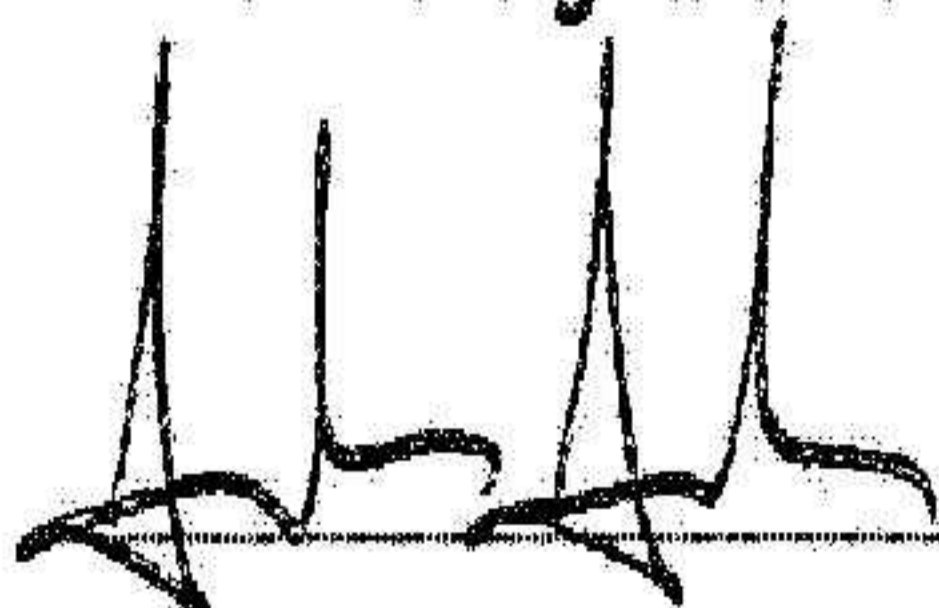
Andreas Almquist
rökenstämman 2023

Fastställelseintyg

Undertecknad, VD på Hallandstrafiken AB, intygar att resultaträkningen och balansräkningen i årsredovisningen har fastställts på årsstämman den 30 mars 2023. Årsstämman beslutade att godkänna styrelsens förslag som inte disponeras.

Jag intygar också att innehållet överens med originalen.

Falkenberg 2023-04-28



Andreas Almquist
VD



Hallandstrafiken

ÅRSREDOVISNING

räkenskapsåret 2022

Innehåll:

Förvaltningsberättelse	4
Resultaträkning	10
Balansräkning	11
Förändringar i eget kapital	13
Kassaförhållande	14
Noter	15

Hallandstrafiken
Box 269 | 311 23 Falkenberg
Tel. 0346-712 500 (växel)
www.hallandstrafiken.se

FÖRVALTNINGS- BERÄTTELSE

Styrelsen och verkställande direktören för Hallands-
trafiken AB (556225-2998) får härmed avge årsredovis-
ning för verksamheten under kalenderåret 2022.

INFORMATION OM VERKSAMHETEN

Efter beslut i Regionfullmäktige har verksamheten i bo-
laget övergått från att bedrivas i bolagsform till en för-
valtning inom Region Halland från och med 1 januari
2023. Under 2022 var Hallandstrafiken ett helägt bolag
inom Region Halland. Verksamheten bedrivs genom trafik
som upphandlas från fristående trafikföretag i konkur-
rens. Region Halland är myndighet för kollektivtrafiken
i Hallands län. Det ankommer på Region Halland att ta
fram ett Trafikförsörjningsprogram i enlighet med Kol-
lektivtrafiklagen. Programmet tas fram och uppdateras
i nära samarbete mellan regionen och Hallandstrafiken.
Hallandstrafiken tar också fram en Kollektivtrafikplan
som beskriver hur verksamheten ska utvecklas de kom-
mande tre åren. Planen innehåller bland annat förslag
till trafikförändringar för det kommande året samt en
budget. Den övergripande målsättningen för bolaget är
att öka resandet och ta marknadsandelar från bilen.

Strategin för den allmänna kollektivtrafiken i Halland är
att koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för
ökat resande är goda. För att stödja en socialt hållbar
utveckling kompletteras detta med grundläggande res-
möjligheter för hela länet.

Hallandstrafikens utbud omfattar busstrafik i tätorter
och på landsbygden, närtrafik med taxi på landsbygden
respektive tågtrafik på regionala järnvägar och Väst-
kustbanan. Trafikutbudet möjliggör resor inom länet
men också till/från Västra Götaland, Jönköping, Kron-
berg och Skåne. Linjenät och turutbud är i första hand
uppbyggt för att tillgodose resor till arbete och studier,
men finns också till för att täcka behov av service- och
fritidsresor.

Trafiken i och till/från Kungsbacka kommun bedrivs ope-
rativt av Västtrafik AB, genom ett särskilt upprättat Sam-
verkansavtal mellan Hallandstrafiken AB och Västtrafik
AB. Avtalet reglerar huvudmannafrågorna beträffande
trafiken i och mellan Kungsbacka och Västra Götaland.
Västtrafik upphandlar, på uppdrag av Hallandstrafiken,
trafiken från fristående trafikföretag i konkurrens.

Hallandstrafiken är tillsammans med huvudmännen i
Västra Götaland, Skåne, Kronoberg, Kalmar och Blekinge
huvudmän för den svenska delen av Öresundstågs-
trafiken.

Via Uppdragsavtal har Hallandstrafiken fått ansvaret
för att upphandla och samordna färdtjänst i de hal-
ländska kommunerna, samt sjukresor på uppdrag av
Region Halland. På uppdrag av regionen utförs även
beställningsmottagning för de angivna resorna för-
utom färdtjänstresorna i Kungsbacka kommun. Hal-
landstrafiken utför på uppdrag av kommunerna även
planering och samordning av skolskjutsar.

Öresundståg

Öresundståg är ett gemensamt tågtrafiksystem i Syd-
sverige och Danmark. I samarbetet ingår länen Halland,
Västra Götaland, Skåne, Kronoberg, Kalmar, Blekinge
och danska staten genom Transportministeriet. Öre-
sundstågssystemet består av flera sträckor där Väst-
kustbanan genom Halland vidare mot Köpenhamn är
en av sträckorna.

Västtågen

Samverkan inom Västtågen sker med Västra Götalands
län och Jönköpings län och omfattar för Hallands del
Viskadalssbanan, Kungsbackapendeln samt Hallands-
tågen på sträckan Varberg-Göteborg. Västtågen,
där bland annat Västtågen trafikerar, är starkt påverkad
av större infrastrukturåtgärder i form av dubbelspårs-
utbyggnad genom Varberg och Västlänken i Göteborg.

Pågatåg

Pågatåg är ett gemensamt tågtrafiksystem med huvud-
saklig trafikering inom Skåne samt genom förlängning
av tåglinjer från Skåne till Halland, Kronoberg och Ble-
kinge. Hallandstrafikens del i detta system utgörs av
trafik till/från Halmstad.

