

# Revisionsrapport Norrtåg AB.

---

Basgranskning för år 2014  
Ansvarig: Majvor Enström

Till  
Norrtåg AB  
Org. nr 556758-3496

## Innehåll

1. Sammanfattning .....	3
Bakgrund .....	4
1. Inledning.....	4
1.1 Syfte, revisionskriterier och avgränsningar .....	4
1.2 Inriktning och revisionsfrågor.....	5
1.3 Metod och avgränsning.....	6
2. Norrtåg AB .....	6
3. Resultat av granskningen.....	7
3.1 Genomförande av Handlingsplan Vinter .....	7
3.2 Styrelsen har informerats om Handlingsplan vinter .....	7
3.3 Styrelsens utvärdering av åtgärderna i Handlingsplanen under år 2014.....	8
3.4 Styrelsen har informerats om trafikläget.....	8
3.5 Styrelsens interna kontroll .....	9
3.5.1 Interna kontrollen i finansförvaltningen.....	9
3.5.2 Styrelsens riskanalys .....	10
3.6 Otydigheter i styrdokumentet .....	11
3.7 Närvaron i styrelsen .....	12
3.8 Otydlig ägarstruktur .....	13
3.9 Utvärdering Norrtågsförsöket.....	13
3.10 Förvaltningsberättelsen .....	14
3.11 Ekonomi .....	14
4. Sammanfattande svar på revisionsfrågorna:.....	16
5. Rekommendation.....	17

## 1. Sammanfattning

Lekmannarevisorerna ska granska om styrelse och verkställande direktör (VD) genomfört verksamheten på ett ändamålsenligt och från ekonomiskt synpunkt tillfredställande sätt.

Lekmannarevisorernas riskanalys, inför granskning av bolagets verksamhet för år 2014, visade att de problemområden som identifierades i granskningen för år 2013 i stora delar inte var undanröjda. I granskningen för år 2013 konstaterades att styrelsens beslutat om ett omfattande handlingsprogram för vintermodifiering av fordon, förbättrad service och underhåll och förbättrad organisation. Dessa åtgärder hade dock inte utvärderats och det var därför inte möjligt att uttala sig om styrelsens åtgärder under år 2013 varit tillräckliga.

Lekmannarevisorerna beslutade i sin granskningsplan för år 2014 att särskilt bevaka styrelsens åtgärder avseende:

- Utvärdering av åtgärder i styrelsens Handlingsplan vinter för att komma till rätta med problemen i tågtrafiken
- Framtida finansieringen
- Ledamöternas närvaro i styrelsen

Granskningen visar att styrelsen hållit sig informerad och vidtagit åtgärder i syfte att lösa identifierade problemområden. Granskning av styrelsens protokoll visar att styrelsen hållit sig informerad om handlingsprogrammets genomförande, resandeutveckling, ekonomiska risker m.m. Utvärdering av effekterna av styrelsens åtgärder enligt Handlingsplan vinter saknas även för år 2014. Vi rekommenderar att styrelsen, så snart detta är möjligt, genomför en utvärdering av effekterna av genomförda åtgärder enligt Handlingsplan vinter.

Granskningen visar att styrelsen hållit sig informerad om riskläget för bolaget och vid flera tillfällen beslutat om justering i Riskanalysen. Minskad statlig finansiering är enligt styrelsens riskbedömning en av de största identifierade riskerna och som bedöms ge allvarliga effekter om risken inträffar. En tillkommande risk har av styrelsen bedömts vara ökade kostnader efter ny upphandling. Vi rekommenderar också att styrelsen fortsatt vidtar nödvändiga åtgärder för att hantera frågor med koppling till identifierade ekonomiska risker.

Föregående års granskning visade låg närvaron för en av ledamöterna i styrelsen. Nämnade förhållande har även för år 2014 kunnat iakttas, under första halvåret. Det faktum att ledamöter varit frånvarande vid beslutsfattande, i sådana frågor där representation från alla fyra län krävs, har medfört att några beslut fattats i strid med konsortialavtalet. Vi rekommenderar att styrelsen säkerställer att nämnda situation hanteras enligt konsortialavtalets punkt 6

I ägarsamråd i december 2013 beslutade ägare och finansärer att under år 2014 utreda frågan om ägarstrukturen för Norrtåg AB. I ägarsamrådet i september 2014 redovisades resultatet av utredningen där kollektivtrafikmyndighetschefen i Norrbotten varit sammankallande för den arbetsgrupp som arbe-

tat i utredningen. Av rapporten<sup>1</sup> framgår att Norrtåg AB föreslås ägas av Kollektivtrafikmyndigheterna i respektive län. Utredningen har dock inte redovisat någon lösning på problemet för Norrtåg med den komplexa ägarstrukturen med fyra ägare och lika många finansiärer. Vi rekommenderar att bolaget verkar för att problemet undanröjs.

