



## Basgranskning för år 2013

Februari 2014  
Richard Norberg

## Innehåll

1. Sammanfattande analys.....	3
2. Bakgrund.....	4
2.1 Kort om Norrtåg AB.....	4
2.2 Leksammanrevisörernas uppdrag .....	4
2.3 Revisionsfrågor .....	5
2.3.1 Avgränsning.....	6
2.3.2 Revisionskriterier och metod .....	6
3. Resultat av granskningen.....	6
3.1 Styrelsen har beslutat om en handlingsplan .....	6
3.1.1 Styrelsens kontroll av handlingsplanen .....	7
3.2 Styrelsens kontroll över frågor med koppling till infrastruktur .....	9
3.3 Styrelsens kontroll över ekonomiska risker .....	9
3.3.1 Kompensation för Adalsbanans försening.....	9
3.3.2 Kompensation för problem med signalsystemet ERTMS.....	10
3.3.3 Förändrad statlig finansiering .....	10
3.3.4 Anspråk på ekonomisk kompensation från operatör .....	11
3.4 Uppföljning av trafikläget .....	11
3.5 Styrelsen genomför riskanalyser .....	12
3.6 Förstärkt organisationen under år 2013 .....	12
3.7 Frågan om otydliga ägarförhållanden.....	13
3.8 Frågan om reviderad bolagsordning.....	13
3.9 Avstämning med yrkesrevisor om intern kontroll.....	14
3.10 Svar på revisionsfrågor .....	14
3.12 Rekommendationer .....	16

## 1. Sammanfattande analys

Lekmannarevisorerna ska granska om styrelse och verkställande direktör (VD) genomfört verksamheten på ett ändamålsenligt och från ekonomiskt synpunkt tillfredställande sätt. Inför 2013 års granskning identifierade lekmannarevisorerna ett stort antal problemområden som de ansåg nödvändiga att bevaka under granskningsåret:

- Tekniska problem med fordon
- Problem med snöröjning och vilt
- Problem med kapacitet för service och underhall
- Organisatoriska brister vid olyckor och tillbud
- Ekonomiska risker

Granskningen visar att styrelsen hållit sig informerad och vidtagit åtgärder i syfte att lösa identifierade problemområden. Slutsatsen bygger i hög grad på det faktum att styrelsen beslutat om ett omfattande handlingsprogram för vintermodifieringar av fordon, förbättrad service och underhall och förbättrad organisation. Granskning av styrelsens protokoll visar att styrelsen hållit sig informerad om handlingsprogrammets genomförande, resandeutveckling, ekonomiska risker m.m.

Vid tidpunkten för slutförandet av denna granskning saknas ännu en utvärdering av effekterna av styrelsens åtgärder. Det är därför inte möjligt att uttala sig om styrelsens åtgärder under år 2013 varit tillräckliga. Vi rekommenderar att styrelsen under våren 2014 genomför en utvärdering av effekterna av de åtgärder som styrelsen beslutat om i sitt handlingsprogram. Vi rekommenderar också att styrelsen fortsatt vidtar nödvändiga åtgärder för att hantera frågor med koppling till finansiella risker.

När det gäller iakttagelsen från år 2012 om otydliga ägarförhållanden så visar granskningen att styrelsen i november 2013 skrivit till ägare och finansiärer med förslag om att ägandet för Norrtåg AB ska föras över till landstinget. Vid ett ägarråd i december 2013 beslutade ägare och finansiärer om att under år 2014 utreda frågan om Norrtåg AB ska föras över till landstingen.

I frågan om revidering av bolagsordning så visar granskningen att bolagsordningen år 2013 har anpassats till de förändringar i kommunallagen som trädde i kraft den 1 januari 2013.

## 2. Bakgrund

### 2.1 Kort om Norrtåg AB

Norrtåg har i uppdrag att bedriva persontrafik med tåg inom och i anslutning till de fyra nordligaste länen. Verksamheten finansieras av de fyra nordligaste landstingen och av staten. Bolaget ägs med 25 procent av vardera:

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

Norrtågs intäkter uppgick år 2013 till drygt 250 miljoner kronor inklusive landstingens bidrag på knappt 80 miljoner kronor. Bolagets kostnader för år 2013 uppgick till drygt 250 miljoner kronor och uppvisade därmed ett resultat som var i enlighet med budget.