Krösatågen

Tågtrafiken inom Krösatåg sker i samverkan mellan
länen Halland, Jönköping, Kronoberg, Blekinge, Skåne
och Kalmar. Hallandstrafikens del i detta system utgörs
av sträckan Halmstad till Nässjö/Jönköping, den så
kallade HNJ-banan.

VÄSENTLIGA HÄNDELSER UNDER RÄKENSKAPSÅRET

Under årets första månad påverkades verksamheten
återigen av restriktioner kopplat till den pågående
pandemin. I februari hävdades visserligen restriktionerna
och resande och intäkter började successivt att åter-
hämta sig. Men bara ett par veckor senare kom nästa
utmaning. Rysslands invasion av Ukraina den 24 februari
innebar bland annat att flyktingar sökte sig till Sverige
och under mars månad fattades beslutet att tillåta gra-
tis resande för flyktingar från Ukraina. Ytterligare en

konsekvens av kriget var tillgång till, och priset på, driv-
medel. Något som fick omedelbar effekt på Hallands-
trafikens trafikknaster eftersom ersättningen till de
trafikföretag som kör för Hallandstrafiken räknas upp
med index. Trots att resande och intäkter nu utvecklades
åt rätt håll så ökade också kostnaderna.

I mars fattade Region Halland beslut om att Hallands-
trafiken ska upplösas som bolag och i stället bli en
förvaltning inom Region Halland. Datum för verksam-
hetsövergången sattes till 1 januari 2023. Under året har
därför ett omfattande arbete genomförts för att verk-
ställa beslutet och realisera verksamhetsövergången.
Tillgångar och skulder som innefattades i överlåtelsen
var samtliga materiella och immateriella anläggnings-
tillgångar samt förskottsbetalningar av tillgångar, aktier,
fordran egenavgifter, förutbetalda kostnader, växel-
kassa, löneskulder och förutbetalda intäkter.

Efter utdragna förhandlingar med SJ, som hade upp-
draget för drift och underhåll av Öresundstågstrafiken
för länen i Sydsverige, enades parterna den 21 april om
att avbryta samarbetet vid fiatabelskiftet i december
2022. Ett nödävt tecknades med Transdev för att säkra
trafiken från och med tidtabellskiftet. Parallellt med det
intensiva uppstartsarbetet tillsammans med Transdev
påbörjades också arbetet med nästa upphandling.

Under senhösten genomfördes en omfattande reklam-
kampanj med det övergripande syftet att locka tillbaka
resenärer till kollektivtrafiken. Under två veckor lämnades
25 % rabatt på samtliga biljetter. Resultatet överträffade
alla förväntningar och som ett exempel ökade försälj-
ningen av periodbiljetter med 127 % under den aktuella
perioden.

Järnvägstrafiken har även under 2022 haft stora ut-
maningar. I samband med tidtabellskiftet i december
införde Trafikverket ett nytt planeringssystem, vilket re-
sultaterade i både förseningar och inställd trafik.

Under årets sista dagar kom ett positivt besked från re-
geringen som innebar fortsatt skattebefrielse för bio-
drivmedel fram till 2026. Ett negativt besked hade fått
stor påverkan på verksamhetens resultat under 2023.
Däremot backade regeringen på beslutet som var
kopplat till ett reformerat reseavdrag, något som hela
branschen hade väntat på.

När året sammanfattas har intäkterna återhämtat sig
bättre än resandet och marknadsandelen följer lagda

prognoser. Målsättningen att nå 30 % marknadsandel till
2030 ligger fast, men takten har påverkats av pandemin.

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

Målsättningen att nå 30 % marknadsandel år 2030 ligger
fast, men på grund av pandemin har kurvan förskjutits och
takten förändrats. Något som i sin tur kommer innebära
ett mer intensivt arbete de återstående åren. Lågkon-
junkturen, och den just nu rekordhög inflationen, är
också en utmaning när det gäller att nå de uppsatta
målen. Ökad arbetslöshet, tillsammans med föränd-
rade resmönster och troligtvis också förändrad köp-
kraft påverkar i allra högsta grad resandeutvecklingen.
Dessutom innebär ökade bränslepriser stora kostnads-
ökningar för Hallandstrafiken. Något som kan försvåra
nödvändiga satsningar.

En väsentlig, och alldeles uppenbar risk för verksam-
heten, är den brist på förare och ombordpersonal som
trafikföretagen upplever just nu. Trots att frågan är högt
upp på agendan, även på nationell nivå, så finns det
inga snabba lösningar. Kvarstår bemanningspro-
blematiken riskerar även det att bromsa utvecklingen
och framtida satsningar i trafiken.

Kapacitetsbristen inom järnvägssystemet är något som
kommer att påverka verksamheten i ytterligare några
år framöver. Först när Varbergstunneln är på plats, och
dubbelspåret Varberg - Hamra går att trafikerar, öpp-
nas nya möjligheter att utöka trafiken. Nästa milstolpe
blir Västlänken. När den är på plats skapas ytterligare
möjligheter.

Resandeutveckling

Marknadsandelen för kollektivtrafiken, det vill säga kol-
lektivtrafikens andel av totalt antal motoriserade resor,
är trots stark återhämtning under 2022 fortsättningsvis
på lägre nivåer med ett utfall om 15,8 % jämfört med
2019. Under de inledande månaderna av året infann
sig restriktioner härlett till pandemin. Detta tillsammans
med pandemins mer långsiktiga effekter ligger till grund
för utfallet. Enligt genomförd kvalitets- och attityd-
undersökning (Svensk kollektivtrafik, kollektivtrafiks-
barometern) svarar nästan hälften av respondenterna
att pandemin har ändrat deras resvanor i olika omfattning.
Av de som förändrat sina resvanor uppges de vanligaste
alternativen vara en övergång till personbil och cykel
samt möjlighet till distansarbete. På frågan "hur ofta
åker du med bolaget" uppgav färre respondenter att de

reser med kollektivtrafiken frekvent (5 till 7 dagar i veckan) jämfört vid tidpunkt före pandemin. Inom lågtrafiken syns en förändring genom att resandet i högttrafik på vardagar är lägre medan helgresandet samtidigt ökar. Arbetspendlingen minskar därmed som andel i förhållande till fritidsresandet.

Resandet med kollektivtrafiken 2022 når 18,1 miljoner resor, en ökning med 61,8 procent jämfört med 2021 men 9,8 procent lägre än 2019. Resandet med Öresundståg har minskat med 2 procent jämfört med 2019. Regiontrafiken har återhämtat sig kraftigt med en ökning om 68,8 procent jämfört 2021 samt är i paritet med resandet 2019. Sett till fördelningen av antal resor under året står busstrafiken för 58,5 procent av det totala resandet medan tåg står för 41,4 procent. Anropsstyrd trafiks volym är i förhållande till buss och tåg liten och står för 0,1% av det totala resandet.

Biljetter och priser

Idag har Hallandstrafiken sju försäljningskanaler, varav sex är egna kanaler. Den externa försäljningskanalen avser Nationella bokningssystemet (exempelvis s3.se, oresundstagg.se samt resebyråer). Intäkter från externa försäljningskanaler står för drygt 35 % procent av biljetttintäkterna.