Norrtågs styrelse beslutade i februari 2014 att bli delägare i Samtrafiken AB. Beslutet saknar dock, enligt vår bedömning, stöd i bolagsordningens § 5 om att bolaget i ärenden av principiell betydelse ska bereda parterna som ingår i konsortialavtalet möjligheter att ta ställning. Vi noterar vidare att det finns en otydlighet i konsortialavtalet avseende styrelsens mandat att fatta beslut om bland annat förvärv av bolag. Det råder i det avseendet inte samklang mellan bolagsordning och konsortialavtal.

Vår granskning har försvårats på grund av de oklarheter som under granskningen visat sig finnas beträffande bolagsordning, ägardirektiv och konsortialavtal. Efterforskning hos de fyra ägarna visar att Landstingen i Norrbotten, Västerbotten och Västernorrland har godkänt ett likalydande förslag till ny bolagsordning. Den bolagsordning som Länstrafiken i Jämtland AB beslutat om skiljer sig däremot i väsentliga delar från den version som de övriga tre landstingen godkänt. Som nämnts ovan finns det även otydligheter i konsortialavtalet och det finns också olika versioner av ägardirektiv. I bolagsstämman i juni 2014 blev inget av de nämnda dokumenten behandlade. Det är därför alltså jämt de i juni år 2012 beslutade styrdokumentet som gäller för bolaget..

Redan i vår granskning år 2010 uppmärksammade vi på liknande problem och att styrelsen inte hade kontroll över vilka versioner som var beslutade för bolaget. Vi ser allvarligt på de förhållande som råder och som medfört att beslut om den revidering av styrdokumentet som, enligt uppgift gjordes i september år 2013, inte än kunnat slutföras.

## Bakgrund

### 1. Inledning

Lekmannarevisorerna i Norrtåg AB har uppdrag att granska om bolagets verksamhet sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt om den interna kontrollen är tillräcklig

#### 1.1 Syfte, revisionskriterier och avgränsningar

I granskningsplan som upprättats för 2014 har beslutats att granskningen, förutom basgranskning, ska omfatta en uppföljning av föregående års iakttagelser med särskild fokus på;

- styrelsens åtgärder enligt beslutat handlingsprogram för att komma tillrätta med problemen i tågtrafiken.
- styrelsens åtgärder för att klara ut det otydliga ägarförhållanden
- styrelsemedlemmarnas närvaro i styrelsens möten

---

<sup>1</sup> Rapport "Utredning Ägarskap av Norrtåg AB" 2014-09-15

Granskningen omfattar även två särskilda granskningar: 1) *upphandling av tågtrafiken* och 2) *bolagets uppföljning av ingångna avtal*, dessa redovisas i separat rapport.

Syftet med granskningen är att ge lekmannarevisorerna underlag för den i aktiebolagslagen (ABL) 10 kap. föreskrivna granskningsrapporten.

De revisionskriterier som utgör underlag för lekmannarevisorernas analys och bedömning är aktiebolagslagens och kommunallagens bestämmelser, konsortialavtal, ägardirektiv, bolagsordning samt övrig aktuell styrdokumentation.

## 1.2 Inriktning och revisionsfrågor

Revisionskontoret i Jämtlands läns landsting har på uppdrag av lekmannarevisorerna i Norrtåg AB granskat bolagets verksamhet.

Den övergripande frågan har varit om Norrtågs styrelse hållit sig informerad, vidtagit åtgärder och följt upp beslutade åtgärder för att säkerställa tågtrafiken i enlighet med ägarnas direktiv:

- Har de problemen i tågtrafiken som revisorerna identifierats i tidigare års granskning undanröjts?
- Har styrelsen hållit sig informerad om arbetet med att komma till rätta med problemen samt fattat nödvändiga beslut?
- Har styrelsen följt upp att planerade åtgärder, för att komma tillrätta med problemen, genomförts och fått önskad effekt?
- Har styrelsen hållit sig informerad om trafikläget och beslutat om åtgärder?
- Har styrelsen hållit sig informerad om riskbilden för bolaget och beslutat om åtgärder?
- Har styrelsen tillförsäkrat sig en löpande utvärdering av hur förvaltningen av placerade medel utvecklas i förhållande till fastställda förvaltningsmål?
- Har styrelsen vidtagit åtgärder i syfte att öka styrelseledamöternas närvaro?