### 2.2 Lekmannarevisorernas uppdrag

Lekmannarevisorernas uppdrag är definierat i både kommunallagen (KL 9 kap.) och aktiebolagslagen (ABL 10 kap.). Lekmannarevisorerna ska granska om styrelse och verkställande direktör (VD) genomfört verksamheten på ett ändamålsenligt och från ekonomiskt synpunkt tillfredställande sätt. Tillsammans med bolagets yrkesrevisor har lekmannarevisorerna även i uppdrag att granska bolagets interna kontroll.

Enligt ägarnas direktiv ska Norrtåg AB erbjuda rationell och effektiv persontrafik med tåg. Bolaget ska erbjuda regionens invånare attraktiv persontrafik med tåg med hög tillgänglighet och standard.

Lekmannarevisorernas val av granskning år 2013 har utgått från en analys av risker. Underlag för denna analys var iakttagelser från tidigare års granskning samt en genomgång av bolagets styrande dokument och protokoll. Med hjälp av riskbedömningen identifierade lekmannarevisorerna ett stort antal problemområden som de ansåg nödvändiga att bevaka:

- Tekniska problem med fordon
  - Hjulproblem
  - Frusna toaletter
  - Frusna bromsar
  - Vinterproblem runt boggi
  - Trasiga strömvtagare

- "Spökbaliser" till följd av problem med ERTMS
- Problem med snöröjning och vilt
- Problem med kapacitet för service och underhall. Det saknades bland annat tillräcklig:
  - Kapacitet på verkstad i Umeå
  - Kapacitet för avisning
  - Kapacitet för hjulsvarvning
  - Kapacitet för service längre ut i trafiksystemet
  - Kapacitet för reservdelsförsörjning
  - Med reservfordon
- Organisatoriska brister vid olyckor och tillbud
- Ekonomiska risker
  - Förhandlingar med Trafikverket, operatörer m.fl.
  - Förändrade förutsättningar för finansiering

Därutöver har revisorerna uppmärksammat de problem som uppstod för Norrtåg AB till följd av otydliga ägarförhållanden:

- Delägare för Norrtåg AB är Kommunalförbundet Kollektivtrafiken i Västernorrlands län, Länstrafiken i Jämtlands län, Länstrafiken i Västerbottens läns AB och Kommunalförbundet i Norrbottens län.
- De fyra nordligaste landstingen är tillsammans med staten finansierare för Norrtåg AB. De fyra nordligaste landstingen har också borgensåtaganden för de tåg som Norrtåg AB trafikerar. De fyra norrlandstingen har även utfärdat en kapitaltäckningsgaranti för Norrtåg AB som sträcker sig fram till och med år 2014.

Lekmannarevisorerna rekommenderade i 2012 års granskning att ägarstrukturen borde ses över i syfte att skapa en ordning som gav bättre förutsättningar för Norrtåg AB men också för ägarstyrningen av bolaget. Lekmannarevisorerna uppmärksammade också att det kunde finnas behov av att se över bolagets bolagsordning med anledning av att nya bestämmelser i kommunallagen (6 kap 17§) trädde i kraft den 1 januari 2013.

### 2.3 Revisionsfrågor

Den övergripande revisionsfråga som ska besvaras är om bolagets styrelse hållit sig informerade och vidtagit åtgärder i syfte att lösa ovan nämnda problemområden. Underliggande revisionsfrågor är:

- Kan man med hjälp av protokollförd dokumentation verifiera att styrelsen år 2013 hållit sig informerad om de identifierade problemområden som revisorerna uppmärksammat i sin granskningsplan?

- Kan man med hjälp av protokollförd dokumentation verifiera att styrelsen under år 2013 har vidtagit åtgärder i syfte att lösa identifierade problemområden?
- Kan man med hjälp av protokollförd dokumentation verifiera att styrelsen löpande under år 2013 följt effekter av beslutade åtgärder som syftar till att lösa identifierade problemområden?
- Kan man med protokollförd information verifiera att styrelsen under år 2013 hållit sig informerad om trafikläget?
- Kan man med protokollförd dokumentation verifiera att styrelsen för sitt ansvarsområde löpande under år 2013 vidtagit tillräckliga åtgärder med anledning av inhämtad information om identifierade problemområden, trafikläge m.m?