För att öka försäljningen i de egna kanalerna differentieras prissättningen i de kanaler där Hallandstrafiken erbjuder självservice. Priset i de egna självservicekanalerna ska alltid vara mer fördelaktigt än i andra kanaler. Utöver detta ska Hallandstrafikens egna försäljningskanaler erbjuda bättre priser än i det nationella bokningssystemet. På så sätt kan Hallandstrafiken ge en bra service till kund både före, under och efter resan.

År 2022 genomfördes 73 % av försäljningen i Hallandstrafikens egna kanaler i appen. Av antalet biljetter såldes 84 % i appen. Appens betydelse för försäljningen har påskyndats med anledning av pandemin eftersom framdörrarna på bussarna varit stängda under stora delar av år 2020, 2021 samt inledningen av år 2022. Kunderna har vänt sig till appen för biljettköp eftersom det inte gått att köpa ombord. Kommande år bedöms appens betydelse för Hallandstrafiken att öka ytterligare, inte bara som en försäljningskanal utan även som en informations- och kommunikationskanal.

Pandemin har även fått stora konsekvenser för Hallandstrafikens biljetttintäkter. Restriktioner kopplat till hemarbete eller kollektivtrafiken har påverkat resandet kraftigt. Detta har lett till ett allmänt lägre resande i samhället och har därmed påverkat Hallandstrafikens intäkter. Under år 2022 var biljettförsäljningen -13 % jämfört med toppåret 2019.

I det nya biljettsortimentet har andelen biljetter för den som har ett resandebehov mellan enkel- och klassisk periodbiljett utökats. Förändringen har lett till att kunderna gått från de typiska periodbiljetterna 30-dagars

och 365-dagarsbiljetterna, till periodbiljetter med lägre resefrekvens (exempelvis 10x24-biljetten som lanserades under år 2021). Förändringen av biljettsortimentet har gjorts för att fler kunder ska uppleva kollektivtrafiken som attraktiv.

Försäljningsmixen har förändrats, under året har periodbiljetternas intäkt som andel av försäljningen minskat. En orsak bedöms vara att fler arbetar hemifrån och därmed deltidspendlar, vilket gör att de köper billigare periodbiljett med lägre frekvens (10x24) alternativt köper enkelbiljetter de gånger de behöver resa till jobbet.

Under år 2022 såldes 12 899 st. sommarbiljetter, vilket är en ökning med 48 % i jämförelse med året innan, 57 % av biljetterna såldes i appen.

Hallandstrafiken har efter pandemin satsat på att utveckla och erbjuda tjänster för företagen och deras anställda. Under år 2022 pågick ett antal projekt där anställda fick prova på kollektivtrafiken gratis under två veckor i utbyte mot att deras arbetsgivare registrerade sig i Hallandstrafikens företagsportal. Som registrerat företag ger företagen anställda möjlighet att köpa biljetter för resor till och från arbetet via förmån. Projektet har fallit väl ut och Hallandstrafiken avser fortsätta med prova-på kampanjer även under 2023.

Förseningsersättning

Under året har Hallandstrafiken genomfört nästan 8 000 utbetalningar om förseningsersättning. Flest utbetalningar kan härledas till infrastrukturproblem. Detta innebär en kraftig ökning i antalet ärenden jämfört med år 2021. En stor del av ökningen kan förklaras att restriktionerna kopplat till pandemin släppte och därmed har resandet ökat under år 2022 jämfört med år 2021.

När det gäller reklamationsärenden har det gjorts 1 734 utbetalningar, vilket är ungefär lika många ärenden som året dessförinnan. Flest reklamationer gäller ärenden som är kopplade till problem med appen. Arbete pågår kontinuerligt i syfte att förbättra appen så att kundernas upplevelse ska bli så bra som möjligt. Hallandstrafiken strävar efter att minska de kontanta utbetalningarna för att i stället erbjuda digitala värdebevis. Under året har 42 % av utbetalningarna gjorts genom digitalt värdebevis, vilket är liten minskning jämfört med året före.

Kundnöjdhet

Kundnöjdheten mäts genom Kollektivtrafikbarometern vilken är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning bland allmänhet och kunder. Med allmänhet avses samtliga respondenter medan kunder är respondenter som använder kollektivtrafiken minst en gång per månad. Kundnöjdheten i Halland inkluderar kollektivtrafiken i Kungsbacka kommun där Västtrafik ansvarar för utförandet.

Kundnöjdheten för 2022 uppgår till 59,5 % för kunder

och 51,0 % för allmänheten vilket är en ökning jämfört med 2021. I undersökningen framgår att 79,2 % av hallänningarna är nöjda med sin senaste resa. Kundnöjdheten har därmed återhämtat sig sedan nedgången under pandemin. Under pandemin infördes restriktioner om att undvika att använda kollektivtrafiken till förmån för andra färdmedel vilket bedöms vara orsak till den minskade kundnöjdheten.

Serviceresor (Färdtjänst, skolskjuts och sjukresor)

Hallandstrafiken har på uppdrag från Region Halland och samtliga Halländska kommuner att upphandla, planera och operativt leda och administrera resor för färdtjänst, skolskjuts och sjukresor. Hallandstrafiken har även uppdraget att agera som Beställningscentral för Region Halland och samtliga Halländska kommuner exkl. Kungsbacka kommun.

Verksamhetsåret 2022 har präglats av en återgång efter pandemin och en analys utav ett nytt normaläge för fortsatt arbete gällande uppdragen för en ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet. Under 2022 har pandemin påverkat med ett lägre resande under januari och februari samt att enskilda restriktioner, primärt kopplat till sjukresor och sjukvården, dröjde sig kvar och påverkade verksamheten under hela året.

Resandet har totalt återhämtat sig starkt under 2022 och är uppe i historiskt höga nivåer. För rullande tolv-månadersperiod är antalet resor i december 2022 uppe i ca 750 000 utförda Serviceresor vilket är ett nytt rekord. Resandeutvecklingen drivs primärt av fler sjukresor och fler resor med skolskjuts jämfört med innan pandemin medan färdtjänstresandet ligger i nivå med 2019 års nivåer. Framledes verkar nivån för sjukresor och färdtjänst befinna sig på en stabil nivå samtidigt som resorna med skolskjuts sannolikt kommer öka något på grund utav ökat behov i form av fler skolenheter som kräver skolskjuts. Denna utveckling sker i samtliga Halländska kommuner.

Leveranskvaliteten har fortsatt varit hög under året med en mindre negativ utveckling under andra halvåret 2022. Detta är dock förväntat utifrån ett högre resande som innebär ett större tryck på resurserna både hos beställningscentral och hos trafikföretagen vilket innebär mindre marginaler och ökade väntelider hos resenärerna. Dock är nivåerna fortsatt goda och ligger i linje med målsättningen. Punktligheten kan summeras till 94,9 % för helår 2022. Kundnöjdheten både för beställningen, resan och den sammanvägda nöjdheten ligger på 90 % eller över. Andelen kundsynpunkter är fortsatt låg där i antalet kundsynpunkter i förhållande till antalet resor ligger på 0,08 %.