I granskningen ingår även att stämma av om styrelsen verkat för att lösa problemet med otydliga ägarstrukturen:

- Delägare för Norrtåg AB är Kommunalförbundet Kollektivtrafiken i Västernorrlands läns, Länstrafiken i Jämtlands län, Länstrafiken i Västerbottens läns AB och Kommunalförbundet i Norrbottens län.
- Finansiärer för Norrtåg AB är de fyra nordligaste landstingen tillsammans med staten. Landstingen har också borgensåtaganden för de tåg som Norrtåg AB trafikerar. Landstingen har även utfärdat ett finansieringslöfte som sträcker sig fram till och med år 2021 och som avser den trafik som ingår i underlaget för Norrtåg AB:s nya upphandling av tågoperatör

I granskningen har vi även uppmärksammat bolagets kontroll på sina styrdokument:

- Bolagsordning
- Konsortialavtal
- Ägardirektiv

### 1.3 Metod och avgränsning

Granskningen har utförts enligt gällande bestämmelser i aktiebolagslagen, kommunallagen samt god revisionssed i kommunal verksamhet och omfattar genomgång av styrelsens protokoll och handlingar, bolagets styrdokument, avlämnad årsredovisning för 2014. Underlag till granskningen av Norrtågs verksamhet mm har även inhämtats; vid seminarium den 10 september i Umeå med Norrtågs VD och verksamhetsutvecklare, vid telefonintervjuer med VD, verksamhetsutvecklare och tekniska chefen. I samband med slutrevisionen den 19 februari 2015 genomfördes ett andra seminarium och vid det tillfället deltog styrelsen.

Lekmannarevisorerna har under 2014 haft egna överläggningar via telefon och inför ovan nämnda seminarier.

Granskningen är avgränsad till basgranskning och de problemområden som revisorerna identifierat i sin granskningsplan för år 2014. Räkenskaper och intern kontroll i de administrativa rutinerna granskas av bolagets yrkesrevisor. Den dialog under granskningsarbetet som planerades har dock inte kunnat genomföras på grund av att det hos yrkesrevisionen skett personbyte.

Denna redogörelse är sakgranskad av verkställande direktören Maria Högländer, Norrtåg AB.

## 2. Norrtåg AB

Ändamålet med Norrtågs verksamhet är att för ägarna i Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland och Jämtland bedriva persontrafik med tåg på dagtid i respektive län (regional), mellan länen samt interregionalt med angränsande län (enligt överenskommelse med staten). En viktig grund för bolagets verksamhet är den överenskommelse om Norrtågsförsöket som slutits mellan berörda parter.

Bolaget ägs med 25 procent av vardera part.

Bolaget styrs av:

- Bolagsordning som reglerar ändamål och föremål för bolagets verksamhet, revisorer och lekmannarevisorer, ärende till bolagsstämma mm
- Konsortialavtalet som reglerar ägandet och finansieringen mellan parterna, bolagets ledning och förvaltning samt inflytande för parterna.

- Ägardirektivet som är en överenskommelse mellan ägarna om bolagets uppdrag, informationskrav, delårs- och årsrapporter, samråd mellan bolaget och parterna, inflytande för parterna och samråd vid upphandling.

### **3. Resultat av granskningen**

#### **3.1 Genomförande av Handlingsplan Vinter**

Styrelsen godkände den 27 februari 2013 den Handlingsplan vinter som utarbetats av företagsledningen tillsammans med övriga parter (Alstom, Transitio, Mantena, Botniatåg).

Analysen inför upprättande av handlingsplanen visade på tre stora problemområden:

1. Fordonsfel – hjul, boggi, fronter, frekventa fel
2. Organisatoriska brister – ledtider, regler
3. Infrastruktur – avisning, svarv, reservfordon, reservdelar.

Handlingsplan vinter omfattar ett stort antal olika åtgärder, enligt uppgift pågår för närvarande ett 50-tal åtgärder. Av det som framkommit i protokollen och av informationen från tjänstemannaledningen har ett antal problem kunna åtgärdas vilket bidragit till att korta ledtider och minska störningar. Exempelvis har slangar och rör i fordonens underrede bytts ut, en svarvetablering i Notviken har genomförts och avisning kan nu ske på två ställen (Luleå och Umeå). Underhållsnod i Luleå har tillkommit för X52 som uteslutande trafikerar norra delen av trafiksystemet. Skiftgång och bemanningen i depå i Umeå har förstärkts liksom organisationen hos operatören. Reservfordon har hyrts in under vintermånaderna då X62 har varit på vintermodifiering.

Enligt uppgift pågår analyser och tester för att lösa de kvarstående problem med hjulen, toaletterna, fronter och till viss del ERTMS (antalet ”spökbalisering” har minskat efter montering av RC-filter). Utvärderingen har dock enligt uppgift inte kunnat göras på grund av den milda och snöfattiga vintern.

De flesta pågående åtgärder täcks enligt uppgift av garantin. Även installationen av delar som måste bytas ut bekostas därmed av Alstom.

Mätningar av regularitet, punktlighet, antal inställda turer, resandeutveckling mm visar på en positiv utveckling. Resandeutvecklingen ökar kraftigt samtidigt som fordonsfel och andra störningar uppges minska.

