

# Norrtåg AB

Organisationsnummer 556758-3496

## ÅRSREDOVISNING FÖR RÄKENSKAPSÅR 2021

**Styrelsen och verkställande direktören för Norrtåg AB får härmed avge följande årsredovisning för räkenskapsåret 2021-01-01 – 2021-12-31.**

### FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

Norrtåg AB skapar tillgänglighet både genom det trafiksystem som byggts upp, och genom att samordna de aktörer som arbetar för att öka resandet med tåg och möjliggör för en trafik med hög kvalitet.

Norrtåg utgör en viktig faktor för Norrlands regionala utveckling. Bolaget verkar för att, på affärsmässiga grunder, erbjuda samhällsekonomiskt effektiva, attraktiva och långsiktigt hållbara resmöjligheter för de som bor i, verkar i eller besöker regionen.

Bolagets uppdrag är att bedriva persontrafik, genom avtal med trafikföretag eller i egen regi, med tåg inom och i anslutning till region Norrland jämte därmed förenlig verksamhet. Därutöver ska bolaget tillhandahålla fordon och en verkstad.

Genom att upphandla trafiken med en tjänstekoncession är bolagets roll tydligare som möjliggörare och garant för trafiksystemet, dess kvalitet och standard. Upphandlat trafikföretag är den som ska möta kunden, bära affärsrisken och hantera det dagliga arbetet med tågtrafik. Bolaget ska se till att verktygen för trafiksystemets framgång i form av bra fordon, verkstad och tillfredsställande infrastruktur finns. Bolagets vision är att Norrtåg tillsammans med övrig kollektivtrafik ska bilda ett väl sammanhållet och attraktivt trafiksystem.

### Våra ägare

Norrtåg AB, med säte i Umeå, är ett samägt bolag och ägs med 25 procent vardera av

- Länstrafiken i Västerbotten AB
- Region Jämtland Härjedalen
- Kommunalförbundet Norrbottens läns kollektivtrafikmyndighet
- Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

I januari 2022 skedde ett ägarbyte i Västerbotten. Region Västerbotten tog över 25 procent av aktierna från Länstrafiken i Västerbotten.

Verksamheten finansieras av regionerna i de fyra nordligaste regionerna tillsammans med staten. I konsortialavtal mellan ägarna framgår det hur kostnader och intäkter för trafiken skall fördelas mellan delägarna och dess ansvar att säkerställa fortsatt verksamhet.

Norrtåg styrelse består av åtta ordinarie ledamöter och fyra ersättare. Under året har bolaget haft sju styrelsemöten.

## Viktiga händelser under 2021

### **Pandemin med Covid-19 har gett fortsatt stora konsekvenser för kollektivtrafiken**

Det vi har upplevt under pandemin från mars 2020 och under 2021 hade få kunnat förutse. Med starkt ändrade resvanor under pandemin har arbets- och studiependling minskat till följd av restriktioner, men framför allt har affärsresandet och fritidsresandet minskat kraftigt med anledning av samtliga restriktioner. För Norrtåg AB och operatören Vy Tåg AB har fokus legat på att skapa förutsättningar för ett tryggt resande, följa de restriktioner och rekommendationer som Folkhälsomyndigheten tillsammans med regeringen utfärdat. Samtidigt har Norrtåg upprätthållit trafik på samtliga linjer. Under slutet av 2021 och början av 2022 ökade sjukskrivningar hos ombord- och underhållspersonal vilket har medfört inställda avgångar kopplat till personal- och fordonsbrist som en konsekvens av detta. Reservdelstillgången och långa leveranstider på reservdelar påverkar även underhållet på fordonen.

Resandet för 2021 är 850 000 resenärer totalt, jämfört med 982 000 resenärer år 2020. En förändring med -13 procent. Jämfört med 2019 är tappet hela -44 procent. När nu restriktioner och rekommendationer är borttagna kanske resandet börjar återgå till mera normala volymer, men hela återhämtningen kan ta tid.

Trafikverket har under året kompenserat kollektivtrafiken i Sverige med 4,5 miljarder kronor, att jämföra med hela inkomsttappet för svensk kollektivtrafik, för helåret 2021 totalt 13 miljarder kronor, vilket är -65 procent jämfört med 2019 och compensationen utgör endast 35 procent.

### **Fortsatt arbetet med tågstrategi**

Norrtåg AB har under året fortsatt arbetet med den nya tågstrategin som i slutändan ska mynna ut i en rapport; Norrtågland 2035 – en tågstrategi. Grundtanken för utredningen är att beskriva de politiska handlingsalternativen för tågtrafikens utveckling och att skapa en beredskap för olika former av resande- och trafikutvecklingsscenarier. Utredningen ska belysa de olika trafikstråkens olika förutsättningar och möjligheter. Vidare också vilka olika lösningar som kan finnas för hela Norrtågssystemet, framtida fordonsförsörjning och underhållsinfrastruktur. Även frågan om framtida fordonsstandard ska utredas avseende till exempel komfortkrav, vinterfunktionalitet och hastighet.

En förankringsdialog med regionerna påbörjades under hösten 2021 och kommer att fortsätta under våren 2022. Viktiga hålltider för utredningen är 2024 då ny upphandling ska vara slutförd och ett nytt trafikavtal träffat. Nästa hållpunkt är 2030 då Norrbotniabanan är beräknad att vara klar för trafikering mellan Umeå–Skellefteå. Vidare avslutas utredningen med en vision om var vi befinner oss 2035. Arbetet med trafikutredningen kommer i första hand att utföras av tjänstemännen på Norrtåg AB och upphandlade konsulter för särskilda utredningar.

## Norrtågs bidrag till förbättrad miljö och minskad klimatpåverkan

*En av de klart största klimatutmaningarna för Sverige är att klara en hållbar utveckling inom transportsektorn. Vägtrafiken har stor klimatpåverkan genom hög energiförbrukning och hög andel fossila bränslen. Att åka tåg är energieffektivt och bra ur miljösynpunkt.*

Norrtågstrafiken har möjliggjort mer miljövänliga persontransporter. Resvaneundersökningen var en del i utvärderingen av Norrtågsförsöket som bolaget ska ta fram på uppdrag av riksdagen. 2019 års utvärdering konstaterar att trafiken har bidragit till regionförstoring i enlighet med riksdagens intentioner när Norrtågsförsöket inrättades. Även omfattande samhällsvinster har uppnåtts, i form av minskade utsläpp av skadliga partiklar, kraftigt minskat utsläpp av koldioxid och minskade kostnader för olyckor med mera.