Ett särskilt fokus under året har varit att se över den ekonomiska hållbarheten i uppdraget. Utifrån ett ökat antal resande samtidigt som index, ökade kostnader för drivmedlet, har ökat ställs det högre krav på att säkerställa

att uppdraget utförs så kostnadseffektivt som möjligt inom beslutade regelverk och krav från verksamheterna. En översyn har skett under 2022 som bekräftar att utifrån regelverk och krav från verksamheterna så utförs planeringen kostnadseffektivt. Ett arbete fortsätter under 2023 och framåt för att se vad som är möjligt att justera för att upprätthålla den ekonomiska hållbarheten i uppdraget och samtidigt bibehålla den sociala hållbarheten. Det kommer sannolikt krävas nya arbets-sätt framöver och metoder för att inte öka kostnads-bilden ytterligare. Exempel på det är att arbeta med fasta resor på ett annat sätt men även fortsatt utvecklings-arbete gällande digitaliseringen både i verksamhets-system och för resenärerna samt ombud för dessa.

En upphandling för Serviceresor utfördes under 2021 som blev föremål för rättslig prövning. Under 2022 utfördes en direktupphandling av trafiken i avvaktan på domslut. Den blev under 2022 klar och avtal tecknades då föregående tilldelning stod sig vilket innebär att nya trafikavtal träder i kraft 1 juli 2023. Upphandlingen innebär bland annat en påbörjan av omställning även inom Serviceresor till att använda mindre fossilt drivmedel och en övergång till fossilfria drivmedel.

Den fortsatta utmaningen blir att i god dialog med Uppdragsgivare och verksamheter finna fortsatta effektiviseringar i utförandet för att bibehålla en balans mellan ekonomisk, social- och klimatmässig hållbarhet.

Miljö

Kollektivtrafiken är ett av de viktigaste verktygen för att skapa ett hållbart transportsystem. Kollektivtrafiken är i sig ett hållbart alternativ genom att fler väljer att resa tillsammans. Genom att fler väljer att ställa bilen hemma och i stället väljer hållbara färdmedel såsom gång, cykel och kollektivtrafik uppnås många positiva effekter. I våra stadsmiljöer innebär en minskad bilanvändning bland annat minskade luftföroreningar, minskat buller och mindre trängsel. Mer utrymme skapas åt människan och en i grunden mer attraktiv stadskärna. Hallandstrafikens satsning på elektrifiering av stadsbusstrafiken bidrar ytterligare till att förbättra luft- och livskvaliteten i städerna.

Utöver kollektivtrafikens inbyggda positiva effekter arbetar Hallandstrafiken mot målet om en fossilfri kollektivtrafik. Det regionala Trafikiörsörjningsprogrammet synliggör mål om en koldioxidneutral ekonomi och fossil oberoende transporter där kollektivtrafiken ska drivas med fossilfria bränslen. Inom Hallandstrafikens verksamhet används tre typer av drivmedel; RME (Raps-metylester), HVO (Hydrerad vegetabilisk olja) och el. I samband med nya trafikavtalen 2020 så är numera samtliga bussar för både stad-, region- och skolbusstrafik av Euro6 standard vilket även det resulterar i lägre utsläpp av partiklar och kväveoxider. Trafiken bedrivs dessutom med helt fossilfria bränslen.

Den tågtrafik som Hallandstrafiken bedriver sker till

större delen med eldrift från förnyelsebar källa, undantaget är Hallands engagemang inom Krösätågen vilken bedrivs på den oelektrifierade HNJ-banan. Sammanfattat bedrivs samtlig kollektivtrafik i Hallandstrafikens regi från 2021 med fossilfri drift exkluderat persontågstrafiken utmed HNJ-banan.

Serviceresor kommer i och med de nya trafikavtalen påbörja denna resa med start den 1 juli 2023 där 50 % av transportbehovet kommer utföras med fossilfria drivmedel.

För att kollektivtrafiken ska bidra till fortsatta utsläppsminskningar krävs att det kollektivtrafikutbud som erbjuds används. Vid en alltför låg användning av den linjelagda kollektivtrafiken är det varken miljö- eller klimatomkostligt motiverat att bedriva trafiken. För en mer resurs- och energieffektiv busstrafik bör framkomlighetsåtgärder prioriteras i form av bussgator/filer, signalprioritering med mera.

En utmaning under 2022 har varit den kraftiga prisutvecklingen på både fossila och fossilfria drivmedel (HVO/RME). Detta har sin grund primärt i omvärldshändelser som kriget i Ukraina och dess påverkan på energipriser i Europa men även nationella beslut med ökad reduktionsplikt. Även frågan om energi- och bränsletillgång har varit en ny fråga att hantera under året.

Glädjande är dock att skattebefrielsen på HVO/RME kvarstår vilket innebär att detta i sin tur inte påverkat drivmedelspriserna ytterligare.

Hållbarhetsrapport

I enlighet med ARL 6 kap 11 § har Hallandstrafiken AB valt att upprätta Hållbarhetsrapporten som en från årsredovisningen avskild rapport. Hållbarhetsrapporten återfinns på Hallandstrafikens webbplats: www.hallandstrafiken.se/om-hallandstrafiken.

Personal

Den 31 december 2022 hade Hallandstrafiken 95 tillsvidareanställda fördelat på 55 kvinnor och 40 män (2021: 89 tillsvidareanställda fördelat på 53 kvinnor och 36 män). Under året har utvecklingsarbetet inom IT-avdelningen fortsatt. Det har medfört att företaget har kompetenssäkrat ytterligare inom IT genom nyanställningar.

Vidare har bolaget haft 26 visstidsanställda fördelat på 18 kvinnor och 8 män. (2021: 23 visstidsanställda fördelat på 16 kvinnor och 7 män.)

Föregående år var ett omtumlande år för samtliga anställda på Hallandstrafiken. I samband med ett politiskt beslut om att Hallandstrafiken AB lämnar bolagsformen och blir en förvaltning inom Region Halland, tog en omfattande förändringsresa fart. Kärnverksamheten skulle inte i hög grad komma att förändras, däremot stödfunktionerna, som även återfinns inom Regionen.

Hallandstrafiken blev ålagda, i samband med beslutet, att följa koncernens organisation. Detta medför att ett antal anställda blev direkt påverkade av förändringen och i samband med verksamhetsövergången 2023 organisatoriskt får lämna Hallandstrafiken och placeras på nya avdelningar inom Region Halland, med nya chefer. Vidare har anställningsvillkoren ändrats från och med 1 januari 2023 för samtliga, innebärande bland annat att tidigare anställningsförmåner lyfts bort för att ersättas med Region Hallands. Arbetet med verksamhetsövergången har påverkat samtligas arbetssituation i olika omfattning.

Ekonomi

Pandemin präglade verksamheten även under inledningen av 2022 och framdörrarna på bussarna hölls stängda till mitten på februari. Därefter öppnade samhället upp successivt och resenärerna återvände till kollektivtrafiken. Under sommaren var resandet högt och intäkterna återhämtade sig till en nivå som tom låg över 2019. Totalt för året hamnade biljettintäkterna 172 mkr över föregående år vilket motsvarar en ökning på 64 % men 18 mkr lägre jämfört med 2019, motsvarande -4 %.