Utöver revisionsfrågorna ska granskningen också innehålla en avstämning om vad som händer i frågorna om otydliga ägarförhållanden och revidering av bolagsordning.

### 2.3.1 Avgränsning

Granskningen är avgränsad till de problemområden som revisorerna identifierat i sin granskningsplan för år 2013. Räkenskaper och intern kontroll av ekonomiadministrativa rutiner granskas av bolagets yrkesrevisor. Under granskningsarbetet har vi fört dialog med bolagets yrkesrevisor om granskningsinsatser och resultat.

### 2.3.2 Revisionskriterier och metod

Revisionskriterier är de bedömningsgrunder som bildar underlag för granskningens analys och slutsatser. För denna granskning utgör kommunallagen, aktiebolagslagen, ägardirektiv och bolagsordning revisionskriterier.

Granskningen är genomförd med hjälp av studier av protokoll och protokollförd dokumentation. Därutöver har vi tillsammans med lekmannarevisorerna genomfört två seminarier med företrädare för Norrtåg AB. Ett första seminarium genomfördes den 17 september 2013 med bolagets VD och controller. Ett andra seminarium genomfördes den 27 februari 2014 med styrelsens arbetsutskott. Löpande under året har vi gjort avstämningar med bolagets VD. Rapporten har kvalitetssäkrats genom att bolagets VD getts möjlighet att lämna synpunkter på rapportutkast.

## 3. Resultat av granskningen

### 3.1 Styrelsen har beslutat om en handlingsplan

Den 27 februari 2013 (§270) godkände styrelsen en handlingsplan som syftade till att identifiera brister och hitta lösningar på de problem som gav upphov till stora störningar på tågtrafiken under i

december 2012 och januari och februari 2013. Enligt styrelsen fanns det flera orsaker till trafikstörningarna. Fel på fordon och olyckor var ofta grundorsaken till störningarna. Effekterna av dessa hade dock kunnat begränsas enligt styrelsen om olika processer och infrastruktur fungerat bättre. Av styrelsens protokoll från den 27 februari 2013 framgår att ansvaret för trafikstörningarna lag hos flera aktörer (Norråtg, Alstom, Transitio, Mantena, Botniatåg och Trafikverket). Norrtågs styrelse var positiv till att man tillsammans med övriga aktörer skulle initiera ett förändringsarbete i syfte att lösa problemen med trafikstörningarna.

En genomgång av handlingsplanen visar att planen, med undantag för ekonomiska risker innefattar, de problemområden som revisorerna identifierat i sin riskanalys inför år 2013. I korthet kan man säga att arbetet delades in i följande områden:

1. Förbättringar på fordon
2. Förbättrad infrastruktur för drift och underhåll
3. Förbättrad organisation och processer.

### 3.1.1 Styrelsens kontroll av handlingsplanen

Den 7 maj 2013 (§384) fick styrelsen en avstämning av arbetet med handlingsplanen. Tillsammans med Alstom, Transitio, Mantena och Botniatåg hade Norrtåg arbetat med att utforma aktivitetsplaner för att genomföra handlingsplanen. I en bilaga till protokollet sammanfattade Norrtågs tekniske chef att hjulproblem, kollisionsskador och begränsade öppethållanden i verkstad gav upphov till de största störningarna på trafiken. Arbetet med att lösa dessa problem var främst inriktad mot följande åtgärder:

- Etablera en hjulsvarv i Luleå
- Utökad kapacitet för avisning
- Förbättringar på fordon (vintermodifieringsprogram)
- Tester av ny hjultyp
- RC-filter för att motverka "spökbaliser"
- Utökad verkstadskapacitet i Umeå
- Underhållsnöd i exempelvis i Luleå
- Anskaffning av reservfordon

Styrelsen godkände rapporteringen (§384).