Totalt uppgår samhällsvinsten till 35 miljoner kronor per år, baserat på 30 000 ton i minskade koldioxidutsläpp. Detta kan jämföras med utsläppen från nära 15 000 personbilar på ett år. Med det nya kalkylvärdet för koldioxidutsläpp ökar samhällsnyttan med Norrtågstrafiken till 210 miljoner per år (ASEK Kalkylvärde från april 2020, 7 kr/ton CO<sub>2</sub>).

Bristfällig luftkvalitet och de konsekvenser det har för människors hälsa och miljön är ett problem i många städer världen över och har särskilt uppmärksammats av den europeiska kommissionen. Om Norrtågs resenärer under 2019 i stället hade åkt bil eller buss hade det inneburit utsläpp av cirka 106 000 gram partiklar i tätort vilket motsvarar transportarbete i cirka 60 000 mil av lastbil med släp i tätort.

## Uppfyllelse av ägarens uppdrag

Bolagets syfte är att, med iakttagande av lokaliserings-, likställighets- och självkostnadsprincipen bedriva persontågtrafik på dag i respektive region (regional) samt mellan länen och angränsande län enligt de trafikpliktsbeslut som finns och avtal med staten/Trafikverket.

Under året har bolaget tillsammans med regionala kollektivtrafikmyndigheterna träffat ett nytt samverkansavtal avseende upphandlat trafik, med Trafikverket, för tiden 2021-08-01-2023-07-31, med möjlighet till förlängning med 1+1 år.

År 2021 har präglades i mångt och mycket av pandemin och dess effekter. Resande med tåg gick ned med -36 procent jämfört med år 2019. Under 2022 kommer pandemin att ha fortsatt betydande negativ påverkan på Norrtågs verksamhet. Uppfattning är dock att resenärerna på sikt återvänder till tågtrafiken, när pandemin klingar av och samhället återgår till mer normala förhållanden.

Verksamheten har styrts med utgångspunkt i den verksamhetsplan som styrelsen fastställde 2021-02-24. Den rådande pandemin har medfört att bolaget har anpassat verksamheten med utgångspunkt att säkerställa trafik, information till resenär och minska smittspridning i trafiken enligt de rekommendationer som finns.

Bolaget har tillsammans med RKM i respektive region och tjänstemän lämnat en trafikbeställning till operatören för trafikåret T22. Trafikbeställningen verkar för att regionens invånare ska erbjudas en attraktiv persontrafik med tåg med hög tillgänglighet och standard. Tillsammans med RKM har bolaget också arbetat fram en tidtabell för tågersättningsbussar vid större planerade banarbeten under sommar och höst för att säkerställa arbets- och studiependling.

Bolaget lämnar en kvalitetsrapport varje kvartal/tertiäl där det framgår vilka trafikstörningar det varit och hur det påverkat punktligheten och antal inställda avgångar med tåg samt hur resandet har utvecklats. Vidare har bolaget återkommande samverkansmöte i olika former med resp. region samt möten med Trafikverket och Norges motsvarighet.

Styrelsen har under året få ta del av den pågående arbetet med tågstrategin och har återkommande fått rapport om resandeutveckling, kvalitet på trafiken och bolagets utveckling och dess ekonomiska situation. Vidare har bolaget haft återkommande dialog med resp. tjänstemän på RKM och region för uppföljning av trafik, samordning av trafikprocess årligen och inspel/förankring av tågstrategin.

Styrelsen har funnit att bolagets verksamhet har bedrivits inom ramen för det kommunala ändamålet och de kommunala befogenheterna. Analysen gjordes utifrån:

1. Bolagsordningen
2. Ägardirektivet
3. Mål i verksamhetsplan 2021
4. Det kommunala ändamålet
5. Grundprinciper för de kommunala befogenheterna

## **Uppföljning av styrelsearbetet samt den interna kontrollen**

Styrelsen genomför årligen enkät för att följa upp sitt eget arbete. I enkätresultatet för 2021 kan man konstatera att styrelsearbetet fungerat väl. Sammanfattningsvis är det mycket höga betyg som ges på samtliga frågor. Det har varit ett speciellt år med nya annorlunda arbetsformer för styrelse och bolag. Samtliga möten har varit digitala och dessutom utökats med två extra möten. Närvaron har varit mycket bra. Styrelsen är nöjd med bilagornas innehåll och presentationerna vid mötena är informativa och tydliga.

Styrelsen följer årligen upp planen för verksamheten och intern kontroll. Styrelsen har inte funnit sådana brister som medför anledning att vidta särskilda åtgärder.

## **Väsentliga händelser efter balansdagen**

Vy Tåg inkom den 16 december 2021 med en begäran om förhandling av avtalet med hänvisning väsentligt förändrade förhållanden. Under 2022 har förhandlingarna fortsatt och är fortsatt pågående. Förhandlingarna avser resterande avtalsperiod fram till 2025-12-13.

## Bolagets verksamhetsområden

*Bolagets verksamhet utgår ifrån fyra områden: resenären, utbud, varumärke och styrning/ekonomi. Till varje verksamhetsområde finns framtagna måltal. De måltal som eftersträvs på lång sikt har till en stor del uppfyllts, förutom målen för resandeutveckling till följd av den pågående pandemin som även har inneburit att ett flertal aktiviteter har fått skjutas framåt i planeringen.*

### Verksamhetsområde Resenär

*Resenären är basen och själva grundförutsättningen för verksamheten. Genom att förstå resenärens olika behov och önskningsar, idag och imorgon, ska bolaget verka aktivt för samverkan som underlättar resenärens hela resa och därmed öka resandet.*

Under 2021 har Norrtåg fortsatt upprätthållit den nödvändiga samhällsfunktionen kollektivtrafik, så att de som behöver ska kunna ta sig till jobb och skola. Norrtåg har gjort sitt yttersta för att se till att kollektivtrafiken rullat som vanligt utan indragna turer och nedlagda linjer. Tillsammans med tågoperatören har vi i anpassat verksamheten efter de föreskrifter som Folkhälsomyndigheten lämnat. På hemsidan har information funnits om vad operatören aktivt gjort för att minimera risken för smittspridning. Bland annat har man plockat bort bokningsbara platser för att få en bättre spridning av resenärer, tågvärdarna arbetar aktivt med att sprida ut resenärerna ombord på tågen. Under våren 2021 utökades också antalet tågersättningsbussar vid tåginställelse för att minska trängsel. På hemsidan har det också funnits information om vad resenären kan göra för att resan ska bli så trygg som möjligt och tidtabeller som visat vad trängsel kan uppstå.