Liksom för tidigare år 2020 och 2021 fattade Region Halland beslut om att täcka upp eventuell underskott som uppstått pga pandemin. Det extra driftbidraget för 2022, baserat på prognosen i november, bestämdes till 17 mkr och betalades ut i början av februari 2023. I årsbokslutet är det extra driftbidraget redovisat som en intäkt och fordran på ägaren.

Tidigare beskrivna omvärldsfaktorer har lett till ett kraftigt stigande index som har påverkat kostnaderna för trafiken negativt. Indexutvecklingen har haft stor påverkan på linjelagd busstrafik men även skolbussstrafiken och serviceresor där kommuner och region är kostnadsbärare har drabbats av en ökad kostnadsbild. Gällande serviceresor har den ökade kostnadsbilden även påverkats av en resandeökning under året. Det viktade indexet i de två största trafikavtalen buss ligger på i genomsnitt 14 % jämfört med 2021. Index innebär en risk för kostnadsökningar som är svår att påverka.

Öresundstågsaffären har under året präglats av bytet av operatör där avtalet med SJ Öresund AB avslutades i förtid och nya direktupphandlade avtal med Transdev AB gällande driften och Mantena AB gällande underhållet tecknades. Problem med fordonsbrist pga alltför många fordon på verkstad gjorde att fordon lånades in från Västtrafik på sträckan Halmstad - Göteborg, först under perioden december 2021 till juni 2022 men som senare kom att förlängas till december 2022. Uppstartskostnader för de nya avtalsparterna och underhållsarbete som utförts i Danmark bidrog till ökade kostnader. Till viss del kompenseras de ökade kostnaderna för driften av lägre kapitalkostnader för tågen pga förändrad finansieringsform och återbetalning av leasingavgifter.

Planerade avstängningar på Väst kustbanan var under 2022 färre än 2021, därav en lägre kostnad för ersättningstrafik. Störningar i infrastrukturen är en risk i verksamheten som får en negativ påverkan främst för våra resenärer som får längre resor men som även bidrar till höga kostnader för ersättningstrafik och försäringersättningar. Avbrott i infrastrukturen tillsammans med platsbrist på spåren är ett problem och en risk som kommer att påverka verksamheten negativt även kommande år.

Avskrivningarna är högre 2022 jämfört med 2021, en följd av att ytterligare tre tåg i Hallandstrafikens ägo har upprustats med syfte att säkerställa fordonens ekonomiska värde och livslängd samt ur ett passagerarhänseende fortsatt kunna erbjuda attraktiva tågfordon.

I Regionfullmäktige beslöts den 2 mars 2022 att Hallandstrafiken AB ska inleda avveckling av bolaget i och med bolagsstämma 2023 och att en ny nämnd, Driftnämnd Kollektivtrafik, bildas 2023-01-01. All verksamhet som bedrivs av Hallandstrafiken AB övergick således i en förvaltning inom Region Halland den 1 januari 2023.

Tillgångar och skulder avsedda att användas i förvaltningen överläts per den 31 december 2022 till redovisat värde. Fordringar och skulder hänförliga till 2022 ligger kvar i bolaget för avräkning i januari 2023.

FÖRSLAG TILL VINSTDISPOSITION

Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel (kronor):

balanserad vinst	298 447 441
årets förlust	19 817 937
	318 265 378
disponeras så att i ny räkning överföres	318 265 378
	318 265 378

FLERÅRSÖVERSIKT (tkr)

	2022	2021	2020	2019	2018
Rörelsens intäkter, tkr	1 476 305	1 278 762	1 488 415	1 343 615	1 256 241
Driftbidrag, tkr	538 763	615 800	856 500	474 000	458 000
Resultat efter finansiella poster, tkr	19 818	-498	163 428	14 980	12 146
Balansomslutning, tkr	476 983	462 193	481 076	328 511	343 803
Antal anställda, st	87	84	86	85	84
Soliditet, %	67,4	65,4	62,8	42,2	35,9

För definitioner av nyckeltal, se Redovisnings- och värderingsprinciper.

Resultaträkning

tkr

	Not	2022-01-01 -2022-12-31	2021-01-01 -2021-12-31
Rörelsens intäkter			
Biljetointäkter		441 163	269 009
Övriga rörelseintäkter	3	496 378	393 385
Aktiverat arbete för egen räkning		0	568
Driftbidrag	4	538 763	615 800
Summa rörelsens intäkter		1 476 305	1 278 762
Rörelsens kostnader			
Trafikkostnader	5	-1 296 438	-1 097 051
Övriga externa kostnader	6, 7	-72 310	-98 603
Personalkostnader	8	-63 528	-59 519
Av- och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	9, 10	-22 274	-20 669
Summa rörelsens kostnader		-1 454 549	-1 275 842
Rörelseresultat		21 756	2 921
Resultat från finansiella poster			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter		831	13
Räntekostnader och liknande resultatposter		-2 769	-3 432
Summa resultat från finansiella poster		-1 938	-3 419
Resultat efter finansiella poster		19 818	-498
Skatt på årets resultat	11	0	0
Årets resultat		19 818	-498

Balansräkning

tkr

	Not	2022-12-31	2021-12-31
Tillgångar			
Anläggningstillgångar			
<u>Immateriella anläggningstillgångar</u>			
Balanserade utgifter för utvecklingsarbeten och liknande arbeten	10	0	37 633
Pågående nyanläggningar avseende immateriella anläggningstillgångar	12	0	0
		0	37 633
<u>Materiella anläggningstillgångar</u>			
Maskiner, bilar, tåg och andra tekniska anläggningar	9	0	53 396
Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningstillgångar	13	0	7 531
		0	60 927
<u>Finansiella anläggningstillgångar</u>			
Andra långfristiga värdepappersinnehav		0	30
Fordringar hos Region Halland	14	92 700	92 700
		92 700	92 730
Summa anläggningstillgångar		92 700	191 290
Omsättningstillgångar			
<u>Kortfristiga fordringar</u>			
Kundfordringar		61 298	36 084
Fordringar Region Halland	15	290 472	151 522
Aktuella skattefordringar		733	733
Övriga kortfristiga fordringar		13 940	10 432
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	16	17 840	72 079
		384 283	270 850
<u>Kassa och bank</u>			
	17	0	53
Summa omsättningstillgångar		384 283	270 903
Summa tillgångar		476 983	462 193

Balansräkning

tkr

	Not	2022-12-31	2021-12-31
Eget kapital och skulder			
Eget kapital			
<u>Bundet eget kapital</u>			
Aktiekapital	18	2 500	2 500
Reservfond		500	500
Fond för utvecklingsutgifter		0	37 633
		3 000	40 633
<u>Fritt eget kapital</u>		298 447	261 313
Balanserad vinst eller förlust		19 818	-498
Årets resultat		318 265	260 815
Summa eget kapital		321 265	301 448
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		134 113	91 116
Övriga skulder		985	920
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	19	20 620	68 709
Summa kortfristiga skulder		155 718	160 745
Summa eget kapital och skulder		476 983	462 193