På styrelsemötet den 24-25 september 2013 (§398) fick styrelsen information om Norrtågs dialog med Alstom om behovet av skyndsamma åtgärder för att rätta till brister i fordonen. Styrelsen godkände rapporteringen. Vid samma styrelsemöte fick styrelsen också en avstämning av det pågående arbetet med att genomföra handlingsplanen (§402). I en bilaga till styrelsens protokoll finns en rapport *Norrtåg handlingsplan vinter, uppföljning september 2013*

av vilken det framgick att vissa av åtgärderna i handlingsplanen var genomförda, andra var på väg att genomföras och vissa hade av olika skäl avskrivits. I rapporten bedömdes att följande effekter skulle få störst effekt för trafiken:

- Vintermodifiering av tag X62
- Etablering av svarv i Luleå
- Klassificering av hjul
- Ökad kapacitet för verkstad
- Ökad kapacitet för avisning
- Ökning av reservfordon
- Optimering av organisation

I rapporten fanns också en riskanalys. Stora risker bedömdes vara:

- Ökade behov av reparationer av fronter och byten av hjulaxlar.
- Planmässigt underhåll kunde tränga undan tillgänglighet till fordonen. Fanns dessutom stort eftersläpande underhåll.
- Fordonsförbättringar fick inte förväntad effekt. Vintermodifieringar kunde dessutom ta tid från verkstad.
- Organisatoriska förändringar blev inte genomförda enligt plan.
- Många fronter och koppel var skadade och det behövdes tid för att reparera dessa.

Styrelsen godkände rapporteringen (§402).

Vid styrelsemötet den 17-18 december 2013 (§411) fick styrelsen åter en avstämning av arbetet med handlingsplanen. I styrelsens protokoll kan man läsa att många av de viktigaste åtgärderna hade genomförts eller var på gång att genomföras. Trots tidigare löften från Alstom hade emellertid slutlörandet av vintermodifieringen av fordonen flyttats fram till mitten av februari 2014. Enligt protokollet hade Norrtåg tidigare fått löfte från Alstom om att åtgärderna på fordonen skulle vara genomförda före vintern. I protokollet kan man läsa (§409) att Norrtåg, inom ramen för avtal, fortsatt skulle kräva kompensation för brister på fordonen. Styrelsen godkände rapporteringen (§411).

I sin årsredovisning för år 2013 kommenterade styrelsen att tågtrafiken under januari – mars 2013 hade omfattande trafikproblem och att styrelsen initierade en handlingsplan för att komma till rätta med problemen. Styrelsen uppgav att flertalet av ca 100 förbättringar hade blivit genomförda men att vissa viktiga åtgärder ännu återstod att genomföra. I årsredovisningen kan man läsa att förbättringsarbetet skulle fortsätta under år 2014. Utöver ett kort avsnitt om investeringar i verkstaden i Umeå finns i årsredovisningen ingen ytter-



ligare redogörelse för vilka åtgärder som var genomförda eller inte genomförda. Inte heller finns det någon analys eller bedömning i årsredovisningen vilka effekter åtgärderna hade haft för att minska störningarna på trafiken.

### **3.2 Styrelsens kontroll över frågor med koppling till infrastruktur**

Protokollgranskningen visar att styrelsen under år 2013 hållit sig informerade om frågor med koppling till infrastruktur. Den 27 februari 2013 (§372) fick styrelsen information om läget och utvecklingen inom området för infrastruktur. Styrelsen fick också efter styrelsemötet den 24-25 september 2013 information från Trafikverket om planerade aktiviteter och investeringar under perioden 2014 - 2025. Ett annat exempel är styrelsemötet den 17-18 december (§411) då styrelsen fick information om brister i infrastruktur på järnvägen mellan Lycksele och Linea. I protokollen kan man läsa att styrelsen godkänt rapporteringen. Av protokollet framgår inte vad informationen bestod av.

I årsredovisningen uppgav styrelsen att merparten av störningarna under år 2013 på tågens punktlighet kunde hänföras till infrastruktur och andra järnvägsföretag. I övrigt saknar årsredovisningen uppgifter om frågor med koppling till infrastruktur.