Under åren 2020 och 2021 genomfördes ingen kundundersökning, med anledning av rådande pandemi. Utfallet för 2021 är en resandeminskning med -13 procent jämfört med föregående år och jämfört med ett normalt år -44 procent. Under månaderna oktober till december 2021 fanns en början till återhämtning av resande, men med en ökad smittspridning åter igen, och nya restriktioner under vecka 52 så ser vi en tillbakagång av resandet under början av 2022.

### Verksamhetsområde Utbud

*För de fyra nordligaste länen är det ett uttalat mål att knyta samman länen och knyta ihop förbindelser med övriga Sverige och internationellt. Kollektivtrafiken ska vara ett medel till att utöka arbetsmarknadsregioner, knyta samman städer och kommuner.*

#### Umeå–Sundsvall

Trafiken på sträckan Sundsvall–Örnsköldsvik–Umeå har trafikerats med tio dubbelturer på vardagar samt helgtrafik. Sträckan är fortsatt den med flest antal resenärer. På sträckan finns både trafiken hela vägen samt förtätningar på sträckan Umeå–Örnsköldsvik. Ett utvecklingssteg för trafiken var övergången till taktidtabell som påbörjades i och med tidtabellskiftet i december 2020.

#### Lycksele–Umeå och Vännäs–Umeå

Trafiken Umeå–Lycksele omfattar totalt fyra dubbelturer på vardagar samt helgtrafik och trafiken Umeå–Vännäs kör nio dubbelturer på vardagar. Utvecklingen skiljer sig åt beroende på delsträcka. Under pandemin har resandet sjunkit ytterligare, då många som normalt pendlar har arbetat och studerat hemifrån.

### **Luleå–Umeå**

Linjen trafikeras med två dubbelturer. Resandet på sträckan är i stora drag kopplat till studiependling till högskola samt värnpliktsresor. En stor andel av resande är hänförligt till helgen, fredag och söndag, där vi tidigare har sett stora ökningar. Under årets sista månader såg vi en kraftig återhämtning av resandet och i december månad var resandet tillbaka på 2019 års resande.

### **Kiruna–Luleå**

Linjen trafikeras med tre dubbelturer på vardagar och två dubbelturer på helger. Linjen har sedan länge haft en viktig funktion särskilt för Malmfälten, både för tjänsteresor som andra reseändamål.

Marknadspotentialen bedöms vara stor då väginfrastrukturen dras med säkerhetsproblem och restiden med tåg är konkurrenskraftig. Infrastrukturproblem bromsar dock utvecklingstakten främst i de norra delarna av trafiksystemet. Linjen har den lägsta punktligheten, främst beroende på tunga godståg och slitage på infrastruktur och kapacitetsproblem, bland annat på Boden C och på sträckan Luleå–Boden.

### **Luleå–Boden–Haparanda**

Pendeltåget Boden–Luleå reducerades från sex till tre dubbelturer i samband med att trafiken startade på sträckan Luleå–Haparanda med tre dubbelturer. Utfallet av resandet har sedan trafikstarten varit svagt på sträckorna och trafik kvaliteten på Boden–Haparanda har haft punktlighetsproblem med anledning av signalsystemet ERTMS.

### **Storlien–Östersund–Sundsvall**

Trafiken omfattar totalt nio dubbelturer på vardagar plus helgtrafik på sträckan Sundsvall–Östersund, på sträckan Östersund–Åre/Duved fem dubbelturer samt på sträckan Åre–Storlien två dubbelturer med omstigning i Storlien för fortsatt resa in mot Norge. Mittbanan har under de senaste åren haft många och långa tider av banarbeten med delinställda avgångar som följd. Trafikverket har uppgraderat gällande infrastrukturen för att minska restiden på sikt och öka säkerheten. Samtidigt har stråket utvecklats med ett flertal åtgärder för att underlätta kollektivt resande genom region Västernorrlands projekt, Mittstråket.

## **Punktlighet och regularitet**

Näst efter säkerhet är punktlighet den fråga som troligtvis är mest central för järnvägen. Alla aktörer berörs, och alla är med och bidrar till utfallet. Det mått vi använder för att följa upp tågens punktlighet benämns Rätt Tid + 5 minuter (RT+5) och innebär att ett framfört tåg måste nå sin slutstation senast 5.59 minuter efter tidtabellen. Detta är det mått som järnvägsbranschen kommit överens om ska användas. Målsättningen är att 95 procent av alla tåg ska vara inom RT+5 min. För Norrtåg ligger punktligheten på 84,6 procent för 2021. Motsvarande siffra för 2020 var 92 procent. Året 2021 har präglats av väderstörningar och olyckor. Den snörika vintern gav stora efterföljande skador på banvallar, spår och brofästen, vilket medförde stora hastighetsnedsättningar på olika delar i vår infrastruktur. En stor andel av merförseningar som påverkar punktligheten ligger utanför operatörens ansvarsområde. Om vi skulle räkna bort de faktorer som operatören inte har rådighet över så uppgår den operatörsbundna punktligheten uppgår till 97 procent.

Regulariteten, det vill säga de avgångar som nått sin slutdestination med tåg, har under 2021 varit 89 procent. Banarbeten, infrastruktur fel, urspårningar av godståg/arbetsfordon, och fordonsrelaterade problem är de främsta orsakerna till del- och/eller helinställda avgångar. Andelen delinställda avgångar överstiger

helinställda avgångar. Den operatörsberoende regulariteten, det vill säga om man räknar bort de avgångar som operatören inte har rådighet över, uppgår till 97,4 procent.