Förändringar av eget kapital

tkr

Förändringar av eget kapital	Aktie- kapital	Reserv- fond	Fond för utvecklingsutgifter	Balanserat resultat	Årets resultat	Totalt
Belopp vid årets ingång	2 500	500	37 633	261 313	-498	301 448
Disposition enligt beslut av årsstämman:				-498	498	0
Upplösning till följd av årets avskrivningar			-8 270	8 270		0
Upplösning till följd av försäljning			-29 363	29 363		0
Årets resultat					19 818	19 818
Belopp vid årets utgång	2 500	500	0	298 448	19 818	321 266

Kassaflödesanalys

tkr

	Not	2022	2021
Den löpande verksamheten			
Rörelseresultat före finansiella poster		21 756	2 920
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet, mm			
- Avskrivningar		22 274	20 669
Erhållen ränta		831	13
Erlagd ränta		-2 769	-3 432
Kassaflöde före förändringar av rörelsekapital		42 092	20 171
Ökning/minskning kundfordringar		-147 636	-2 049
Ökning/minskning övriga kortfristiga fordringar		157 731	37 214
Ökning/minskning leverantörsskulder		43 474	-11 384
Ökning/minskning övriga kortfristiga rörelseskulder		-48 503	-7 000
Kassaflöde från den löpande verksamheten		47 158	36 952
Investeringsverksamheten			
Investeringar i immateriella anläggningstillgångar		0	-5 104
Sålda immateriella anläggningstillgångar		29 362	0
Investeringar i materiella anläggningstillgångar		-16 411	-8 293
Sålda materiella anläggningstillgångar		63 336	0
Avyttring av finansiella anläggningstillgångar		30	0
Kassaflöde från investeringsverksamheten		76 317	-13 397
Årets kassaflöde		123 475	23 555
Likvida medel vid årets början		13 390	-10 165
Likvida medel vid årets slut	17	136 865	13 390

NOTER

tkr

Not 1 Redovisnings- och värderingsprinciper

Allmänna upplysningar

Årsredovisningen är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen och BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3).

Om inget annat anges redovisas beloppen i tusentals kronor.

Redovisningsprinciperna är oförändrade jämfört med föregående år.

Rapportering för verksamhetsgrenar och geografiska marknader

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

Intäktsredovisning

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 Periodbiljetter, sålda men ej aktiverade Periodbiljetter och ej aktiverade Enkelbiljetter redovisas som en skuld i balansräkningen. Även förladdade ej utnyttjade belopp (Reskassa och i nya systemet Värdebevis och Kundkassa) redovisas som en skuld i balansräkningen.

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

Anläggningstillgångar

Immateriella och materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde minskat med ackumulerade avskrivningar enligt plan och eventuella nedskrivningar.

Avskrivning sker linjärt över den förväntade nyttjandeperioden med hänsyn till väsentligt restvärde.

Immateriella anläggningstillgångar

Aktiveringsmodellen tillämpas för internt utarbetade immateriella tillgångar. Avskrivningstiden för internt utarbetade immateriella anläggningstillgångar är mellan 3-7 år efter en individuell bedömning av nyttjandetiden.

Materiella anläggningstillgångar

Utgifter för förbättringar av tillgångars prestanda, utöver ursprunglig nivå, ökar tillgångens redovisade värde. Utgifter för reparation och underhåll redovisas som kostnader.

Linjär avskrivningsmetod används för samtliga typer av materiella tillgångar.

Följande avskrivningstider tillämpas (antal år):

Datorutrustningar	5
Biljettsystem	3-7
Hållplatsutrustning	10
Fordonsdatorer	5
Trafikutrustning	5 alt 10
Övriga utrustningar	3-10
Tåg	5, 10 alt 15

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.

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

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.

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 förpliktelseerna har reglerats eller på annat sätt upphört.

Fordringar

Värdepapper som är anskaffade med avsikt att innehas kortsiktigt redovisas inledningsvis till anskaffningsvärde och i efterföljande värderingar i enlighet med lägsta värdes princip till det lägsta av anskaffningsvärde och marknadsvärde.

Kundfordringar/kortfristiga fordringar

Kundfordringar och kortfristiga fordringar redovisas som omsättningsstillgångar till det belopp som förväntas bli inbetalt efter avdrag för individuellt bedömda osäkra fordringar.

Låneskulder och leverantörsskulder

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

Likvida medel

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

Leasingavtal

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

Andra långfristiga värdepappersinnehav

Posten består av aktier och innehas på lång sikt. Tillgångar ingående i posten redovisas inledningsvis till anskaffningsvärde. I efterföljande redovisning värderas aktierna till anskaffningsvärde med bedömning av om nedskrivningsbehov föreligger.

Obeskattade reserver

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

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.

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

Bokslutsdispositioner

Förändringar av obeskattade reserver redovisas som bokslutsdispositioner i resultaträkningen.

Avsättningar

Företaget gör en avsättning när det finns en legal eller informell förpliktelse och en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras.

Ersättningar till anställda**Kortfristiga ersättningar**

Kortfristiga ersättningar i bolaget utgörs av lön, sociala avgifter, betald semester, betald sjukfrånvaro samt förmåner i form av periodbiljett, 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 till anställda efter avslutad anställning

I Hallandsstrafiken förekommer endast avgiftsbestämda 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.

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.

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.

Kassaflödesanalys

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

Som likvida medel klassificeras kassa- och banktillgodehavanden, liksom medel på koncernkonto.

Nyckeltalsdefinitioner**Soliditet**

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

Not 2 Väsentliga uppskattningar och bedömningar

Bolaget redovisar inte någon uppskjuten skattefordran på underskottsavdrag då verksamheten från och med 2023 bedrivs i förvaltningsform inom Region Halland och några framtida skattemässiga resultat ej kommer att genereras efter 31 december 2022. Det finns därmed heller ingen möjlighet att realisera en uppskjuten skattefordran mot framtida skattepliktiga vinster.

Bolaget har aktiverat utgifter till följd av utveckling av ett identifierbart och unikt biljett- och betalsystem med tillhörande CRM- och rapportsystem när det har funnits förutsättningar och/eller varit tekniskt möjligt för företaget att färdigställa den immateriella anläggningstillgången för användning och när det kan göras sannolikt att den immateriella anläggningstillgången kommer att generera framtida ekonomiska fördelar. Det är anskaffningsvärdet som har aktiverats och i kostnaderna ingår personalkostnader för internt arbete inom utvecklingen samt externa kostnader. Företagsledningen har gjort bedömning avseende tillgångens nyttjandeperiod och påbörjat avskrivning från den tidpunkt då tillgången togs i bruk. Biljett och betalsystemet har överläts till Region Halland per 31 december 2022 och kommer att nyttjas i förvaltningen.