#### **3.2 Styrelsen har informerats om Handlingsplan vinter**

Granskningen för år 2013 visade att styrelsen hållit sig informerad och vidtagit åtgärder i syfte att lösa identifierade problemområden.

Under år 2014 har arbetet med Handlingsplan vinter redovisats i styrelsen enligt följande:

- 7 maj 2014 (§ 438), 24 september (§ 469) och 18 december (§ 479) redovisades de viktigaste punkterna i Handlingsplan vinter och aktuell status i respektive punkt. Vid de två senare tillfällena uppgavs att de punkter som redovisades i maj 2014 kvarstod och inga statusförändringar fanns att rapportera.

Styrelsen beslutade via alla tre tillfällena att *godkänna rapporteringen*.

Utöver de särskilda rapporterna om arbetsläget mm i Handlingsplan vinter har styrelsen i den övriga rapporteringen i punkten Teknik och Trafik fått information om problem och åtgärder som har bäring på Handlingsplanen.

### **3.3 Styrelsens utvärdering av åtgärderna i Handlingsplanen under år 2014**

I granskningen för år 2013 konstaterades att det inte varit möjligt att uttala sig om styrelsens åtgärder varit tillräckliga på grund av att det saknades en utvärdering av åtgärdernas effekter.

I styrelsen den 2014-02-27 § 424 framgår att en utvärdering av Handlingsplan vinter pågår och uppgavs redovisas vid nästa sammanträde. ”De cirka 100 åtgärderna kommer att beskrivas utifrån om de har genomförts eller inte samt effekt av genomförda åtgärder om de är mätbara”.

En redovisning genomfördes i mars 2014 och då konstaterades att den planerade utvärderingen av de olika punkterna i Handlingsplanen inte kunnat genomföras fullt ut på grund av den milda och snöfattiga vintern. I förvaltningsberättelsen för år 2014 uppges att utvärdering av handlingsplanen kommer att ske efter vinterhalvåret 2015.

Av protokollet 2014-05-07 § 438 framgår att trafiken dittills under året fungerat avsevärt bättre än föregående vinter med några undantag. Vidare uppges att fordonssituationen varit hanterbar under vintern.

### **3.4 Styrelsen har informerats om trafikläget**

Norrtåg har under 2014 trafikerat sex linjer med 80 avgångar dagligen, ca 2000 avgångar per månad. Norrtåg trafikerar totalt 1500 km järnvägsspår i Norrland och stannar vid 58 stationer. Fordonsflottan omfattar 19 fordon varav 14 trafiksatta och 5 reservfordon.

Protokollgranskningen visar att styrelsen under år 2014 hållit sig väl informerade om trafikläget. Vid respektive styrelsemöte har styrelsen fått rapporter om trafikläget uppdelat på olika linjer.

Styrelsen har beslutat om åtgärd:

- 24 september 2014 § 469 - att på kort sikt genomföra trafiken på sträckan Umeå – Lycksele med tåg måndag – fredag och viss reduktion



av tågtrafiken lördag – söndag för att skapa underhållslucka för fordonet.

- 18 december 2014 § 479 – att uppdra till VD att beställa planerade energieffektiviseringsåtgärderna så att dessa kan få effekt vintern 2015-2016 Vidare uppdrogs till VD att skriva till Trafikverket angående den oacceptabla trafiksituationen på sträckan Bastuträsk – Boden.

Utöver rapport om trafikläget har styrelsen fått särskilda kvartalsrapporter med kvalitetsredovisning. Kvartalsrapporterna har innehållit uppgifter om fordonens tillgänglighet, resandeutveckling, punktlighet, regularitet, ekonomiskt utfall m.m. Vid samtliga tillfällen har styrelsen godkänt kvalitetsredovisningen.

I årsredovisningen för 2014 finns redogörelser om trafikläget under året per linje.

### 3.5 Styrelsens interna kontroll

Norrtågs styrelse har beslutat om; attestreglemente, upphandlingspolicy, placeringspolicy och riktlinjer för dokumenthantering.

Enligt styrelsens protokoll (2014-12-18 § 477) har bolaget under året arbetat med att säkra upp processer runt diarieföring, avtalsregister, elektronisk uppföljning av resenårsstatistik och fordonsuppföljning via egenutvecklade databashantering. Vidare uppger VD att bolaget har en god uppföljning och inga nya riskområden har enligt VD identifierats under året.<sup>2</sup>

Styrelsen beslutade den 18 december 2014 att godkänna den redovisade aktuella statusen i bolagets internkontrollplan. Aktuella aktiviteter och tidsplan med utsedd ansvarig är identifierade på samtliga riskområden.