## Fordon

Norrtåg tillhandahåller och hyr genom sina ägare fordon. Norrtåg hyr i sin tur ut fordonen till operatören genom ett operationellt underhyresavtal där operatören påtar sig ansvaret för fordonen under hyresperioden. Norrtågs trafik utförs med;

- Tolv eldrivna motorvagnar av typen X62 Coradia Nordic
- Sex eldrivna motorvagnar X52 Regina
- Tre eldrivna motorvagnar X11
- Ett dieseltåg av typen Y31 Itino som trafikerar sträckan Lycksele–Umeå

## Försenade tidsplaner för tungt underhåll och upprustning ger konsekvenser för trafiken

Under året har bolaget arbetat med att säkerställa fordonstillgången för operatören med anledning av de försenade ERTMS uppgradering och installationen på ERTMS på de tre tillkommande Reginorna, som bolaget tog emot under 2020. Vidare har upprustningen på X62 Coradia påbörjats under november månad vilket betyder att ett fordon är borta 4–6 veckor löpande under 2022. Underhåll är viktigt för att bibehålla en hög komfort för resenärerna och säkerställa fordonets ekonomiska livslängd. Då bolaget inte har tillgång till något ersättningsfordon för X62 Coradia har det inneburit att trafiken har minskat med ett fordonsomlopp för T22. Det betyder en inställd rur och retur-avgång mellan Umeå–Sundsvall–Östersund dagligen. Detta omlopp har tillsammans med RKM trafikerats med en tågersättningsbuss, som kommer att utvärderas under kvartal 1 2022.

## En ny generation av signalsystemet ERTMS är en utmaning för Norrtåg

Det nya signalsystemet European Rail Traffic Management System (ERTMS) är ett EU-gemensamt signalsystem. Det är Trafikverket som ansvarar för införandet i Sverige. Botniabanan, Ådalsbanan och Haparandabanan är i dag pilotbanor där nya versioner av systemet kan testas innan det implementeras på ytterligare banor. Under 2021 har förberedelserna inför den stora uppgraderingen av ERTMS-systemet på pilotbanorna Ådal- och Botniabanan vecka 47 pågått för fullt. Inför omläggningen har alla fordon med ERTMS uppgraderats till den nya versionen hos Norrtåg. Uppgraderingen av ombordsystemet har förskjutits ett antal gånger på grund av stora tekniska utmaningar. Samtliga förseningar i uppgraderingsprojektet har gett följd effekter för annat större underhåll som ska göras på fordonen, vilket i sin tur kan ge konsekvenser för trafik och därmed ökade kostnader för Norrtåg. Trafikverket har i slutet av året gjort en fördjupad analys inför den fortsatta utrullningen av ERTMS i Sverige och har förskjutit hela utrullningsplanen av ERTMS på övriga banor i Sverige.

## Verksamhetsområde Varumärke

*Hur varumärket Norrtåg uppfattas av allmänheten, potentiella och befintliga resenärer, media samt beslutsfattare har en direkt påverkan på möjligheten att uppfylla verksamhetens mål, vision och affärsidé. Norrtåg AB är ytterst ansvarig för varumärket Norrtåg och ska därför leda arbetet med att utveckla varumärket över tid. Målen för området är en kännedom om varumärket bland allmänheten på 60 procent och andel positivt inställda till varumärket 60 procent. Under 2021 har ingen varumärkesmätning genomförts.*

Bolaget ansvarar för samordningen av samarbetet Botniska korridoren. Samarbetet samlar de sju nordligaste regionerna i Sverige, samt norska och finska motsvarigheter, för att gemensamt utveckla vårt transportsystem. Samarbetet tar fram gemensamma utredningar om möjligheter och behov av utvecklad infrastruktur och agerar som en samlad röst på nationell och EU-nivå. Norrtåg AB har under 2021 främst engagerat sig för elektrifiering av kopplingen till Finland via Haparanda–Torneå, dubbelspåret på Nya Ostkustbanan från Västeråsby till Gävle och Norrbotniabanan till Luleå i olika projekt och samarbeten. Arbetet med att planera trafikutökningar i samband med en elektrifiering av Meråkerbanan har fortsatt med Trafikverket och motsvarande aktörer på norska sidan.

## Verksamhetsområde Ekonomi och Styrning

*Strategisk styrning är en förutsättning för att uppnå god kvalitet och effektivt resursutnyttjande. Upphandling och inköp är en del i den strategiska styrningen. Att kontinuerligt följa upp trafiken, avtalsbevakning och omvärldsanalys är en bra grund för att uppnå en god strategisk styrning.*

Under året har Norrtåg fortsatt sin diskussion med Trafikverket om ersättning för merkostnader kopplat till ERTMS. Norrtåg ställer sig positiva till att delta i Trafikverkets pilotprojekt och utrullningen av den nya generationen av ERTMS, men anser att ett regionalt tågbolag i norr inte själv ska bära merkostnaderna för detta. Bolaget menar att det är att anse som ett av Trafikverket beslutade pilotprojekt och därmed bör detta betraktas som en del av Trafikverkets projektkostnader. Norrtåg har uppvaktat Trafikverket med brev, möten själva och tillsammans med Svensk Kollektivtrafik för att belysa de finansiella merkostnader en försenad tidsplan av implementering av ERTMS i Sverige. Trafikverket ser ingen möjlighet att finansiera Norrtåg för de merkostnader som finns med nuvarande regelverk.



## Måluppfyllelse verksamhetsplan

Målområde	Måltal 2021	UTFALL 2021	2025- långsiktiga mål
<b>Resenär</b>			
NKI Helhetsintryck	Utgår pga Pandemi	Utgår pga Pandemi	90 %
<b>Utbud</b>			
Regularitet*	95 %	89 %  Operatörsbunden <b>97,4 %</b>	95 %
Punktlighet*	95 %	RT + 5min 84,6 %  Operatörsbunden <b>97 %</b>	95 %
<b>Varumärke</b>			
Resandeutveckling	Att under kvartal 4 ska resandet återgå till 2016 års volymer	Kvartal 4, -22 %, ej uppfyllt ökade restriktioner.  Total resandeutv.  jmf med fg år <b>-13 %</b>	5 % årligen
Känna till varumärket	Utgå	-	-
Positivt inställda till varumärket	Utgå	-	70 %
<b>Ekonomi/Styrning</b>			
Ekonomi	Ekonomi i balans	Ja,	Ekonomi i balans
Måluppfyllelse av verksamhetsmål	Årlig uppföljning av VP med fokusområde.	Pågår	Årlig uppföljning av VP med fokusområde.