### **3.3 Styrelsens kontroll över ekonomiska risker**

#### **3.3.1 Kompensation för Ådalsbanans försening**

Den 27 februari 2013 (§373) fick styrelsen information om pågående diskussion med Trafikverket om ersättning för extra kostnader med anledning av Ådalsbanans försening. Av protokollet framgår inte vad informationen bestod av eller vilka åtgärder styrelsen vidtog.

Vid styrelsemötet den 7 maj 2013 (§380) fick styrelsen information från företrädare för den s.k. förhandlingsgruppen om dialog med Trafikverket om kompensation för merkostnader med anledning av Ådalsbanans försening. Av protokollet framgår inte vad informationen bestod av eller vilka åtgärder styrelsen vidtog.

Vid styrelsens möte i september 2013 (§400) presenterade bolagets VD innehållet i en överenskommelse med Trafikverket rörande kompensation för Ådalsbanans försening. Enligt uppgifter i protokollet skulle Trafikverket betala Norrtåg 11 miljoner kronor samt besluta om ett nytt tilläggsavtal som innebar att knappt 19 miljoner kronor återfördes till bolaget för finansiering av utvecklad trafik. Styrelsen beslutade att godkänna avtalet.

Vid styrelsemötet den 17-18 december 2013 (§410) beslutade styrelsen att Norrtågs fordran på respektive ägare från år 2012 skulle regleras med Trafikverkets utbetalning av 11 miljoner kronor. Styrelsen beslutade också att avräkningen för fördelningen av 2013 års

trafikkostnader på landstingen skulle göras ackumulerat för år 2013 och 2014 då trafiken bedömdes ha fått bättre stabilitet (§410). Vid ett ägarråd den 18 december 2013 (punkt 4) fick bolagets ägare och finansiärer information om styrelsens beslut.

I årsredovisningen kan man läsa att Norrtåg AB tillsammans med ägarna hade kommit fram till en uppgörelse med Trafikverket och att fordran från år 2012 från ägarna på 11 miljoner var reglerad.

### **3.3.2 Kompensation för problem med signalsystemet ERTMS**

Den 27 februari 2013 (§373) fick styrelsen information om pågående diskussion med Trafikverket för ersättning för extra kostnader med anledning av problem med signalsystemet ERTMS. Av protokollet framgår inte vad informationen bestod av eller vilka åtgärder styrelsen vidtog. Vid lekmannarevisorernas seminarium den 17 september 2013 fick revisionen information om att bolaget hade en svag juridisk ställning gentemot Trafikverket i frågan om kompensation för kostnader till följd av problem med ERTMS.

### **3.3.3 Förändrad statlig finansiering**

#### *Fordonsstöd*

Den 27 februari 2013 (§367) fick styrelsen information om att Trafikverket meddelat att utbetalningen av fordonsstödet för år 2013 skulle flyttas framåt i tiden. Trafikverket uppgav att man skulle betala ut stödet senast år 2016. För att kompensera för denna intäktsminskning beslutade styrelsen att skriva till de fyra nordligaste landstingen om lån på 4 miljoner kronor från respektive landsting.

Vid möte den 17-18 december 2013 (§409) fick styrelsen information om att Trafikverket beslutat att utbetala hela fordonsstödet för perioden 2013 – 2016 under december månad 2013. Norrtågs VD presenterade en placeringspolicy för bolaget med mål om att alla placeringar skulle vara kapitalgaranterade. Styrelsen beslutade att utbetalt fordonsstöd skulle användas av bolaget för att delfinansiera fordonshyra i enlighet med långtidsbudget. Styrelsen godkände placeringspolicyen. Vid ett ägarråd den 18 december 2013 fick ägare och finansiärer information om att Norrtåg erhållit hela fordonsstödet för perioden 2013 – 2016 och att stödet skulle användas av bolaget för att delfinansiera fordonshyra enligt föreslagen långtidsbudget.

#### *Framtida statlig finansiering*

Vid styrelsemötet den 24-25 september 2013 (§399) rapporterade ordförande och VD från ett möte med företrädare för de fyra nordligaste landstingen. Styrelsen beslutade att man tillsammans med landstingen skulle driva frågor som rörde fortsatt statlig finansiering av bolaget. Norrtåg skulle ta fram ett underlag och tidplan för detta arbete.