Utvärdering av VD och styrelsen ska enligt Arbetsordning för styrelsen ske en gång per år. Av styrelsens protokoll 7 maj 2014 § 441 framgår att styrelsen genomfört en sådan utvärdering.

#### 3.5.1 Interna kontrollen i finansförvaltningen

Norrtåg beslutade i december 2013 om en placeringspolicy som anger regler för förvaltningen av bolagets medel avseende:

- Målformulering ( övergripande målet är att optimera avkastning utifrån att bevara kapitalet. De alternativa placeringarna ska alltid vara kapitalgaranterade och ha ett sådant upplägg att åtminstone satsat kapital kan återfås på förfallodagen).
- Roller och ansvar (styrelsens resp. VD:s ansvar)
- Placeringsföreskrifter (förvaltningsformer, tillåtna tillgångsslag och riktlinjer, etiska hänsyn, övriga riskbegränsningar)

<sup>2</sup> Protokoll per 2014-12-18 §477.

- Rapportering och uppföljning (rapportering görs i samband med den ekonomiska rapporteringen till styrelsen. VD ska minst en gång per år se över den operativa förvaltningen)

Cirka två tredjedelar av de placerade medlen (som totalt uppgår till 80 mkr) har en längsta löptid på 1 år. Placeringarna för de resterande medel har löptider på 3 alternativt 6 månader. Anledningen är att bindningstider ska spegla kommande likviditetsbehov..

För att säkerställa att det i bolaget finns erforderlig likviditet för löpande utbetalningar görs enligt verksamhetsutvecklaren likviditetsanalyser vid kvartalsrapporter. Man säger sig ha god kontroll på vilka medel som finns tillgängliga för placering vid olika tidpunkter eftersom utestående fakturor är väl kända till både beloppsstorlek och förfallodatum.

I Attestregelverket regleras att utbetalning från bank kräver underskrift av två i förening.

Av styrelsens protokoll framgår inte om styrelsen hållit sig informerad om finansförvaltningens genomförande och resultat med undantag för den översiktliga informationen från VD vid styrelsens möte 2014-09-24 § 468. Enligt verksamhetsutvecklaren görs dock redovisningen till styrelsen i samband med redovisning av den kvartalsvisa kvalitetsrapporten.

### 3.5.2 Styrelsens riskanalys

Norrtågs styrelse har beslutat om en riskanalys, Riskanalys Norrtåg AB "för att identifiera riskmoment inom verksamheten. Syftet är att tydliggöra riskerna för ägare och styrelse och att vidta åtgärder i syfte att minimera riskerna".

Riskenivån och riskeffekten beskrivs i en skala 1-5 där 5 anger mycket stor risk.

Styrelsen har under året beslutat om riskanalysen enligt följande:

- 27 februari - oförändrad riskstatus men att till nästa utvärdering lägga till ytterligare en punkt, Upphandling.
- 7 maj - uppdrag till VD att till nästa styrelsemöte bereda en ny Riskanalys där orsaken till förändringar bör dokumenteras och förtydligas.
- 9 juni - godkänna den reviderade riskanalysen och uppdra till VD att göra ett förslag till nästa styrelsemöte kring gradering av riskerna
- 24 september – godkänna ny riskanalys med till viss del omarbetade potentiella riskerna. Punkterna ERMTS och Upphandling har tillkommit.
- 18 december – ändra aktuell Riskanalys avseende punkt 3.1 öka risken till 2 från 4 samt öka risken för punkt 5.5 från 3 till 4 och effekt från 2 till 3.

Risköversikten (i handlingarna till mötet 18 december 2014) visar att bedömningen av riskenivån för flertalet av områdena i Riskanalysen (Trafik, Teknik,

Ekonomi, Organisation/marknad och Upphandling 2016) inte ändrats nämnvärt det senaste året. Undantag är risknivån för Fordonstekniska störningar, Underhållskapacitet, Ägarnas finansiering och Stabilitet hos operatör som sänkts efter bedömning om förbättrade förhållanden.

Riskenivån för Minskad statlig finansiering har höjts med anledning av osäkert politiskt läge i Sverige. Styrelsen bedömer att detta kan ha effekter på Trafikverkets finansiering 2016 och att planerat rälsbyte senareläggs vilket ger effekter på kommande upphandling.

Bedömd risk i Upphandling 2016 har bl.a. sin grund i den skada på varumärket som bolaget kan ha åsamkats efter alla problem som varit och till viss del kvarstår i tågtrafiken. Ett skadat varumärke bedöms kunna påverka både resandet och när det gäller att locka operatörer att se en affärsmöjlighet för trafiken. Skadan uppges därmed kunna medföra höga anbudspriser.