Not 3 Övriga rörelseintäkter

	2022	2021
Skolkort	31 176	30 330
Skolskjutstrafik	133 658	116 062
Serviceresor	302 629	240 453
Statsbidrag	707	707
Övrigt	28 208	5 833
Summa	496 378	393 385

Not 4 Driftbidrag

	2022	2021
Driftbidrag från Region Halland	521 763	508 800
Extra Driftbidrag från Region Halland pga pandemin	17 000	107 000
Summa	538 763	615 800

Region Halland har under 2020-2022 beslutat att fäcka underskott som uppstår till följd av pandemin genom ett utökot driftbidrag. Storleken på det utökade driftbidraget 2022 fastställdes i samband med bokslutsarbetet till 17 mkr, baserat på resultatprognos november.

Driftbidraget är redovisat som en intäkt i resultaträkningen.

Not 5 Trafikkostnader

	2022	2021
Linjelagd trafik	877 848	755 676
Serviceresor	279 363	221 333
Skolskjutstrafik	130 634	113 153
Övriga kostnader	8 593	6 888
Summa	1 296 438	1 097 051

Not 6 Operationella leasingavtal

	2022	2021
Återstående kostnader leasingavtal inom 1 år	0	18 683
Återstående kostnader leasingavtal år 1-5	0	48 163
Återstående kostnader leasingavtal > år 5	0	60 727
Summa	0	127 573

Under perioden kostnadsförda leasingavgifter

	2022	2021
	1 095	42 518

Tidigare leasing av bilar avslutas och hyra av tre tåg löstes in i förtid i december 2022. Återstående leasade tåg kommer från 2023 att nyttjas i förvaltningen och leasingavtalen överläts till Region Halland den 1 januari 2023. Under 2022 skedde en återbetalning av leasingavgifter för utköpta tåg, därav en låg leasingkostnad för året.

Not 7 Arvade till revisorer

	2022	2021
Öhrlings Pricewaterhouse Coopers AB		
Revisionsupdraget	396	414
Skatterådgivning	0	9
Summa	396	423

Not 8 Anställda och personalkostnader

	2022	2021
Medelantalet anställda		
Kvinnor	49	50
Män	38	34
Totalt	87	84
Löner och andra ersättningar		
Styrelse och VD	1 546	1 407
Övriga anställda	41 221	38 503
	42 768	39 910
Sociala kostnader		
Pensionskostnader för styrelse och verkställande direktör	247	246
Pensionskostnader för övriga anställda	2 901	2 928
Övriga sociala avgifter enligt lag och avtal	14 477	13 425
	17 624	16 599
Totala löner, ersättningar, sociala kostnader och pensionskostnader	60 392	56 509

Könsfördelning bland ledande befattningshavare

	2022	2021
Andel kvinnor i styrelsen	45%	36%
Andel män i styrelsen	55%	64%
Andel kvinnor bland övriga ledande befattningshavare	50%	50%
Andel män bland övriga ledande befattningshavare	50%	50%

Avtal om avgångsvederlag**Avgångsvederlag till VD:**

Vid uppsägning från bolagets sida är VD utöver lön under uppsägningstiden (6 månader) berättigad till ett avgångsvederlag motsvarande 6 månadslöner. Med månadslön avses den vid uppsägningen gällande månadslönen före skatteavdrag, dock ska inte andra löne- eller anställningsförmåner inräknas. Rätten till avgångsvederlag bortfaller från och med den dag då VD fyller 65 år.

Not 9 Maskiner och andra tekniska anläggningar

	2022	2021
Ingående anskaffningsvärden	136 167	175 617
- Inköp	16 411	15 580
- Försäljningar och utrangeringar	-152 578	-55 031
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	0	136 167
Ingående avskrivningar	-82 770	-125 402
- Försäljningar och utrangeringar	96 773	55 031
- Avskrivningar	-14 003	-12 399
Utgående ackumulerade avskrivningar	0	-82 770
Utgående redovisat värde	0	53 396
Not 10 Balanserade utgifter för utvecklingsarbeten och liknande arbeten		
	2022	2021
Ingående anskaffningsvärden	49 596	38 510
Försäljningar/utrangeringar	-49 596	0
Överföring från pågående nyanläggningar imm anl tillg	0	11 085
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	0	49 596
Ingående avskrivningar	-11 963	-3 692
Försäljningar/utrangeringar	20 234	
Årets avskrivningar	-8 271	-8 271
Utgående ackumulerade avskrivningar	0	-11 963
Utgående redovisat värde	0	37 633

Not 11 Skatt på årets resultat

	2022	2021
Skatt på årets resultat		
Aktuell skatt	0	0
Uppskjuten skatt	0	0
Totalt redovisad skatt	0	0

Forts. Not 11 Skatt på årets resultat**Avstämning av effektiv skatt**

	2022	2021
Redovisat resultat före skatt	19 818	-498
Skatt enligt gällande skattesats	20,60	-4 082
Skatteeffekt avseende poster som är ej avdragsgilla/ej skattepliktiga	20,60	-152
Ej avdragsgillt negativt räntenetto	20,60	0
Under året utnyttjande av tidigare års underskottsavdrag vars skattevärde ej redovisats som tillgång		0
Skatteeffekt vid underskott där skattefordran ej har redovisats		4 234
Redovisad effektiv skatt	0,00	0,00

I Hallandstrafiken AB finns underskottsavdrag per 2022-12-31 på 24 086 fkr. Någon uppskjuten skattefordran har ej redovisats.

Not 12 Pågående nyanläggningar avseende immateriella anläggningstillgångar

	2022-12-31	2021-12-31
Ingående nedlagda kostnader	0	5 981
Under året nedlagda utgifter	0	5 104
Omfört till immateriella anläggningstillgångar	0	-11 085
	0	0

Not 13 Pågående nyanläggningar och förskott avseende materiella anläggningar

	2022-12-31	2021-12-31
Ingående nedlagda kostnader	7 531	14 818
Under året nedlagda utgifter	5 251	749
Överfört till maskiner och andra tekniska anläggningar	-2 435	-8 036
Inkrämsförsäljning/verksamhetsöverlåtelse	-10 348	0
Utgående nedlagda utgifter	0	7 531

Not 14 Fordringar Region Halland

	2022-12-31	2021-12-31
Ingående värde	92 700	92 700
Årets förändring	0	0
Utgående värde fordringar Region Halland	92 700	92 700

Not 15 Kortfristiga fordringar Region Halland

	2022-12-31	2021-12-31
Kundfordringar	40 246	31 185
Medel på koncernkonto	136 865	13 337
Fordran extra driftbidrag	17 000	107 000
Fordran inkrämsförsäljning/verksamhetsöverlåtelse	96 360	0
	290 472	151 522

Regionstyrelsens arbetsutskott fattade i september 2022 beslut om att täcka upp eventuellt underskott i bolaget pga pandemin. Storleken på det extra driftbidraget bestämdes i samband med bokslutsarbetet till 17 mkr, baserat på resultatprognosen i november.

Fordran inkrämsförsäljning innefattar de tillgångar och skulder som ingick i överlåtelseavtal med Region Halland per 2022-12-31.