## Ekonomisk rapport

Summa intäkter uppgår till 409 014 kkr, den statliga finansieringen för trafik uppgår till 85 229 kkr och den regionala finansieringen för trafik uppgår till 190 328 kkr, vilket är 205 kkr lägre än inbetalt av ägarna och har i årsbokslutet bokförts som skuld till ägarna.

Ekonomiskt sammandrag	2021	2020	2019	2018
Omsättning exkl. driftsbidrag tsek	218 686	200 282	169 997	170 894
Resultat efter finansiella poster tsek	-31	5	16	15
Likviditet %	133,2 %	111,7 %	115,5 %	109,45 %
Soliditet %	1,24	1,67	1,71	1,06 %

<b>Förändring av eget kapital</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
<b>Bundet eget kapital</b>		
<b>Aktiekapital</b>	<b>2 000</b>	<b>2 000</b>
<b>Enligt balansräkning innevarande år</b>	<b>2 000</b>	<b>2 000</b>
<b>Fritt eget kapital</b>		
<b>Enligt balansräkning fg år</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Årets resultat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Enligt balansräkning innevarande år</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### RESULTATDISPOSITION (i kronor)

Styrelsen och verkställande direktören föreslår att till förfogande stående medel

Balanserat resultat	0 kr
Årets resultat	0 kr
Disponeras sålunda	
i ny räkning balanseras	0 kr
i ny räkning balanseras	0 kr

---

**NORRTÅG AB 556758-3496****RESULTATRÄKNING FÖR TIDEN 20210101--20211231 (KKR)**

<b>RÖRELSENS INTÄKTER</b>	Not 1	<b>2021-12-31</b>	<b>2020-12-31</b>
Nettoomsättning,	Not 2	130 711	132 973
Övriga rörelseintäkter	Not 3	87 975	67 309
Driftsbidrag från ägare	Not 4	190 328	154 209
<b>SUMMA RÖRELSENS INTÄKTER</b>		<b>409 014</b>	<b>354 491</b>
<b>RÖRELSENS KOSTNADER</b>			
Direkta trafikknaster	Not 5	-395 200	-342 641
Övriga externa knaster	Not 6	-4 892	-4 424
Personalknaster	Not 7	-8 102	-6 923
Avskrivningar av materiella anläggningstillgångar	Not 8	-867	-582
<b>SUMMA RÖRELSENS KOSTNADER</b>		<b>-409 061</b>	<b>-354 570</b>
<b>RÖRELSERESULTAT</b>		<b>-47</b>	<b>-79</b>
<b>Resultat från finansiella poster</b>			
Ränteintäkter och liknande resultatposter	Not 9	78	85
Ränteknaster och liknande resultatposter			
<b>Summa resultat från finansiella poster</b>		<b>78</b>	<b>85</b>
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		<b>31</b>	<b>5</b>
Skatt på årets resultat	Not 10	-31	-5
<b>ÅRETS RESULTAT</b>		<b>0</b>	<b>0</b>

**NORRTÅG AB 556758-3496**

<b>TILLGÅNGAR</b>	Not 1	<b>2021-12-31</b>	<b>2020-12-31</b>
<b>ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR</b>			
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>			
Inventarier, verktyg och installationer	Not 8	5 784	5 992
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>			
Aktier och andelar	Not 11	60	60
<b>SUMMA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR</b>		<b>5 844</b>	<b>6 052</b>
<b>OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR</b>			
<b>Kortfristiga fordringar</b>			
Kundfordringar		38 353	5 003
Kortfristiga fordringar		53	3 448
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	Not 12	20 652	8 974
<b>Summa Kortfristiga fordringar</b>		<b>59 058</b>	<b>17 425</b>
<b>Kassa och bank</b>		<b>97 036</b>	<b>95 998</b>
<b>SUMMA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR</b>		<b>156 094</b>	<b>113 423</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>161 938</b>	<b>119 475</b>

**NORRTÅG AB 556758-3496**

<b>SKULDER OCH EGET KAPITAL</b>	Not 1	<b>2021-12-31</b>	<b>2020-12-31</b>
<b>EGET KAPITAL</b>	Not 13,14		
<b>Bundet eget kapital</b>			
Aktiekapital		2 000	2 000
Reservfond		0	0
<b>Fritt eget kapital</b>			
Balanserat resultat		0	0
Årets resultat		0	0
<b>SUMMA EGET KAPITAL</b>		<b>2 000</b>	<b>2 000</b>
<b>Avsättningar</b>			
Övriga avsättningar	Not 15	42 761	16 000
<b>Summa avsättningar</b>		<b>42 761</b>	<b>16 000</b>
<b>KORTFRISTIGA SKULDER</b>			
Leverantörsskulder		29 248	13 745
Skatteskulder	Not 10	112	37
Skuld aktieägare	Not 16	34 987	45 183
Övriga kortfristiga skulder		1 575	248
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	Not 17	51 256	42 262
<b>SUMMA KORTFRISTIGA SKULDER</b>		<b>117 177</b>	<b>101 475</b>
<b>SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL</b>		<b>161 938</b>	<b>119 475</b>

Norrtåg AB  
Org nr 556758-3496

## KASSAFLÖDESANALYSER

Kassaflödesanalyser (KKR)	Not	2021-01-01 2021-12-31	2020-01-01 2020-12-31
<b>Den löpande verksamheten</b>			
Rörelseresultat		-47	20 587
<i>Justering för poster som inte ingår i kassaflödet</i>			
Avskrivningar		867	582
Årets skattekostnad		-31	-5
Realisationsvinst vid försäljning av inventarier		789	21 163
Erhållen ränta		78	85
Erlagd ränta			
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital</b>		<b>867</b>	<b>21 247</b>
<i>Förändring av rörelsekapital</i>			
Ökning/Minskning av avsättningar		26 761	-481
Ökning/Minskning av fordringar		-41 634	-6 630
Ökning/Minskning av leverantörsskulder		15 502	7 507
Ökning/Minskning av övriga korta skulder		199	-4 340
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>1 696</b>	<b>17 303</b>
<b>Investeringsverksamhet</b>			
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-659	-3 518
Försäljning av inventarier			126
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>-659</b>	<b>-3 392</b>
<b>Finansieringsverksamhet</b>			
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Ökning/Minskning av likvida medel</b>		<b>1 037</b>	<b>13 911</b>
<b>Likvidamedel vid årets början</b>		<b>95 998</b>	<b>102 753</b>
<b>Likvidamedel vid årets slut</b>		<b>97 036</b>	<b>95 998</b>