I tabellen redovisas de - enligt styrelsens bedömning - största riskområdena:

Riskbedömning tagen av styrelsen 141218		141218
	Risk	Effekt
<b>Trafik</b>		
Infrastruktur	3	3
<b>Teknik</b>		
Fordonstekniska störningar	3	3
<b>Ekonomi</b>		
3.1 Minskad statlig finansiering	4	4
3.4 Förändrade kostnader för infrastruktur	4	2
<b>Upphandling 2016</b>		
5.1 Höga anbudspriser	3	4
5.4 Svårbedömd marknadsutveckling	4	4
5.5 Infrastruktur	4	3

### 3.6 Otydligheter i styrdokumentet

I protokollgranskningen har framkommit att "Arbetsordning för styrelsen" och "Ägardirektiv" inte behandlats av bolagsstämman 9 juni 2014 som Bolagsordningen föreskriver. Arbetsordningen har antagits av konstituerande styrelsen 9 juni 2014 (§ 446). Vi noterar i arbetsordningens bestämmelser att "Arbetsordning styrelse" enligt dessa ska beslutas av styrelsen.

Vid tidpunkten för granskningens genomförande saknades reviderade ägardirektiv, konsortialavtal och bolagsordning. Nämnda dokument hade enligt VD skickats till ägarna för beslut om ändringar under hösten 2013, när beslut skulle fattas var dock inte känt. Enligt Vd hade kontakt via mail tagits med ägarna under våren 2014 i syfte att få besked om beslutsläget inför bolagsstämman i juni 2014. Våra efterforskningar hos ägarna resp. finansierarna

visar att landstingen i Norrbotten, Västerbotten och Västernorrland godkänt förslag till ny bolagsordning och konsortialavtal. I Jämtland har beslutet om bolagsordning hanterats av Länstrafiken i Jämtland AB. Denna bolagsordning skiljer sig i väsentliga delar från den version som landstingen i Norrbotten, Västerbotten och Västernorrland godkänt. Efterforskningen visar också att ägardirektiven inte har godkänts av alla ägare. Godkännande från Norrbotten saknas.

I granskningen har även framkommit otydligheter i de nya styrdokument som reviderats av finansiärer och ägare. Detta kan illustreras i följande exempel: Förvärv, avyttring eller försäljning av bolag regleras följande:

- Av förslaget till ny bolagsordning som vi tagit del av framgår i § 5 – parterna skall fastställa övergripande och principiellt viktiga policy och inriktningsbeslut, såsom; godkännande av förvärv av bolag, bildande av bolag eller förvärv av bolags rörelse.
- Konsortialavtal punkt 6.6 – Styrelsebeslut med representation från samtliga delägare där styrelseledamöterna är eniga erfordras alltid i frågor om förvärv, avyttring eller bildande av dotterbolag ...

Av vår protokollsgranskningen (styrelsen 2014-02.27 § 422) framgår att Norrtågs styrelse beslutat om att bli delägare i Samtrafiken AB (nationellt bolag som ägs av 36 trafikföretag). Köpet omfattar en ägarandel med 30 aktier till en kostnad av 60 000 kronor. Enligt bolagsordningen ska denna typ av fråga föras upp till parterna som ingår i konsortialavtalet så att dessa har möjlighet att yttra sig, men så har inte skett.

### **3.7 Närvaron i styrelsen**

Revisorernas protokollsgranskning för år 2013 visade på låg närvaro från en styrelseledamot. Revisorerna bedömde att detta innebar att styrelsens arbete kunde påverkas negativt.

Norrtågs styrelse har under 2014 haft 10 protokollförda möten varav tre telefonmöten. Bolagsstämman möte hölls den 9 juni 2014.

Granskning av protokoll för år 2014 visar att iakttagelsen från föregående år, om låg närvaro från en representant, även fortsatt under det första halvåret 2014. Denne har varit frånvarande vid sex protokollförda styrelsemöten under år 2014.

Vid två av dessa möten beslutade styrelsen i frågor som enligt konsortialavtalet kräver representation från samtliga ägare:

- den 7/5 togs beslut om budget för år 2015 Ersättare i styrelsen för företrädaren från Norrbotten hade vid beslutet hämtats från Västerbotten.
- den 9/6 beslutades om firmatecknare. Ersättare i styrelsen för företrädaren från Norrbotten hade vid beslutet hämtats från Jämtland.

Enligt konsortialavtalets punkt 6D ska ärenden - där det krävs representation från samtliga parter men detta inte kan uppnås på grund av att ledamot inte är närvarande – bordläggas och avgöras vid ett senare styrelsemöte.

### 3.8 Otydlig ägarstruktur

Det otydliga ägarstrukturen med fyra ägare och lika många finansiärer har påtalats av lekmannarevisorerna i en skrivelse år 2012. I ägarsamrådet i december år 2013 beslutade ägare och finansiärer att under år 2014 utreda frågan om ägarstrukturen i Norrståg AB. Resultatet skulle presenteras under hösten 2014.