Vid ett ägarråd den 18 december 2013 (punkt 5) fick ägarna information från företrädare för Norrtågs styrelse om att Norrtågsförsöket är avtalat med staten till år 2021. Den statliga finansieringen av trafiken på Botniabanan är avtalad till år 2025 med ca 20 miljoner kronor per år och övertagandet av viss tidigare statlig finansierad trafik till år 2021 med ca 15 miljoner kronor per år. Av informationen framgick vidare att den statliga finansieringen på ca 30 miljoner kronor per år för ny tillkommande trafik inom det som kallas för *Utvecklad trafik* endast sträckte sig till augusti 2016. I minnesanteckningarna från ägarrådet kan man läsa att det för området Utvecklad trafik var angeläget att införa en diskussion med staten om framtida finansiering. Detta inte minst mot bakgrund av den trafikupphandling av operatör som ska göras för perioden 2016 – 2021. Vid ägarrådet utsågs landstingsråd från Norrbottens läns landsting respektive Landstinget Västernorrland att tillsammans med företrädare för Norrtåg föra dialog med staten om framtida statlig finansiering.

I årsredovisningen finns inga verbala kommentarer om den förändrade utbetalningen av fordonsstödet i december 2013 eller om frågor med koppling till framtida statlig finansiering.

#### **3.3.4 Anspråk på ekonomisk kompensation från operatör**

Den 27 februari 2013 (§371) fick styrelsen information om pågående förhandlingar mellan Norrtåg AB och Botniatåg AB. Bakgrunden till förhandlingen var att Botniatåg begärt kompensation för extra kostnader som uppstått till följd av försenade trafikstarter och brister på fordon. I protokollet kan man läsa att Norrtåg begärt att Botniatåg skulle verifiera de extra kostnader som bolaget hade haft till följd av problemen. Norrtåg ställde också krav på att Botniatåg skulle vidta åtgärder för att förbättra den egna organisationen. Styrelsen godkände rapporteringen.

Vid styrelsemötet den 24 och 25 september 2013 (§398) rapporterade VD till styrelsen om pågående förhandling med Botniatåg AB. Enligt protokollet hade förhandlingarna varit vilande under sommaren men skulle återupptas i oktober 2013.

Av protokollet från den 17-18 december 2013 (§409) framgår att styrelsen fick rapport om pågående förhandling med Botniatåg AB. Enligt protokollet skulle förhandlingarna fortsätta i januari 2014 efter det att Botniatåg sammanställt underlag för sina anspråk.

I årsredovisningen kan man läsa att Norrtåg AB under år 2013 fört diskussioner med operatören om ersättningsfrågor.

#### **3.4 Uppföljning av trafikläget**

Protokollgranskningen visar att styrelsen under år 2013 hållit sig väl informerade om trafikläget. Vid respektive styrelsemöte har styrelsen fått rapporter om trafikläget uppdelat på olika linjer. Därutöver har styrelsen fått särskilda kvartalsrapporter med kvalitets-

redovisning. Kvartalsrapporterna har innehållit uppgifter om fordonsens tillgänglighet, resandeutveckling, punktlighet, regularitet, ekonomiskt utfall m.m. Vid samtliga tillfällen har styrelsen godkänt kvalitetsredovisningen. Även i årsredovisningen finns redogörelser om trafikläget under året.

### 3.5 Styrelsen genomför riskanalyser

Protokollgranskningen visar att styrelsen vid sina möten löpande genomför dokumenterade riskanalyser. Riskerna är bedömda i skalan 1-5 där 5 är stor risk eller effekt. Riskerna är bedömda inom områdena *Risker för trafik, tekniska risker, ekonomiska risker och organisatoriska risker*. I tabellen nedan har vi sammanställt inom vilka områden styrelsen i december 2013 bedömde att riskerna var störst.

#### Största risker i december 2013 enligt Norrtags styrelse

Identifierade risker	Riskbedömning	
	Risk	Effekt
Försenad eller brist i leverans av fordon	5	4
Tekniska problem med fordon	4	4
Minskad statlig finansiering	5	5
Förändrade förutsättningar för finansiering	5	5
Stabilitet hos operatör	5	5

Protokoll från den 17-18 december 2013 (§412)

Av protokollgranskningen framgår att styrelsen vid några tillfällen under år 2013 förändrat sina riskbedömningar jämfört med tidigare riskbedömningar. I protokollet finns ingen sammanställning över vilka åtgärder styrelsen vidtagit med anledning av sina riskbedömningar. För en läsare av protokollet är det därför svårt att avgöra om styrelsen vidtagit några särskilda åtgärder med anledning av riskbedömningarna.