# NORRTÅG AB 556758-3496

## NOTER TILL RESULT- OCH BALANSRÄKNING

### Not 1 Redovisnings och värderingsprinciper

Årsredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och enligt Bokföringsnämndens allmänna råd BFNAR 2012:1. Årsredovisning och koncernredovisning (K3).

### Fordringar, skulder och avsättningar

Om inget annat anges ovan värderas kortfristiga fordringar till det lägsta av dess anskaffningsvärde och det belopp varmed de beräknas bli reglerade. Långfristiga fordringar och långfristiga skulder värderas efter det första värderingstillfället till upplupet anskaffningsvärde. Övriga skulder redovisas till anskaffningsvärdet om inget anges

### Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisar till anskaffningsvärde minskat med ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar. I anskaffningsvärdet ingår förutom inköpspriset även utgifter som är direkt hänförliga till förvärvet.

### Avskrivningar

Avskrivningar sker linjärt över tillgångens beräknade nyttjandeperiod eftersom det återspeglar den förväntade förbrukningen av tillgångens framtida ekonomiska fördelar. Avskrivningen redovisas som kostnad i resultaträkningen.

	<u>Nyttjandeperiod</u>
Datorer	Tre år
Inventarier	Fem år
Arbetsfordon	Tio år
Förbättringar annan fastighet	Tio år
Förbättringar på fordon	Tio år

### Leasing

Alla leasingavtal redovisas som operationella leasingavtal. Leasingavgifterna enligt operationella leasingavtal, inklusive förhöjd förstagångshyra men exklusive utgifterna för tjänsterna som försäkring och underhåll redovisas linjärt över leasingperioden.

### Offentliga bidrag och intäktsredovisning

Ett offentligt bidrag som inte är förknippat med krav på framtida prestation redovisas som intäkt när villkoren för att få bidraget uppfylls. Ett offentligt bidrag som är förenat med krav på framtida prestation redovisas som intäkt när prestationen utförs. Om bidraget har tagits emot innan villkoren för att redovisa det som intäkt har uppfyllts, redovisas bidraget som skuld. Statlig medfinansiering av rörelsen har redovisats som övriga rörelseintäkter. Regional medfinansiering av rörelsen har redovisat som driftsbidrag från ägarna. Nettoomsättning avser intäkter hänförliga till trafikavtal och har motsvarande trafik kostnader.

## NORRTÅG AB 556758-3496

### Inkomstskatter

Aktuella skatter värderas utifrån de skattesatser och skatteregler som gäller på balansdagen. Uppskjutna skatter värderas utifrån de skattesatser och skatteregler som är beslutade före balansdagen.

### Avsättningar

En avsättning redovisas i balansräkningen när en legal eller informell förpliktelse uppstår som en följd av en inträffad händelse och det är sannolikt att ett utflöde av resurser kommer krävas för att reglera åtagandet och en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras

### Kassaflödesanalys

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

### Not 2 Nettoomsättning

	2021	2020
Fakturerade tåghyror till underhyrestagare	121 179	117 761
Ersättning för resande med RKTm färdbevis	6 468	11 195
Projektintäkter Botniska korridoren	3 064	3 225
Fakturerad tåghyra reservfordon		792
<b>Summa nettoomsättning</b>	<b>130 711</b>	<b>132 973</b>

Operatören är underhyrestagare av fordon. Hyresavtalen är kopplat till trafikavtalets längd.

Fordonstyp	Antal	Hyresavtalets utgång
X52 Regina	6	2025-12-13
X62 Coradia	12	2025-12-13
X11	3	2025-12-13
Y31 Itino	1	2025-12-13

De framtida hyresintäkterna fördelar sig enligt följande

	Framtida hyresbelopp
2022	120 000
2023-2025	359 999

### Not 3 Övriga rörelseintäkter

Medfinansiering Trafikverket	85 229	63 254
Övriga ersättningar och bidrag	20	125
Vinst avyttring fekaliebil	-	24
Vidarefakturerering underhåll fordon	2 721	3 892
Försäkringsersättning	<u>5</u>	<u>13</u>
<b>Summa övriga rörelseintäkter</b>	<b>87 975</b>	<b>67 309</b>



## NORRTÅG AB 556758-3496

### Not 4 Driftsbidrag

Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	67 228	58 238
Region Jämtland Härjedalen	30 285	28 256
Länstrafiken i Västerbotten AB	53 853	48 628
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	<u>39 166</u>	<u>28 776</u>
<b>Summa utfakturerat driftbidrag</b>	<b>190 533</b>	<b>163 898</b>
Avräkningsskuld	205	- 9 690
<b>Summa intäktsförda driftsbidrag</b>	<b>190 328</b>	<b>154 209</b>

### Not 5 Direkta trafik kostnader

2021 2020

Trafikkostnad operatör	233 088	195 989
El och banavgifter resandetrafik	26 188	22 489
Verkstadshyra och underhåll	13 979	10 089
Fordonshyror	<u>122 025</u>	<u>114 073</u>
<b>Summa trafik kostnad</b>	<b>395 200</b>	<b>342 641</b>

Fordon hyrs av AB Transitio via bolagets ägare. Hyreskostnaden är enligt gällande hyresavtal.