Av ett ännu ej underskrivet protokoll från ägarsamråd i Norrståg AB per den 18 december 2014 framgår att ägarutredningen behandlats. Chefen för kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten - med uppdrag att samordna arbetet med att utreda ägarförhållandena i Norrståg AB- föredrog resultatet av utredningen där det föreslås att ägandet även fortsättningsvis ska ligga hos de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

En av anledningarna till detta är, enligt rapporten (Utredning 2014-09-15 Ägarskap av Norrståg AB), vara att det juridiskt kan uppstå problem om landsingen äger Norrståg AB och Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten (RKM) vill anlita Norrståg AB för den regionala tågtrafiken.

Vidare sägs i rapporten att "varje län måste skapa rutiner för att kommunicera kostnaden med finansiären".

Utredningen redovisar ingen lösning på Norrstågs problem med den komplicerade ägarstrukturen.

### 3.9 Utvärdering Norrstågsförsöket

Norrstågsförsöket skall utvärderas tre gånger under avtalsperioden - 2014, 2016 och 2019. År 2013 kommer att användas som basår för utvärderingarna.

Den första utvärderingen har genomförts under 2014 (styrelsen 24 september 2014 § 468). Vi har tagit del av rapporten "Utvärdering av Norrstågsförsöket" daterad 14 oktober 2014.

"Utvärderingen baseras på en bred genomgång och analys av underlagsdata:

- resandestatistik
- möjligheter att resa, restider och anslutningar
- indikatorer för regionens utveckling
- indikatorer avseende transportkvalitet
- trafiksäkerhet - analys utifrån nyckeltal
- miljöproblem
- jämförelse utifrån nöjd kundundersökningar (NKI), och resvaneundersökning, RVU.
- tillgängligheten för funktionshindrade

Sammantaget visar passagerarutvecklingen på de fyra fungerande linjerna att eftersträvade samhällsmål successivt uppfylls allt mer. Jämförelse med de två linjer som har kvarstående problem, Lycksele-Vindelns-Umeå och Luleå-Boden Bastuträsk-Vindelns-Umeå visar att stora samhällsvinster finns inom räckhåll även för dessa med förbättringar av nu rådande problem med infrastruktur och fordon.

### 3.10 Förvaltningsberättelsen

Styrelsens årsredovisning innehåller en informativ redogörelse för bolagets verksamhet avseende; trafikutvecklingen, uppföljning av Norrtågsförsöket, Handlingsplan vinter, fordon till trafik, tillhandahållande av verkstad, miljö, EU-projekt, upphandling 2016 och ekonomi.

Av redovisningen framgår följande:

- Resande som har ökat med 13 procent främst gäller detta sträckorna; Umeå – Sundsvall och Sundsvall – Storlien. Sämsta resultatet avseende regularitet och punktlighet har man haft på sträckorna Umeå-Luleå och Luleå-Kiruna. Problem har även varit på sträckorna Umeå-Lycksele och Boden – Bastuträsk.
- Kunderna är överlag nöjda, tågtrafiken ger positiv miljöpåverkan och ekonomin är i balans.
- Punktligheten har under år 2014 varit 90 procent (Rättid + 5 min) eller 96 procent (Rättid + 15 min). Antal inställda avgångar kopplade till fordonsunderhåll har halverats jämfört med 2013.
- Handlingsplan vinter fortgår med alla parter inom olika åtgärdsområden. Utvärdering av handlingsplanen kommer att ske efter vinterhalvåret 2015.

### 3.11 Ekonomi

#### Ekonomisk ställning

Av styrelsens årsredovisning framgår att Norrtågs intäkter år 2014 totalt uppgick till 237 591 kkr, varav driftsbidrag från ägarna 77 188 kkr, nettoomsättning 83 686 kkr och övriga rörelseintäkter 76 717 kkr (EU-bidrag). Bolaget redovisar för år 2014 ett nollresultat. Kostnaderna uppgår 239 136 kkr.

Norrtågs tillgångar (omsättningstillgångar) uppgår till 116 974 kkr. Tillgångarna utgörs av kassa/bank (109 618 kkr), och kortfristiga fordringar (7 356 kkr) och kortfristiga skulder (115 251 kkr). Det egna kapitalet uppgår till 2 000 tkr (aktiekapital).

Bolagets diskussioner med operatören om anspråk på kompensation för extra kostnader på grund av försenade starter och brister på fordon har under år 2014 resulterat i en förlikning.