### 3.6 Förstärkt organisationen under år 2013

Under år 2013 har Norrtåg förstärkt sin organisation. Anställningen för bolagets VD har utökats från en halvtids- till en heltidsanställning. Man har även rekryterat ytterligare en ekonom vilket skapat förutsättningar för den sedan tidigare anställde controller att vid sidan om ekonomi frågor också ha en roll som verksamhetsutvecklare. Från den 1 januari 2014 har även bolagets tekniske chef anställning på heltid. Den tekniske chefen har också fått ansvar för kommunikationsfrågor. Organisatoriskt är bolagets ledning och administrativa resurser sedan hösten 2013 samlade i Umeå.

### 3.7 Frågan om otydliga ägarförhållanden

Med anledning av iakttagelser i 2012 års granskning överlämnade i mars 2013 bolagets lekmannarevisorer en skrivelse till bolagets ägare och finansärer. Lekmannarevisorerna uppmärksammade att konstruktionen med fyra ägare och fyra finansärer för Norrtåg AB inte var ändamålsenlig. Lekmannarevisorerna rekommenderade ägare och finansärer att se över ägarstrukturen i syfte att skapa en ordning som gav bättre förutsättningar för såväl bolaget som ägarstyrningen.

I 2013 års granskning har revisionen åter uppmärksammat att konstruktionen med fyra ägare och fyra finansärer för Norrtåg AB bidragit till att skapa otydliga ansvarsförhållanden för bolaget. I en skrivelse i september 2013 frågade revisionen om ansvarsfördelningen mellan bolagets styrelse och den s.k. förhandlingsgruppen som finansärer utsett att förhandla med Trafikverket. I ett svar till revisionen den 1 november 2013 förklarade ordförande för Norrtågs styrelse att styrelsen och finansärer hjälpts åt i förhandlingarna med Trafikverket. Formella beslut för bolaget fattades enligt ordförande av Norrtågs styrelse.

Av en skrivelse den 18 november 2013 framgår att Norrtågs styrelse instämde med lekmannarevisorerna i kritiken mot konstruktionen med fyra ägare och fyra finansärer. I skrivelsen som var ställd till bolagets ägare och finansärer föreslog styrelsen att ägandet i Norrtåg borde föras över till de fyra nordligaste landstingen. I skrivelsen konstaterade styrelsen att ägarkonstruktionen var svår att förstå både för inblandade parter och utomstående.

Vid ägarråd den 18 december 2013 (punkt 2) beslutade företrädare för Norrtågs ägare och finansärer att tillsätta en utredning med uppdrag att belysa frågan om att återföra bolaget till de fyra nordligaste landstingen. Utredningen ska göras av tjänstemän från berörda parter och vara färdig under tidig höst 2014.

### 3.8 Frågan om reviderad bolagsordning

Med anledning av förändringar i kommunallagen från den 1 januari 2013 har bolagets konsortialavtal, bolagsordning och ägardirektiv under år 2013 varit föremål för en revidering. Förändringarna i kommunallagen gäller 3 kap 17§:

1. Det kommunala ändamålet ska anges i bolagsordningen.
2. I bolagsordningen ska det anges att fullmäktige får ta ställning innan beslut tas i verksamheten som är av principiell beskaffenhet eller större vikt.

Vi har kontrollerat att det kommunala ändamålet finns angivet i den reviderade bolagsordningen. Vi har också kontrollerat att det i bolagsordningen finns angivet att fullmäktige i respektive landsting ska ges möjlighet att ta ställning till frågor av principiell beskaffenhet eller annan större vikt innan sådana beslut tas i verksamheten.

Vi vill uppmärksamma att kommunallagen inte klargör vilka frågor som är av principiell beskaffenhet eller annan större vikt. I förarbeten till kommunallagen nämns dock som exempel att sådana frågor kan vara ändring av bolagsordning, ändring av aktiekapital, fusion av företag, bilande av dotterbolag och försäljning av fastigheter över visst belopp.