Fordonstyp	Antal	Hyresavtalets utgång
X52 Regina	6	2025-12-13
X62 Coradia	12	2025-12-05
X11	3	2025-12-31
Y31 Itino	1	2025-06-30

De framtida hyreskostnaderna fördelar sig enligt följande

	Framtida hyresbelopp
2022	120 000
2023-2025	359 999

### Not 6 Övriga externa kostnader

#### Ersättning till revisorer

Revisionsuppdrag	175	175
Övriga uppdrag	-	<u>12</u>
<b>Summa</b>	<b>175</b>	<b>187</b>

#### Hyreskostnad lokal

259 229

Framtida hyresbelopp	Antal	Hyresavtalets utgång	Framtida hyresbelopp inom ett år	Framtida hyresbelopp 2022-2024
Lokalhyra Skolgatan 76	1	2022-01-31	254	762
Leasing tjänstebil	1	2022-12-27	162	

### Not 7 Personalkostnader

#### Fördelning

Medelantalet anställda

Män	4	3
Kvinnor	<u>3</u>	<u>3</u>
<b>Totalt</b>	<b>7</b>	<b>6</b>

## NORRTÅG AB 556758-3496

### Löner och ersättningar

Vd och styrelse	1 854	1 630
Övriga anställda	<u>3 200</u>	<u>2 665</u>
<b>Summa löner och ersättningar</b>	<b>5 054</b>	<b>4 295</b>
Sociala avgifter enligt lag och avtal	1 548	1 226
Pensionskostnader (varav Vd 570 kkr)	<u>1 469</u>	<u>1 263</u>
<b>Summa sociala avgifter och pensionskostnader</b>	<b>3 017</b>	<b>2 489</b>

#### Avtal för högre befattningshavare

För Vd gäller en ömsesidig uppsägningstid om sex månader samt rätt till avgångsvederlag vid uppsägning från bolagets sida, som motsvarar sex månadslöner. Om verkställande direktör uppbär lön eller ersättning från annan syssla under den tid avgångsvederlaget utgår, skall avgångsvederlaget reduceras med motsvarande summa.

### Not 8 Inventarier, verktyg och datorer

	2021	2020
Ingående anskaffningsvärde	7 782	7 782
Årets investeringar	659	3 518
Årets utrangering	<u>0</u>	<u>- 597</u>
<b>Utgående anskaffningsvärde</b>	<b>8 441</b>	<b>7 782</b>

Ingående avskrivningar enligt plan	-1 790	- 1 679
Årets avskrivningar enligt plan	- 867	- 582
Värdeminskning årets utrangering	<u>0</u>	<u>471</u>
<b>Utgående avskrivningar enligt plan</b>	<b>-2 657</b>	<b>-1 790</b>

### Bokfört värde

5 784                      5 992

### Not 9 Ränteintäkter och liknande resultatposter

Ränteintäkter	<u>78</u>	<u>85</u>
<b>Summa ränteintäkter</b>	<b>78</b>	<b>85</b>

### Not 10 Årets skatt

Aktuell skatt	-25	-15
Justerad avseende tidigare år	- 6	- 0
Summa redovisad skatt	<u>-</u>	<u>-5</u>
<b>Redovisad resultat före skatt</b>	<b>-31</b>	<b>-5</b>
Skatt på redovisad resultat	-6	-1
Skatt på redovisad resultat enligt gällande skattesats (20,6%)	-6	-1
<b>Skatteeffekt av</b>		
Övriga ej avdragsgilla kostnader	- 19	- 4
Ej skattepliktiga intäkter	<u>0</u>	<u>0</u>
<b>Redovisad skatt</b>	<b>-31</b>	<b>-5</b>
Genomsnittlig effektiv skattesats	20,6 %	21,4 %

## NORRTÅG AB 556758-3496

### Not 11 Aktier och andelar

Samtrafiken i Sverige AB 30 st aktier	60	60
---------------------------------------	----	----

### Not 12 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

Övriga poster	437	1 120
Förutbetalda ersättningar för RKTM färdbevis	441	487
Upplupna intäkter Botniska Korridoren	1 449	1 209
Förutbetalda hyreskostnader kvartal 1	<u>18 325</u>	<u>6 157</u>
<b>Summa förutbetalda kostnader</b>	<b>20 652</b>	<b>8 974</b>

### Not 13 Aktiekapital, 2000 aktier, kvotvärde 1 000 kr

Fördelning av aktierna mellan ägarna		
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	500	500
Region Jämtland Härjedalen	500	500
Länstrafiken i Västerbotten AB	500	500
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	<u>500</u>	<u>500</u>
<b>Summa</b>	<b>2 000</b>	<b>2 000</b>

### Not 14 Förändring av eget kapital

Bundet eget kapital		
Aktiekapital	<u>2 000</u>	<u>2 000</u>
Enligt balansräkning innevarande år	<b>2 000</b>	<b>2 000</b>

Fritt eget kapital		
Enligt balansräkning fg år	0	0
Årets resultat	<u>0</u>	<u>0</u>
<b>Enligt balansräkning innevarande år</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### Not 15 Avsättningar

Ingående balans	16 000	16 481
Årets kostnader för långsiktigt förebyggande underhåll	- 239	- 481
Avsättning för kostnader hänförligt till pandemi	<u>27 000</u>	
Utgående balans	<b>42 761</b>	<b>16 000</b>

Vid mottagande av fordonsleveransen av 12 Coradia X62 under åren 2011–2012 uppkom ett flertal brister i fordonsleveransen. Utifrån de villkor som fanns i den kommersiella avtalen mellan fordonstillverkaren Alstom och AB Transitio, gjordes ett innehållande av betalning vilket påverkade hyresnivån för Norrtåg. Då antal systematiska fel var många gjorde bolaget en avsättning av hyressänkning för framtida underhåll då utgången av förhandlingarna var mycket osäkra. Under 2019 gjordes en förlikning om garantikostnader för underhåll och avsättning motsvara den kostnad som är uppskattat tom trafikavtalets utgång, 15 761 kkr.

Vy Tåg inkom den 16 december 2021 med en begäran om förhandling av avtalet med hänvisning till väsentligt förändrade förhållanden., 27 000 kkr. Se vidare not 19.