Not 16 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	2022-12-31	2021-12-31
Förutbetalda kostnader		
IT systemunderhåll	0	3 306
Trafikkostnader	0	37 183
Övriga förutbetalda kostnader	0	5 771
Upplupna biljettintäkter	17 840	13 885
Upplupna intäkter trafik	0	11 934
Summa	17 840	72 079

Not 17 Likvida medel

	2022-12-31	2021-12-31
Kassamedel	0	53
Medel på koncernkonto	136 865	13 337
	136 865	13 390

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

Not 18 Aktiekapital

Aktiekapitalet består av 2 500 st aktier med kvotvärde 1 000 kr.

Not 22 Väsentliga händelser efter räkenskapsårets slut

Efter beslut i Regionstyrelsens varen 2023 om ändrad organisationsform för Hallandstrafiken har ett intensivt arbete pågått under 2022 för att förbereda verksamhetsövergång från bolagsform till en förvaltning inom Region Halland. En ny nämnd, Driftnämnd Kollektivtrafik, ansvarar från och med den 1 januari 2023 för att bedriva hela den verksamhet som tidigare bedrevs i Hallandstrafiken AB.

Bolaget kommer efter 1 januari 2023 inte att bedriva verksamhet i någon form. Planen för avveckling och likvidation av bolaget är vid tidpunkt för upprättande av Årsredovisning 2022 inte kända.

Not 19 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2022-12-31	2021-12-31
Löneskuld, semesterlöneskuld	0	1 775
Upplupna sociala avgifter	1 147	1 606
Förutbetalda biljettintäkter	0	22 272
Ersättningar till trafikföretag	1 473	3 169
Reglering Västra trafik	1 803	0
Upplupna driftskostnader		
Öresundståg	12 956	26 161
Bidrag Trafikverket leasing tåg	0	5 220
Elbusspremie	0	5 982
Övriga poster	3 241	2 525
Summa	20 620	68 709

Not 20 Disposition av vinst eller förlust

Förslag till vinstdisposition	2022-12-31
Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel (kronor):	
balanserad vinst	298 447 441
årets vinst	19 817 937
	318 265 378

disponeras så att i ny räkning överföres

	318 265 378
	318 265 378

Not 23 Underskrifter

Hallandstrafiken AB
556225-2998

Resultat- och balansräkningen kommer att föreläggas årsstämman för fastställelse.

Falkenberg

Andreas Almquist
Verkställande Direktör

Gösta Bergenheim
Ordförande

Per Stané Persson
Vice Ordförande

Lovisa Ljungberg

Catharina Berghorn

Tommy Rydfeldt

Christian Johansson

Kerstin Alexén

Lars Gustafsson

Christoffer Johansson

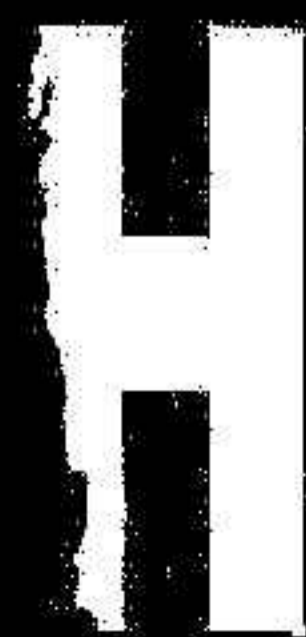
Cenk Kacar
Arbetsgarerepresentant

Heléne Bäck
Arbetsgarerepresentant

Vår revisionsberättelse har lämnats

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Rebecka Alfredsson
Auktoriserad revisor



Hallandstrafiken

Jan Christian Johansson

Jan Christian Johansson
 E-mail: christian.olsson-johansson@regionhalland.se
 Role: Ledamot
 Verified by Mobile BankID
 2023-03-09 09:19 CET

Gösta Bergenheim

Gösta Bergenheim
 E-mail: gosta.bergenheim@regionhalland.se
 Role: Ordf
 Verified by Mobile BankID
 2023-03-09 09:29 CET

Tommy Rydfeldt

Tommy Rydfeldt
 E-mail: tommy.rydfeldt@regionhalland.se
 Role: Ledamot
 Verified by Mobile BankID
 2023-03-09 09:43 CET

Heléne Bäck

Heléne Bäck
 E-mail: helene.back@hlt.se
 Role: Enhetschef
 Verified by Mobile BankID
 2023-03-09 10:01 CET

Per Stané Persson

Per Stané Persson
 E-mail: per.stane-persson@regionhalland.se
 Role: Regionråd och Vice ordförande
 Verified by Mobile BankID
 2023-03-09 10:05 CET

Catharina Berghorn

Catharina Berghorn
 E-mail: catharina.berghorn@telia.com
 Verified by Mobile BankID
 2023-03-09 13:12 CET

Christoffer Johansson

Christoffer Johansson
 E-mail: christoffer.johansson@regionhalland.se
 Role: Ledamot
 Verified by Mobile BankID
 2023-03-10 08:26 CET

Lovisa Ljungberg

Lovisa Ljungberg
 E-mail: lovisa.ljungberg@regionhalland.se
 Role: Ledamot
 Verified by Mobile BankID
 2023-03-10 08:47 CET

Cenk Kacar

Cenk Kacar
 E-mail: cenk.kacar@hlt.se
 Role: Personalrepresentant
 Verified by Mobile BankID
 2023-03-10 10:36 CET

Lars Gustafsson

Lars Gustafsson
 E-mail: lars.a.gustafsson@regionhalland.se
 Role: Styrelseledamot
 Verified by Mobile BankID
 2023-03-10 11:13 CET

Kerstin Alexén

Kerstin Alexén
 E-mail: kerstin.alexén@sd.se
 Role: Chaufför
 Verified by Mobile BankID
 2023-03-10 11:51 CET

Andreas Almquist

Andreas Almquist
 E-mail: andreas.almquist@hlt.se
 Role: VD
 Verified by Mobile BankID
 2023-03-10 15:14 CET

Rebecka Alfredsson

Rebecka Alfredsson
 E-mail: rebecka.alfredsson@pwc.com
 Role: Auktoriserad revisor
 Verified by Mobile BankID
 2023-03-13 10:52 CET

Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Hallandstrafiken Aktiebolag, org.nr 556225-2998

Rapport om årsredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Hallandstrafiken Aktiebolag för år 2022.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Hallandstrafiken Aktiebolags 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 för Hallandstrafiken Aktiebolag.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisions sed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till Hallandstrafiken Aktiebolag enligt god revisors sed 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 revisions sed 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 Hallandstrafiken Aktiebolag för år 2022 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 revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till Hallandstrafiken Aktiebolag 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. Den verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

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

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

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

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

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

Halmstad den dag som framgår av vår elektroniska underskrift

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Rebecka Alfredsson
Auktoriserad revisor

Deltagare

ÖHRLINGS PRICEWATERHOUSECOOPERS AB 556029-6740 Sverige

Signerat med Svenskt BankID

2023-03-13 09:49:07 UTC

Namn returnerat från Svenskt BankID: REBECKA ALFREDSSON

Datum

Rebecka Alfredsson

Auktoriserad revisor

Leveranskanal: E-post

2023050221097