### 3.9 Avstämning med yrkesrevisor om intern kontroll

Vi har under arbetet med denna granskning gjort avstämningar med bolagets yrkesrevisor. I promemoria från den 12 november 2013 har yrkesrevisorn sammanställt sina bedömningar av intern kontroll avseende avstämningar, löner, inköp, försäljning, skatter och avgifter. Yrkesrevisor bedömer att de ovan nämnda processerna fungerar bra.

### 3.10 Svar på revisionsfrågor

Vårt svar på den övergripande revisionsfrågan är att styrelsen hållit sig informerad och vidtagit åtgärder i syfte att lösa identifierade problemområden. Bedömningen bygger på de svar vi nedan redovisar för underliggande revisionsfrågor. Vid tidpunkten för slutlärandet av denna granskning saknas ännu en utvärdering av effekterna av styrelsens åtgärder. Det är därför inte möjligt att uttala sig om åtgärderna varit tillräckliga.

Revisionsfråga	Bedömning	Var kommentar
Kan man med hjälp av protokollförd dokumentation verifiera att styrelsen år 2013 hållit sig informerad om de problemområden som revisorerna uppmärksammat i sin granskningsplan?		Styrelsen har med hjälp av inhämtad information beslutat om ett omfattande handlingsprogram som innefattar identifierade problemområden. Protokollgranskningen visar att styrelsen också hållit sig informerade om ekonomiska risker.
Kan man med hjälp av protokollförd dokumentation verifiera att styrelsen under år 2013 har vidtagit åtgärder i syfte att lösa identifierade problemområden?		Se kommentar ovan.  <i>Tabellen fortsätter på nästa sida</i>

<p>Kan man med hjälp av protokollförd dokumentation verifiera att styrelsen löpande under år 2013 följt effekter av beslutade åtgärder som syftar till att lösa identifierade problemområden?</p>		<p>Styrelsen har under år 2013 följt genomförandet av sitt handlingsprogram samt frågor med koppling till ekonomiska risker.</p>
<p>Kan man med protokollförd information verifiera att styrelsen under år 2013 hållit sig informerad om trafikläget?</p>		<p>Med hjälp av rapporter vid styrelsens möten, kvartalsrapporter och årsredovisning har styrelsen fått information om trafikläget.</p>
<p>Kan man med protokollförd dokumentation verifiera att styrelsen för sitt ansvarsområde löpande under år 2013 vidtagit tillräckliga åtgärder med anledning av inhämtad information om identifierade problemområden, trafikläge m.m.?</p>	<p>Oklart</p>	<p>Av protokollgranskningen framgår att styrelsen under år 2013 vidtagit åtgärder med koppling till de identifierade problemområdena. Vid tidpunkten för arbetet med denna granskning saknas ännu en utvärdering av åtgärdernas effekter. Vi har noterat att årsredovisningen endast översiktligt redogör att åtgärder har genomförts. Det är därför inte möjligt att uttala sig om styrelsen åtgärder varit tillräckliga. Vi rekommenderar att styrelsen under våren 2014 genomför en sådan utvärdering.</p>

När det gäller iakttagelsen från år 2012 om otydliga ägarförhållanden så visar granskningen att styrelsen i november 2013 skrivit till ägare och finansörer med förslag om att ägandet för Norrtåg AB ska återföras till landstinget.

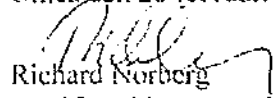
I frågan om revidering av bolagsordning så visar granskningen att bolagsordningen har anpassats till de förändringar i kommunallagen som trädde i kraft den 1 januari 2013.

### 3.12 Rekommendationer

Vi rekommenderar att styrelsen att:

- Under våren 2014 genomför en utvärdering effekterna av de åtgärder som styrelsen beslutat om i sitt handlingsprogram.
- Fortsatt vidta nödvändiga åtgärder för att hantera frågor med koppling till finansiella risker.

Umeå den 28 februari 2014



Richard Norberg  
Certifierad kommunal revisor