## NORRTÅG AB 556758-3496

### Not 16 Specifikation av skuld till ägarna

Region	Ing balans	Trafikkostnad 2021	Reglering av fordonshyra	Inbetalt driftsanslag	Återbet av skuld	Utg balans
Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland	-13 114	68 588	-737	-67 228		-12 491
Region Jämtland Härjedalen	-2 822	29 616	74	-30 285		-3 417
Länstrafiken i Västerbotten AB	-20 780	53 222	936	-53 853	10 400	-10 075
Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	-8 467	38 902	-273	-39 166		-9 004
	<b>-45 183</b>	<b>190 328</b>		<b>-190 533</b>	<b>10 400</b>	<b>-34 987</b>
<b>Summa skuld aktieägare</b>						<b>-34 987</b>

### Not 17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2021	2020
Semesterlöneskuld	335	335
Sociala avgifter, lagstadgande	105	105
Trafikkostnader	31 432	31 426
Löpande upplupna kostnader	167	258
Upplupna hyreskostnader	2 334	820
Upplupen operatörsersättning för förlorade intäkter	16 024	
Förutbetalda statlig medfinansiering	860	9 191
<b>Summa upplupna kostnader och förutbetalda intäkt</b>	<b>51 256</b>	<b>42 262</b>

### Not 18 Eventualförpliktelser

Norrtåg AB har lämnat en hyresgaranti fram till och med år 2036 avseende den av INAB, Umeå kommun, uppförda tågverkstaden i Umeå.	275 430	229 063
---	---------	---------

### Not 19 Väsentliga händelser efter räkenskapsårets utgång

Vy Tåg inkom den 16 december 2021 med en begäran om förhandling av avtalet med hänvisning väsentligt förändrade förhållanden. Under 2022 har förhandlingarna fortsatt och är fortsatt pågående. Förhandlingarna avser resterande avtalsperiod fram till 2025-12-13.

Umeå 2022 det datum som framgår av vår elektroniska underskrift

Elvy Söderström, ordförande

Nils Olov Lindfors

Jonny Lundin

Anton Hammar

Karin Ekblom

Stig Lennart Karlsson

Anders Öberg

Thommy Bäckström

Maria Högländer  
Vd

Vår revisionsberättelse har lämnats 2022 det datum som framgår av vår elektroniska underskrift

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Peter Söderman

Håkan Jonsson

Auktoriserad revisor  
Huvudansvarig revisor

Auktoriserad revisor

# Deltagare

**NORRTÅG AB** 556758-3496 Sverige

## Signerat med Svenskt BankID

Namn returnerat från Svenskt BankID: ELVY SÖDERSTRÖM

Elvy Söderström

2022-03-07 18:52:00 UTC

Datum

Leveranskanal: E-post

## Signerat med Svenskt BankID

Namn returnerat från Svenskt BankID: Nils-Olov Lindfors

Nils-Olov Lindfors

2022-03-02 14:06:37 UTC

Datum

Leveranskanal: E-post

## Signerat med Svenskt BankID

Namn returnerat från Svenskt BankID: Nils Jonny Lundin

Jonny Lundin

2022-03-02 14:23:06 UTC

Datum

Leveranskanal: E-post

## Signerat med Svenskt BankID

Namn returnerat från Svenskt BankID: ANTON HAMMAR

Anton Hammar

2022-03-15 10:15:26 UTC

Datum

Leveranskanal: E-post

## Signerat med Svenskt BankID

Namn returnerat från Svenskt BankID: Karin Margareta Ekblom

Karin Ekblom

2022-03-02 15:30:04 UTC

Datum

Leveranskanal: E-post

## Signerat med Svenskt BankID

Namn returnerat från Svenskt BankID: STIG LENNART KARLSSON

Stig-Lennart Karlsson

2022-03-14 12:42:07 UTC

Datum

Leveranskanal: E-post

## Signerat med Svenskt BankID

Namn returnerat från Svenskt BankID: ANDERS ÖBERG

Anders Öberg

2022-03-02 21:11:16 UTC

Datum

Leveranskanal: E-post

**Signerat med Svenskt BankID****2022-03-02 15:23:38 UTC**Namn returnerat från Svenskt BankID: Thommy Hans Gustaf  
Bäckström

Datum

Thommy Bäckström

Leveranskanal: E-post

**Signerat med Svenskt BankID****2022-03-08 07:11:35 UTC**

Namn returnerat från Svenskt BankID: Ingrid Maria Högländer

Datum

Maria Högländer

Leveranskanal: E-post

**ÖHRLINGS PRICEWATERHOUSECOOPERS AB** 556029-6740 Sverige**Signerat med Svenskt BankID****2022-03-17 16:20:07 UTC**

Namn returnerat från Svenskt BankID: PETER SÖDERMAN

Datum

Peter Söderman

Leveranskanal: E-post

**Signerat med Svenskt BankID****2022-03-17 15:49:22 UTC**

Namn returnerat från Svenskt BankID: Håkan Andreas Jonsson

Datum

Håkan Jonsson  
Auktoriserad revisor

Leveranskanal: E-post

# Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Norrtåg AB, org.nr 556758-3496

---

## Rapport om årsredovisningen

### Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Norrtåg AB för år 2021.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Norrtåg ABs finansiella ställning per den 31 december 2021 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 Norrtåg AB.

### Grund för uttalanden

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

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

### Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

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

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

### Revisorns ansvar

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

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av årsredovisningen finns på Revisorsinspektionens webbplats: [www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar](http://www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar). Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

## 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 Norrtåg AB för år 2021 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 revisions sed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till Norrtåg AB 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 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 revisions sed 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.

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av förvaltningen finns på Revisorsinspektionens webbplats: [www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar](http://www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar). Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

Umeå den dag som framgår av vår elektroniska signatur

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Huvudansvarig revisor

Peter Söderman  
Auktoriserad revisor

Håkan Jonsson  
Auktoriserad revisor

# Deltagare

---

ÖHRLINGS PRICEWATERHOUSECOOPERS AB 556029-6740 Sverige

***Signerat med Svenskt BankID***

---

Namn returnerat från Svenskt BankID: PETER SÖDERMAN

Peter Söderman

***2022-03-17 16:22:12 UTC***

---

Datum

Leveranskanal: E-post

***Signerat med Svenskt BankID***

---

Namn returnerat från Svenskt BankID: Håkan Andreas Jonsson

Håkan Jonsson

Auktoriserad revisor

***2022-03-17 15:52:50 UTC***

---

Datum

Leveranskanal: E-post