### Finansiering

Norrtågs verksamhet finansieras enligt följande:

Driftbidrag från ägarna 77,2 mkr

Statliga bidrag:

- Utvecklad trafik 30 mkr/år, bidraget upphör 31/7 2016
- Fordonsstöd 19 mkr per år fram till 2016. Eftersom utbetalning av hela fordonsstödet skett har styrelsen beslutat att ändra periodiseringen till 6,8 mkr per år t.o.m. år 2020.
- Avtal avs. Botniabanan 20 mkr/år, utgår år 2025
- Avtal med Trafikverket (Sundsvall – Östersund) 7 mkr/år, utgår 2021
- Avtal med Trafikverket (Luleå-Kiruna) 6,7 mkr , utgår 2021

Om det blir en fortsatt statliga ersättningen för utvecklad trafik är enligt uppgift i dagsläget oklart. Två av styrelsens ledamöter har på styrelsens uppdrag uppvaktat regeringen.

Samtliga finansiärer i norrlandstingen har under året inför ny upphandling av tågoperatör beslutat att täcka kostnaderna för planerad tågtrafik fram till 2021-06-30 enligt "Norrtågstrafiken – långsiktigt utvecklings- och finansieringsbeslut inför operatörsupphandling"(underlag för beställning av trafik).

**4. Sammanfattande svar på revisionsfrågorna:**

Revisionsfråga	Svar	Kommentar
1. Har de problemen i tågtrafiken som revisorerna identifierats i tidigare års granskning undanröjts?	Till vissa delar.	Åtgärder har genomförts men problemen med hjulen, toaletterna, fronter och ERTMS kvarstår.
2. Har styrelsen hållit sig informerad om arbetet med att komma till rätta med problemen samt beslutat om åtgärder?	Ja	Vid i princip samtliga ordinarie styrelsemöten har problematiken och genomförda åtgärder redovisats under punkten "Teknik och Trafik".
3. Har styrelsen följt upp att planerade åtgärder, för att komma tillrätta med problemen, genomförts och fått önskad effekt?	Åtgärder har genomförts men inte till alla delar följts upp om önskad effekt erhållits.	Åtgärder har inte kunnat testas m.a.a. den milda och snöfattiga vintern. Enligt styrelsen 7 maj 2014 (§ 438) - "uppföljning av fokusområdena i Handlingsplan vinter fortgår och uppföljning sker kontinuerligt med operatör och AB Transitio. En mer omfattande utvärdering av de olika vintermodifieringarna kommer att ske kommande vinter."
4. Har styrelsen hållit sig informerad om trafikläget och beslutat om åtgärder?	Ja	Trafikläget och vidtagna åtgärder har kontinuerligt rapporterats i styrelsen.
5. Har styrelsen hållit sig informerad om riskbildden för bolaget och beslutat om åtgärder?	Ja	Styrelsen gör kontinuerliga riskanalyser och har under året även beslutat om förändrade risknivåer, nya riskområden att bevaka mm. Se denna rapport avsnitt 3.1.
6. Har styrelsen vidtagit åtgärder i syfte att öka styrelseledamöternas närvaro?	Ja, enligt uppgifter från VD	Enligt VD har styrelsens ordförande både skriftligt och muntligt uppmärksammat berörd ägare på problemet med den bristande representationen i styrelsen. Vi noterar att samtliga parter varit representerade i styrelsen fr. o. m mötet i augusti 2014 och resterande av årets möten.

När det gäller situationen för Norrtåg med anledning av den komplicerade ägarstrukturen noterar vi att frågan utretts.. Utredarna föreslår att Kollektivtrafikmyndigheten i respektive län ska vara ägare till Norrtåg.

I dokumentgranskningen har noterats att styrelsen saknar enhetliga och reviderade styrdokument. I granskningen har även noterats att styrelsen, utan att först inhämta godkännande från finansärer och ägare, beslutat att förvärva aktier i Samtrafiken AB. Av protokollgranskningen framgår vidare att styrelsen vid sitt konstituerande möte i juni 2014 beslutade om sin arbetsordning. Detta var ett ärende som enligt bolagsordningen borde ha beslutats av bolagsstämman.

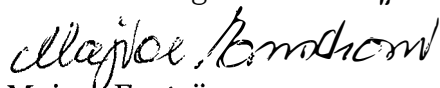


## 5. Rekommendation

### Vi rekommenderar styrelsen att:

- Så snart det är möjligt genomföra en utvärdering av effekterna av de åtgärder som styrelsen beslutat om i Handlingsplan vinter.
- Fortsatt arbeta med frågor som har koppling till finansiella risker
- Aktivt medverka till att frågan om otydlig ägarstruktur får sin lösning
- Uppmärksamma ägarna om styrelsens behov av aktuella styrdokument och att det behövs en bättre samordning mellan ägarna för att säkerställa kortare beslutsprocess och likalydande beslut.
- Förbättra sin kontroll av de för bolagets verksamhet styrande dokumenten.

Östersund dag som ovan //



Majvor Enström  
Revisionsdirektör  
Certifierad kommunal revisor  
Region Jämtland Härjedalen